Службен весник на Република Македонија

Број 22 **31 јануари 2019, четврток** **година LXXV**

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

С О Д Р Ж И Н А

		Стр.
319.	**Уредба** за посебните услови, начин и постапка на утврдување на здравствената способност на персоналот во воздухопловството, роковите на важење на лекарските уверенија и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар - поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството.....	**2**

ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

319.

Врз основа на член 3 став (4), член 146 став (2) и член 147 став (1) од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија“ бр. 14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 24/12, 80/12, 155/12, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16 и 64/18), а во врска со член 3 од Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европска заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба („Службен весник на Република Македонија“ бр. 27/07 и 98/09), Владата на Република Македонија, на седницата, одржана на 22.1.2019 година, донесе

У Р Е Д Б А
ЗА ПОСЕБНИТЕ УСЛОВИ, НАЧИН И ПОСТАПКА НА УТВРДУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ НА ПЕРСОНАЛОТ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО, РОКОВИТЕ НА ВАЖЕЊЕ НА ЛЕКАРСКИТЕ УВЕРЕНИЈА И ПОСЕБНИТЕ УСЛОВИ ШТО ТРЕБА ДА ГИ ИСПОЛНУВААТ ЗДРАВСТВЕНИТЕ УСТАНОВИ И ОВЛАСТЕН ЛЕКАР - ПОЕДИНЕЦ ЗА ВРШЕЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНИ ПРЕГЛЕДИ НА ПЕРСОНАЛОТ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО

Член 1

Со оваа уредба се пропишуваат посебните услови, начин и постапка на утврдување на здравствената способност на персоналот во воздухопловството, роковите на важење на лекарските уверенија и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството.

Член 2

(1) На персоналот во воздухопловството кој подлежи на здравствени прегледи им се издава лекарско уверение.

(2) Персоналот во воздухопловството кој подлежи на здравствени прегледи, во зависност од видот на лекарските уверенија се дели на:

1. Класа 1, во која спаѓаат кандидатите за и имателите на дозвола за комерцијален пилот (CPL), дозвола за пилот за екипаж од повеќе членови (MPL) или дозвола за сообраќаен пилот (ATPL) и инженери-летачи;
2. Класа 2, во која спаѓаат кандидатите за и имателите на дозвола за приватен пилот (PPL), дозвола за пилот за едрилица (SPL) или дозвола за пилот на балони (BPL) и навигатори-летачи;
3. Класа 3, во која спаѓаат контролори на летање и студенти контролори на летање;
4. Класа 4, во која спаѓаат персоналот во воздухопловството кој не е опфатен со горенаведените класи, а подлежи на здравствени прегледи согласно прописите за соодветниот персонал во воздухопловството и
5. Пилоти на лесен воздухоплов (LAPL), во која спаѓаат кандидатите за и имателите на дозвола на пилот за лесни воздухоплови (LAPL).

(3) По исклучок на став (1) на овој член на кандидатите за, или имателите на, потврда за кабински персонал им се издава лекарски извештај.

Член 3

(1) Посебните услови, начин и постапка за утврдување на здравствената способност на персоналот од Класа 1, Класа 2, пилот на лесен воздухоплов (LAPL) и кабински персонал, како и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот од Класа 1, Класа 2, пилот на лесен воздухоплов (LAPL) и кабински персонал, се утврдени во Регулативата (ЕЗ) бр. 1178/2011 на Комисијата, за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (во понатамошниот текст: Регулативата (ЕЗ) бр. 1178/2011), изменета и дополнета со Регулативата (ЕЗ) бр. 290/2012, Регулативата (ЕЗ) бр. 70/2014, Регулативата (ЕЗ) бр. 245/2014, Регулативата (ЕЗ) бр. 2015/445 и Регулативата (ЕУ) бр. 2016/539 кои се дадени во Прилог 1 кој е составен дел на оваа уредба.

(2) Прифатливите начини на придржување (Acceptable Means of Compliance-AMC) и упатствата (Guidance Materials – GM) во однос на ЕУ Регулативите од став (1) на овој член се дадени во Part- MED / AMC / GM и Part-ARA / AMC / GM и во нивните ревизии донесени од Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA) и кои се прифаќаат и директно се применуваат.

(3) По исклучок од став (1) на овој член, посебните услови, начин и постапка за утврдување на здравствената способност на навигатори-летачи од класа 2, како и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на навигатори-летачи од класа 2 се утврдени во ICAO Анекс 1 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство.

Член 4

(1) Посебните услови, начин и постапка за утврдување на здравствената способност на персоналот од Класа 3, како и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот од Класа 3 се утврдени во Регулативата (ЕЗ) бр. 2015/340 на Комисијата, за утврдување на техничките услови и административните постапки кои се однесуваат на дозволите и уверенијата на контролорите на летање согласно Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и Советот дадена во Прилог 2 кој е составен дел на оваа уредба.

(2) Прифатливите начини на придржување (Acceptable Means of Compliance-AMC) и упатствата (Guidance Materials – GM) во однос на ЕУ Регулативата од став (1) на овој член се дадени во Part-ATCO.MED-AMC/GM и Part-ATCO.AR-AMC/GM и во неговите ревизии донесени од Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA) и кои се прифаќаат и директно се применуваат.

Член 5

Посебните услови, начин и постапка за утврдување на здравствената способност на персоналот од Класа 4, како и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот од Класа 4 се дадени во Прилог 3 кој е составен дел на оваа уредба.

Член 6

(1) Поимите „Заедница (Community)“, „Право на заедницата (Community Right)“, „Договор за воспоставување на Европската заедница (Treaty establishing the European Community)“, „Службен весник на Европската унија (Official Journal of the European Union)“, „земја–членка (Member State)“ употребени во ЕУ Регулативите бр. 1178/2011, 290/2012, 70/2014, 245/2014, 2015/445, 2016/539 и 2015/340 од членовите 3 и 4 на оваа уредба се читаат согласно точките 2 и 3 од Анексот II на Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европската заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба („Службен весник на Република Македонија“ бр. 27/07 и 98/09).

(2) Другите поими при спроведување на оваа уредба ќе го имаат значењето утврдено во ЕУ Регулативите бр. 1178/2011, 290/2012, 70/2014, 245/2014, 2015/445, 2016/539 и 2015/340 дадени во Прилог 1 и Прилог 2 на оваа уредба.

(3) “Надлежен орган” е Агенцијата за цивилно воздухопловство која ги извршува должностите и задачите предвидени со ЕУ Регулативите од став (2) на овој член, како независно регулаторно тело, односно надлежна воздухопловна надзорна власт.

Член 7

(1) Уверенијата за здравствена способност на персоналот во воздухопловството кои се издадени согласно Уредбата за посебните услови, начин и постапка на утврдување на здравствената способност на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал, роковите на важење на лекарските уверенија и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал („Службен весник на Република Македонија“ бр. 49/2008, 87/2011 и 169/2013) важат до истекот на нивната важност, а најдоцна до 31 октомври 2019 година по што се заменуваат со уверенија согласно оваа уредба.

(2) Уверенијата за овластување на здравствена установа и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството кои се издадени согласно Уредбата за посебните услови, начин и постапка на утврдување на здравствената способност на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал, роковите на важење на лекарските уверенија и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал („Службен весник на Република Македонија“ бр. 49/2008, 87/2011 и 169/2013) важат до истекот на нивната важност, а најдоцна до 31 октомври 2019 година по што се заменуваат со уверенија кои се издаваат согласно оваа уредба.

(3) Лекарите – поединци кои се овластени за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството согласно Уредбата за посебните услови, начин и постапка на утврдување на здравствената способност на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал, роковите на важење на лекарските уверенија и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал („Службен весник на Република Македонија“ бр. 49/08, 87/11 и 169/13) треба во рок од една година од денот на отпочнување на примена на оваа уредба да завршат обука согласно оваа уредба.

(4) Агенцијата за цивилно воздухопловство, овластените здравствени установи и лекари- поединци треба да ги усогласат процедурите за работа со барањата од оваа уредба најдоцна во рок од една година од денот на влегувањето во сила на оваа уредба.

Член 8

Одредбите од член 3 на оваа уредба ќе отпочнат да се применуваат од 1 октомври 2020 година.

Член 9

Со денот на влегувањето во сила на оваа уредба престануваат да важат одредбите од Уредбата за посебните услови, начин и постапка на утврдување на здравствената способност на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал, роковите на важење на лекарските уверенија и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар-поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал („Службен весник на Република Македонија“ бр. 49/08, 87/11 и 169/13) со исклучок на одредбите на член 3 кои ќе се применуваат до 1 октомври 2020 година.

Член 10

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

Бр. 44-11544/1-18
22 јануари 2019 година
Скопје

Претседател на Владата
на Република Македонија,
Зоран Заев, с.р.

Прилог 1

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 1178/2011 на КОМИСИЈАТА

од 3 ноември 2011 година,
за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство
согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈАТА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската Унија,
имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([1]), а особено членовите 7(6), 8(5) и 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Целта на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 е воспоставување и одржување на високо ниво на еднообразност на безбедноста на цивилното воздухопловство во Европа. Во таа регулатива се предвидуваат средствата за постигнување на таа цел, како и на други цели во областа на безбедноста на цивилното воздухопловство.

(2) Пилотите кои се вклучени во операциите на одредени воздухоплови, како и на уредите обука кои симулираат лет, лицата и организациите кои се вклучени во обуката, испитувањето или проверката на овие пилоти, мора да се придржуваат кон соодветните основни услови утврдени во Анекс III кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Согласно таа регулатива пилотите, како и лицата и организациите кои се вклучени во нивната обука треба да имаат дозволи/уверенија откако ќе се утврди дека се придржуваат кон основните услови.

(3) Исто така, на пилотите треба да им се издаде и лекарско уверение, а на лекарите по воздухопловна медицина, кои се одговорни за проценка на здравствената способност на пилотите, да им се издаде уверение, откако се утврди дека ги исполнуваат соодветните основни услови. Меѓутоа, во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, се предвидува можност лекарите по општа медицина да делуваат како испитувачи по воздухопловна медицина под определени услови и ако тоа го дозволуваат националните прописи.

(4) Кабинскиот персонал, кој е вклучен во операциите на одредени воздухоплови треба да се придржува кон соодветните основни услови утврдени во Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Согласно таа регулатива, здравствената способност на членовите на кабинскиот персонал треба периодично да се проценува заради безбедно извршување на должностите кои им се доделени, а се поврзани со безбедноста. Придржувањето кон условите мора да се прикаже преку соодветна проценка врз основа на најдобрата воздухопловно–медицинска пракса.

(5) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, од Комисијата се бара да ги усвои потребните правила за спроведување заради утврдување на условите за издавање на дозволи на пилотите, како и на лицата кои учествуваат во нивната обука, испитување и проверка, условите за потврди на кабинскиот персонал и за проценката на нивната здравствена способност.

(6) Треба да се утврдат условите и процедурите за замена на националните дозволи на пилотите и националните дозволи на инженерите летачи, за да се обезбеди дека им се дозволува вршење на нивните активности под изедначени услови; а исто така и квалификациите за пробни летови треба да се заменат согласно оваа регулатива.

(7) Земјите–членки треба да имаат можност да ги прифаќаат дозволите кои ги издале трети земји, кога може да се гарантира дека новото безбедноста е еднакво на условите утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; Треба да се утврдат условите за прифаќање на дозволи издадени од трети земји.

(8) Со цел да се обезбеди дека обуката која започнала пред примената на оваа регулатива може да се земе предвид за целите на стекнување дозволи на пилоти, треба да се утврдат условите за признавање на веќе завршена обука; исто така, треба да се утврдат и условите за признавање на воени дозволи.

[1] Сл. весник L 79, 19.3.2008 год., стр. 1.

(9) Пред отпочнување со примена на оваа регулатива, потребно е да се обезбеди доволн време за воздухопловната индустрија и администрацијата на земја–членка за да се прилагодат кон новата регулаторна рамка, за да им се даде на земјите–членки доволно време за издавање на специфични видови на дозволи на пилоти и лекарски уверенија, кои не се опфатени во JAR, и за да се признае, под определени услови, важноста на издадените дозволи и уверенија, како и на извршената воздухопловно–здравствена проценка.

(10) Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот од 16 декември 1991 година, за заемно прифаќање на дозволите на персоналот за извршување на функции во цивилното воздухопловство ([1]) се укинува согласно член 69(2) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Мерките кои се донесува согласно оваа регулатива треба да се сметаат како соодветни мерки.

(11) Со цел да се обезбеди непречен премин и високо ниво на еднообразност на безбедноста на цивилното воздухопловство во Унијата, мерките за спроведување треба да ги изразуваат последните достигнувања, вклучувајќи ги и најдобрите практики научниот и техничкиот напредок во областа на обуката на пилотите и здравствената способност на екипажите на воздухопловите. Според тоа, до 30 јуни 2009 година, треба да се разгледаат техничките услови и административните постапки кои се договорен од Организацијата за меѓународно цивилно воздухопловство (ICAO/ИКАО) и Заедничките воздухопловни власти, како и со постојните закони и други прописи кои се однесуваат на определена национална средина.

(12) Агенцијата изготви нацрт правила за спроведување, кои како мислење ги достави до Комисијата согласно член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(13) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето н... Комитетот, воспоставен согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет

Со оваа регулатива се утврдуваат детални правила за:

(1) различните овластувања за дозволите на пилоти, условите за издавање, одржување, измена, ограничување, суспендирање или одземање на дозволите, правата и одговорностите на имателите на дозволите, условите за замена на постојните национални дозволи на пилоти и на инженерите–летачи во дозволи на пилоти, како и условите за признавање на дозволи кои ги издале трети земји;

(2) издавањето на уверенија на лицата кои се одговорни за спроведување на обуката по летање или обуката на симулатори и за оценување на практичната оспособеност на пилотите;

(3) различните лекарски уверенија за пилоти, условите за издавање, одржување, измена, ограничување, суспендирање или повлекување на лекарски уверенија, правата и одговорностите на имателите на лекарските уверенија, како и условите за замена на националните лекарски уверенија во заедничките прифатени лекарски уверенија;

(4) издавањето на овластувања на лекарите по воздухопловна медицина, како и условите под кои лекарите по општа пракса можат да делуваат како испитувачи по воздухопловна медицина;

(5) периодичната воздухопловно–медицинска проценка на членовите на кабинскиот персонал, како и квалификациите на лицата кои се одговорни за оваа процена.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива, се применуваат следните дефиниции:

(1) „Дозвола согласно Дел–FCL (Part–FCL licence)“ е дозвола за екипаж на летање, која се придржува кон условите наведени во Анекс I;

(2) „JAR“ се заеднички воздухопловни услови донесени од Заедничките воздухопловни власти, како што се применува од 30 јуни 2009 година;

(3) „Дозвола на пилот за лесен воздухоплов (Light aircraft pilot licence–LAPL)“ е рекреативна

[1] Сл. весник L 373, 31 декември 1991 год., стр. 21.

дозвола како што е наведено во член 7 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) „Дозвола усогласена со JAR (JAR–compliant licence)“ е дозвола на пилот и придружните овластувања, потврди, авторизации и/или квалификации, издадени или признати согласно националните закони и други прописи кои се во согласност со JAR и процедурите, од страна на земја–членка која ги применила соодветните JAR и која се препорачува за меѓусебно признавање во рамките на системот на Заедничките воздухопловни власти во однос на овие JAR;

(5) „Дозвола која не е усогласено со JAR (Non–JAR–compliant licence)“ е дозвола на пилот, издадена или призната од страна на земја–членка согласно националното законодавство, а која не е препорачана за меѓусебно признавање во однос на соодветните JAR;

(6) „Признавање (Credit)“ е признавање на претходно искуство или квалификации;

(7) „Извештај за признавање (Credit report)“ е извештај врз чија основа можат да се признаат претходното искуство или квалификации;

(8) „Извештај за конверзија (Conversion report)“ е извештај врз чија основа дозвола може да се замени со дозвола согласно Дел–FCL (Part–FCL дозвола);

(9) „Лекарско уверение за пилоти и овластување за лекари по воздухопловна медицина усогласени со JAR (JAR–compliant pilots' medical certificate and aero – medical examiners)“ е уверение издадено или признато, согласно националните закони и други прописи кои се усогласени со JAR и процедурите, од страна на земја–член која ги применила соодветните JAR и кое е препорачана за меѓусебно признавање во рамките на системот на Заеднички воздухопловни власти во однос на овие JAR;

(10) „Лекарско уверение за пилоти и овластување за лекари по воздухопловна медицина кои не се усогласени со JAR (Non–JAR–compliant pilots' medical certificate and aero – medical examiners)“ е уверение издадено или признато од страна на земја – членка согласно националното законодавство, а кое не е препорачано за меѓусебно признавање во однос на соодветните JAR.

Член 3

Издавање на дозволи на пилоти и лекарски уверенија

Без да е во спротивност со член 7, пилотите на воздухоплови споменати во член 4(1)(б) и (в) и член 4(5) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се придржуваат кон техничките услови и административните постапки утврдени во Анекс I и Анекс IV кон оваа регулатива.

Член 4

Постоечки национални дозволи на пилоти

1. Дозволите кои се во согласност со JAR, а ги издала или признала земја–членка пред 8 април 2012 година, се смета дека се издадени во согласност со оваа регулатива. Земјите–членки ги заменуваат овие дозволи со дозволи кои се во согласност со форматот утврден во Дел–ARA, најдоцна до 8 април 2017 година.

2. Дозволите кои не се во согласност со JAR, вклучувајќи ги и сите поврзани овластувања, уверенија, авторизации и/или квалификации издадени или признати од земја–членка пред примената на оваа регулатива, се заменуваат во Дел–FCL дозволи од страна на земјата–членка која ја издала дозволата.

3. Дозволите кои не се во согласност со JAR се заменуваат во дозволи од Дел–FCL и поврзани овластувања или уверенија согласно:

(а) одредбите од Анекс II; или

(б) елементите утврдени во извештајот за конверзија.

4. Извештајот за конверзија:

(а) го подготвува земјата–членка која ја издала дозволата во договор со Европската агенција за воздухопловна безбедност (Агенцијата);

(б) содржи опис на националните услови врз основа на кои се издавале дозволите на пилоти;

(в) содржи опис на опсегот на правата кои им биле дадени на пилотите;

(г) укажува за кои услови во Анекс I треба да има признавање;

(д) укажува на кои било ограничувања кои треба да се впишат во Дел–FCL дозволите и кои било услови кон кои пилотот треба да се придржува за да се отстранат овие ограничувања.

5. Извештајот за конверзија содржи примероци од сите документи кои се потребни за докажување на елементите наведени во точките од (а) до (д) од став 4, вклучувајќи и примероци од соодветните национални услови и процедури. При подготовката

на извештајот за замена, земјите–членки настојуваат да им овозможат на пилотите да го одржат, што е можно подолго, постојниот опсег на активности.

6. И покрај наведеното во ставовите 1 и 3, на имателите на овластување за инструктор за овластување за класа или овластување за испитувач, кои имаат права за сложени воздухоплови со високи перформанси со еден пилот, овие права им се заменуваат со овластување за инструктор за овластување за тип или овластување за испитувач за авиони со еден пилот.

7. Земјите–членки може да му дозволат на ученик–пилот да користи ограничени права без надзор, пред тој да ги исполни сите услови кои се потребни за издавање на LAPL, под следните услови:

(а) правата се ограничуваат на неговата националната територија или на дел од истата;

(б) правата се ограничуваат на ограничена географска област и на едномоторни клипни авиони со најголема маса на полетување која не надминува 2 000 кг., и не смеат да опфаќаат превоз на патници;

(в) овие овластувања се издаваат врз индивидуална проценка на ризикот на безбедноста која ја врши инструктор следејќи го концептот за проценка на ризикот на безбедноста на земјата–членка;

(г) земјата–членка доставува периодични извештаи до Комисијата и Агенцијата на секои 3 години.

Член 5

Постоечки национални лекарски уверенија на пилоти и овластувања за лекари по воздухопловна медицина

1. Лекарските уверенија на пилоти и овластувањата за лекари по воздухопловна медицина согласно JAR, коишто земја–членка ги издала или признала пред влегувањето во сила на оваа регулатива, се смета дека се издадени согласно оваа регулатива.

2. Земјите–членки ги заменуваат лекарските уверенија на пилоти и овластувањата на лекарите по воздухопловна медицина со уверенија/овластувања кои се придржуваат кон форматот утврден во Part–ARA (Дел–ARA), најдоцна до 8 април 2017 година.

3. Лекарските уверенија на пилоти и овластувањата на лекарите по воздухопловна медицина, кои не се во склад со JAR, а кои ги издала земја–членка пред примената на оваа регулатива, остануваат важечки до датумот на нивното следно продолжување или најдоцна до 8 април 2017 година, во зависност што е порано.

4. Продолжувањето на уверенијата/овластувањата наведени во ставовите 1 и 2 се придржува кон одредбите наведени во Анекс IV.

Член 6

Конверзија/Замена на квалификацијата за пробни летови

1. На пилотите кои пред примената на оваа регулатива вршеле пробни летови категорија 1 и 2, како што е дефинирана во Анексот кон Регулативата (ЕЗ) бр. 1702/2003 ([1]), или кои вршеле обука на пилоти за пробни летови, им се заменуваат нивните квалификации за пробни летови со овластувања за пробни летови согласно Анекс I кон оваа регулатива и, ако треба, со овластувања/уверенија за инструктори за овластување за пробни летови од страна на земјата–членка која ги издала квалификациите за пробни летови.

2. Оваа замена се врши согласно ставките утврдени во извештајот за замена, кој се придржува кон условите наведени во член 4(4) и (5).

Член 7

Постоечки национални дозволи на инженери–летачи

1. Имателите на дозволи на инженер–летач, издадени согласно условите наведени во Анекс 1 кон Чикашката конвенција, поднесуваат барање за замена на овие дозволи во Дел–FCL дозволи, во земјата–членка која ги издала дозволите.

2. Дозволите на инженери–летачи се заменуваат во Дел–FCL дозволи согласно извештајот за замена, кој се придржува кон условите наведени во член 4(4) и (5).

3. Кога се поднесува барање за дозвола на сообраќаен пилот (ATPL) за авиони, се почитуваат одредбите за признавање наведени во FCL.510.A(ц)(2) од Анекс I.

Член 8

Услови за признавање на дозволи издадени од трети земји

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

([1]) Сл. весник L 243, 27.9.2003 год., стр. 6.

2. Кандидатите за Дел–FCL дозвола, кои се веќе иматели на најмалку една таква дозвола, овластување или уверение издадени од трета земја согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција, се придржуваат кон сите услови наведени во Анекс I кон оваа регулатива, со тоа што условите кои се однесуваат на времетраењето на курс, бројот на часови и часовите за посебна обука може да се намалат.

3. Признавањето на подносителот на барањето се определува од страна на земјата–членка во која пилотот го поднесува барањето, врз основа на препорака дадена од овластена организација за обука.

4. На имателите на ATPL, издадени од страна или во име на трета земја согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција, кои ги исполнуваат условите за искуство кое е потребно за стекнување на ATPL за соодветната категорија на воздухоплови, како што е наведено во Поддел Ѓ од Анекс I кон оваа регулатива, може во целост да им се признае условот за посетување на курс за обука пред полагање на испити по теоретско познавање и проверката на практичната оспособеност, под услов дека дозволата од третата земја содржи важечко овластување за тип на воздухопловот кој треба да се користи за време на испитот по практична оспособеност за стекнување на ATPL.

5. Овластувањата за тип на авион или хеликоптер може да се издаваат на имателите на Дел–FCL дозволи, кои се придржуваат кон условите : стекнување на тие овластувања кои ги утврдила таа трета земја. Овие овластувања се ограничуваат на воздухоплови регистрирани во таа трета земј Ограничувањето може да се укине, кога пилотот ќе ги исполни условите наведени во точка B.1 од Ане III.

Член 9

Признавање на обука која започнала пред примената на оваа регулатива

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

2. Обуката која започнала согласно Анекс I кон Чикашката конвенција пред примената на оваа регулатива се признава со цел издавање на Дел–FCL дозволи, а врз основа на извештај за признавање воспоставен од страна на земјите–членки во консултации со Агенцијата.

3. Извештајот за признавање го опишува опсегот на обуката, посочува за кои услови за Дел–FCL дозволи се признава обуката и, ако е применливо, кои услови треба да ги исполнат кандидатите за да добијат Дел–FCL дозволи. Тој вклучува примероци од сите документи потребни за докажување на опсегот на обуката и на националните прописи и постапки согласно кои започнала обуката.

Член 10

Признавање на дозволи на пилоти стекнати за време на воена служба

1. За да се стекнат со Дел–FCL дозволи, имателите на дозволи на екипаж на летање стекнати за време на воена служба поднесуваат барање до земјата–членка во која биле на воена служба.

2. Знаењето, искуството и вештините стекнати за време на воената служба се признаваат за целите на исполнување на соодветнте услови од Анекс I согласно елементите од извештајот за признавање воспоставен од земјите–членки во консултации со Агенцијата.

3. Извештајот за признавање:

(а) содржи опис на националните услови, врз основа на кои се издале воените дозволи, овластувања, уверенија, авторизации и/или квалификации;

(б) содржи опис на опсегот на правата кои им се дадени на пилотите;

(в) наведува кои услови од Анекс I се признаваат;

(г) ги наведува сите ограничувања кои треба да се впишат во Дел–FCL дозволите и ги одредува сите услови кон кои пилотите треба да се придржуваат за да се повлечат ограничувањата;

(д) опфаќа примероци од сите документи кои се потребни за да се докажат гореспоменатите елементи, заедно со примероците од односните национални услови и постапки.

Член 11

Здравствена способност на кабинскиот персонал

1. Членовите на кабинскиот персонал кои се вклучени во операциите на воздухопловите наведени во член 4(1)(б) и (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, се придржуваат кон техничките услови и административните постапки наведени во Анекс IV.

2. Прегледите за и проценката на здравствена способност на членовите на кабинскиот персонал кои се спроведувале согласно Регулатива (ЕЕЗ) б 3922/91[(1)] [1]на Советот, а кои се сè уште важечки на денот на примената на оваа регулатива, се смета дека се важечки согласно оваа регулатива до оној период што ќе дојде порано:

(а) крајот на периодот на важноста кој го утврдил надлежниот орган согласно Регулатива (ЕЕЗ) б 3922/91; или

(б) крајот на периодот на важноста предвиден во точка MED.C.005 од Анекс IV;

Периодот на важност се смета од денот на последниот преглед или проценка за здравствена способност.

До крајот на периодот на важност секоја повторна воздухопловно–медицинска проценка се врши согласно Анекс IV.

Член 12

Влегување во сила и примена

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

Таа се применува од 8 април 2012 година.

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

(а) одредбите поврзани со дозволи на пилоти за воздухоплови со вертикално полетување, воздушни бродови, балони и едрилици;

(б) одредбите наведени во Поддел Б;

(в) одредбите наведени во точките FCL.800, FCL.805, FCL.815 и FCL.820;

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

(д) одредбите од Одделите 10 и 11 од Поддел S.

3. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да одлучат да не заменуваат дозволи за авион и хеликоптер, кои не се по JAR, а кои тие ги издале до 8 април 2014 година.

4. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите од оваа регулатива на пилоти иматели на дозвола и придружно лекарско уверение, издадени од страна на трета земја, а кои се вклучени во некомерцијални операции на воздухопловите, како што е наведено во член 4(1)(б) или (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 до 8 април 2014 година.

5. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите наведени во Оддел 3 од Поддел Б од Анекс IV, до 8 април 2015 година.

6. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите наведени во Поддел В од Анекс IV, до 8 април 2014 година.

7. Кога земја–членка ги применува одредбите од ставовите од 2 до 6, таа за тоа ја известува Комисијата и Агенцијата. Во ова известување се наведуваат причините за таквото отстапување, како и програмата за спроведување којашто ги содржи планираните активности и соодветните рокови.

[1] Сл. весник L 373, 31.12.1991 год., стр. 4.

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

Брисел, 3 ноември 2011 год.

За Комисијата
Претседател
Жозе Мануел БАРОСО

Прилог 1

АНЕКС I

[PART–FCL (ДЕЛ-FCL)]

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

FCL.001 Надлежен орган

За целите на овој дел, надлежен орган е органот определен од земјата–членка, каде што лице поднесува барање за издавање на дозволи на пилоти или придружни овластувања или уверенија.

FCL.005 Опсег

Во овој дел се утврдуваат условите за издавање на дозволи на пилоти и придружни овластувања и уверенија, како и условите за периодот на важноста и користењето на истите.

FCL.010 Дефиниции

За целите на овој дел, се применуваат следните дефиниции:

„**Акробатско летање** (Aerobatic flight)“ се намерно извршени маневри, кои вклучуваат нагли промени на положбата на воздухопловот, невообичаена положба на воздухопловот или невообичаена промена на брзината на воздухопловот, коишто не се потребни за нормален лет или за обука за стекнување на дозволи или овластувања, освен за овластување за акробатско летање.

„**Авион** (Aeroplane)“ е воздухоплов потежок од воздухот, на моторен погон и со фиксни крила, кој се одржува во воздухот врз основа на аеродинамичната реакција врз крилата.

„**Авион кој треба да се управува со копилот** (Aeroplane required to be operated with a co–pilot)“ е тип на авион за чие управување е потребен копилот, како што е утврдено во прирачникот за летање или во уверението за исполнување на безбедносните услови (AOC).

„**Воздухоплов** (Aircraft)“ е секоја направа која може да се одржува во атмосферата користејќи ги реакциите на воздухот, освен реакциите на воздухот во однос на површината на земјата.

„**Водење на воздухоплов** (Airmanship)“ е доследна примена на добра проценка, знаење, вештини и ставови со цел исполнување на целите на еден лет.

„**Воздушен брод** (Airship)“ е воздухоплов на моторен погон полесен од воздухот, со исклучок на воздушните бродови кои користат топол воздух, кои, за целите на овој дел, се вклучени во дефиницијата за балон.

„**Балон** (Baloon)“ е воздухоплов полесен од воздухот, без моторен погон, кој се одржува во воздух со користење на гас или на грејач на воздух (друг извор на топлина). За целите на овој дел, воздушен брод кој користи топол воздух, иако има моторен погон, исто така се смета како балон.

„**Уред за основна обука за летање по инструменти (BITD)** (Basic Instrument Training Device (BITD)“ е уред за обука на земја, кој претставува станица на ученик–пилот за класа на авиони. Може да се користат панели со инструменти поставени на екран и команди за лет со пружина, кои обезбедуваат платформа за обука најмалку за процедуралните аспекти на лет по инструменти.

„**Категорија на воздухоплов** (Category of aircraft)“ е категоризација на воздухоплови според специфицирани основни карактеристики, на пр., авион, воздухоплов со вертикално полетување, хеликоптер, воздушен брод, едрилица, слободен балон.

Прилог 1

„Класа на авион (Class of aeroplane)“ е категоризација на авиони со еден пилот, за кои не се бара овластување за летање на тип на авион.

„**Класа на балон** (Class of ballon)“ е категоризација на балони, земајќи ги предвид средствата за подигање, кои се користат за одржување во воздух.

„Јавен воздушен сообраќај (Commercial air transport)“ е превоз на патници, товар или пошта со плаќање на надомест или изнајмување.

„Стручна оспособеност (Competency)“ е комбинација од вештини, знаење и ставови кои се потребни за извршување на задачите согласно пропишаните стандарди.

„Елемент на стручна оспособеност (Competency element)“ е активност, која ја сочинува задачата која има свои почетни и крајни настани, со кои јасно се дефинирани неговите граници и значајните резултати.

„Единица на стручна оспособеност (Competency unit)“ е засебна функција, која се состои од определен број на елементи на стручна оспособеност.

„**Копилот** (Co–pilot)“ е пилот, кој врши должности поврзани со управување со воздухоплов, но кои се различни од оние на водачот на воздухоплов, на воздухоплови за кои е потребено повеќе од еден пилот, но со исклучок на пилотот кој се наоѓа во воздухопловот само со цел за обука по летање за стекнување на дозвола или овластување.

„Лет на маршрута (Cross–country)“ е лет помеѓу точка на поаѓање и точка на пристигнување, кој се одвива по однапред испланирана рута користејќи стандардни процедури за навигација.

„Копилот на крстарење (Cruise relief co–pilot)“ е пилот, кој го заменува копилотот на неговите должности зад командите во текот на фазата на лет на режим на крстарење, во операции со екипаж од повеќе пилоти над FL 200.

„**Време на обука со инструктор** (Dual instruction time)“ е време на летање или време на летање по инструменти на земја, за кое време лицето добива обука по летање од соодветно овластен инструктор.

„Грешка (Error)“ е активност или пропуст на екипажот за летање, што доведува до отстапувања од организациските намери или намерите и очекувањата на летот.

„Управување со грешки (Error management)” е процесот за откривање и реагирање на грешките со противмерки за намалување или отстранување на последиците од грешките и за ублажување на веројатноста за грешки или несакани состојби на воздухопловот.

„Уред за целосна симулација на лет (Full Flight Simulator – FFS)” е комплетна копија на пилотска кабина на одреден тип и модел на воздухоплов, вклучувајќи ја и вградената комплетна опрема и компјутерските програми, кои се неопходни за претставување на операциите на воздухоплов, на земја и во лет, визуелен систем кој овозможува прегледност вон пилотската кабина и систем кој го покренува уредот за целосна симулација на летањето, со кој се обезбедува реално пренесување на силите кои делуваат врз воздухопловот.

„Време на лет (Flight time)”:за авиони, моторни едрилици и воздухоплови со вертикално полетување – е вкупното време пресметано од моментот на првото придвижување на воздухопловот со цел да полета, па сè до моментот кога се гаснат моторите на крајот од летот;

за хеликоптери – е вкупното време сметано од моментот на вртење на перките на главниот ротор, па се до моментот кога хеликоптерот ќе застане по завршување на летот, а перките ќе престанат да се вртат;

за воздушни бродови – е вкупното време сметано од моментот кога воздушниот брод ќе се ослободи од врските со платформата со цел да полета, па сè до моментот на запирање на крај од летот и врзување на платформата;

Прилог 1

за едрилици – е вкупното време сметано од моментот кога едрилицата ќе започне со залетот со цел да полета, па сè до моментот на потполно запирање на крај од летот;

за балони – е вкупното време сметано од моментот кога корпата се одвојува од земјата, со цел да полета, па сè до моментот на конечно запирање на крај од летот.

„Време на лет по правилата за летање по инструменти (IFR) (Flight time under Instrument Flight Rules (IFR))“ е вкупното време на летање, во текот на кое со воздухопловот се управува по правилата за летање по инструменти.

„Тренажер за обука по летање (FTD) (Flight Training Device)**“** е комплетна реплика во целосни димензии на авионски инструменти, опрема, панели и контроли во отворена или затворена пилотска кабина, вклучувајќи ја и вградената опрема и компјутерските програми, кои се неопходни за претставување на операции на воздухоплов на земја и во лет, до степен на инсталирани системи во тренажерот. Тој не бара визуелен систем, ниту систем за придвижување на уредот за симулирање на летање, кои обезбедуваат реален пренос на силите, освен во случај на FTD за хеликоптери ниво 2 и 3, каде се бара постоење на визуелни системи.

„Тренажер за процедури за лет и навигација (FNPT) (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT)“ е уред за обука кој ја претставува пилотската кабина на воздухоплов, вклучувајќи ја и опремата и компјутерските програми, кои се потребни за претставување на тип или класа на воздухоплов за време на операции во лет, до степен во кој системите функционираат исто како во воздухоплов.

„Група на балони (Group of balloons)**“** е категоризација на балони, земајќи ја предвид големината и капацитетот на куполата.

„**Хеликоптер** (Helicopter)“ е воздухоплов кој е потежок од воздухот и кој се одржува во воздух пред сè врз основа на аеродинамичните реакции на воздухот врз еден или повеќе ротори на моторен погон на соодветната вертикална оска.

„Време на лет по инструменти (Instrument flight time)**“** е времето за кое пилот управува со воздухоплов во лет исклучиво со помош на инструменти.

„Време на летање по инструменти на уреди на земја (Instrument ground time)**“** е времето за кое пилот се обучува да лета по инструменти на симулиран лет, на синтетички уреди за обука (симулатори на лет) (FSTD).

„Време на летање по инструменти (Instrument time)“ е време поминато на летање по инструменти или време на летање по инструменти на земја.

„Операции со повеќе пилоти (Multi – pilot operation)**“**:

за авиони – се операции за кои се потребни најмалку два пилота кои се обучени за соработка на екипаж составен од повеќе члена, било на авиони со повеќе пилоти или со еден пилот;

за хеликоптери – се операции за кои се потребни најмалку два пилота кои се обучени за соработка на екипаж составен од повеќе члена, на хеликоптери со повеќе пилоти;

„Соработка на екипаж составен од повеќе члена (MCC) (Multi–crew cooperation (MCC))**“** е функционирање на екипажот за летање како тим во кој членовите меѓусебно соработуваат под водство на водачот на воздухопловот.

„Воздухоплов со повеќе пилоти (Multi–pilot aircarft)“:

за авиони – се авиони кои имаат уверение за летање со минимален број на екипаж од најмалку два пилота;

за хеликоптери, воздушни бродови и воздухоплови со вертикално полетување – е тип на воздухоплов кој треба да се управува со копилот, како што е утврдено во прирачникот за летање или во

Прилог 1

уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз или во еквивалентен документ.

„Ноќ (Night)**“** е периодот од завршување на цивилниот самрак па сè до почетокот на цивилното зазорување, или периодот помеѓу зајдисонце и изгрејсонце, како што е пропишано од страна на соодветниот надлежен орган, дефиниран од земјата-членка.

„Други уреди за обука (OTD) (Other training devices)**“** се помошни уреди за обука, освен симулаторите за летање, уредите за обука по летање или тренажерите/симулаторите за вежбање на процедури за летање и за навигациски процедури, кои обезбедуваат обука кога нема потреба од симулација на комплетна пилотска кабина.

„Критериуми за ефикасност (Performance criteria)**“** е едноставен извештај за проценката на бараниот резултат од елементот на стручната оспособеност и опис на критериумите што се користат за оценување, за тоа дали е постигнато потребното ниво на ефикасност.

„Водач на воздухоплов (PIC) (Pilot–in–command – PIC)**“** е пилот, назначен како водач и кој е одговорен за безбедно извршување на летот.

„Водач на воздухоплов под надзор (PICUS) (Pilot–in–command under supervision (PICUS))**“** е копилот, кој, под надзор на водачот на воздухопловот, ги врши должностите и функциите на водач на воздухоплов.

„Воздухоплов со вертикално полетување (Powered–lift aircraft)“ е секој воздухоплов со вертикално полетување, кое го постигнува со помош на променливата геометрија на роторите или моторните/погонските уреди, кои се прикачени на, или се содржат во, трупот или крилата.

„**Моторна едрилица** (Powered sailplane)**“** е воздухоплов со еден или повеќе мотори, кој во случај на престанок на работа на моторите, има карактеристики на едрилица.

„Приватен пилот (Private Pilot)“ е пилот кој поседува дозвола која му забранува управување со воздухоплови на летови за кои се плаќа надоместок, со исклучок на активностите за обука и испитување, како што е утврдено во овој дел.

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

„Обновување (на пр. на овластување или уверение) (Renewal (of, e.g. a rating or certificate)**“** е административна постапка која се презема по истекот на важноста на овластување или уверение, со која се обновуваат правата од овластувањето или уверението за одреден утврден период, по исполнување на определените услови.

„Продолжување (на пр. на овластување или уверение) (Revalidation (of, e.g. a rating or certificate)**“** е административна постапка, која се презема во текот на периодот на важноста на овластувањето или уверението, која му дозволува на имателот да продолжи да ги користи правата од овластувањето или уверението за определен период кој следи по исполнување на определени услови.

„Сектор на рута (Route sector)**“** е лет кој се состои од фазите на полетување, заминување, крстарење не пократко од 15 минути, пристигнување, приод и слетување.

„Едрилица (Sailplane)**“** е воздухоплов потежок од воздухот, кој се одржува во воздух врз основа на аеродинамичната реакција врз фиксните површини за подигање и чиј слободен лет не зависи од мотор.

„Воздухоплов со еден пилот (Single–pilot aircraft)**“** е воздухоплов кој има уверение за летање со еден пилот.

„Испит по практична оспособеност (Skill test)**“** е покажување на вештини за стекнување на дозвола или овластување, вклучувајќи и усно испитување, ако е потребно.

Прилог 1

„Време на летање на самостоен лет (Solo flight time)“ е време на летање за кое ученикот–пилот е единствено лице во воздухопловот.

„Ученик–водач на воздухоплов (SPIC) (Student pilot–in–command (SPIC))“ е ученик–пилот во својство на водач на воздухоплов на лет со инструктор, на кој инструкторот само го надгледува ученикот–пилот и не влијае врз, ниту управува со, летот на воздухопловот.

„Закана (Threat)“ се настани или грешки кои се јавуваат вон контрола на екипажот за летање, а кои ја зголемуваат оперативната сложеност и кои мора да се стават под контрола за да се одржи минималното ниво на безбедност.

„Управување со закана (Threat management)“ е процесот на откривање и реагирање на закани со противмерки за намалување или отстранување на последиците од заканите и за ублажување на веројатноста да дојде до грешки или несакани состојби во воздухопловот.

„Моторна едрилица (TMG) (Touring Motor Glider (TMG))“ е посебна класа на моторни едрилици, со интегрално вграден мотор и елиса кои не се вовлекуваат. Таа е способна да изведе полетување и качување (постигнување на висина) со сопствен погон согласно прирачникот за летање.

„Тип на воздухоплов (Type of aircraft)“ е категоризација на воздухоплови, за кои е потребно овластување за тип, како што е утврдено во податоците за оперативната прикладност пропишани согласно Дел–21 (Дел–21), вклучувајќи ги сите воздухоплови со иста основна конструкција, како и сите измени на истата, освен оние кои резултираат со промени во начинот на управување или на карактеристиките на летањето.

FCL.015 Поднесување на барање и издавање на дозволи, овластувања и уверенија

(а) Барање за издавање на дозвола, продолжување или обновување на дозволите на пилоти и придружните овластувања и уверенија се поднесува до надлежниот орган во форма и на начин кои ги утврдува овој орган. Кон барањето се приложуваат и докази дека подносителот на барањето ги исполнува условите за издавање, продолжување или обновување на дозволата или уверението, како и на сродните овластувања или записи, пропишани во овој дел и во Делот–здравствена способност.

(б) Надлежниот орган го впишува во дозволата или уверението секое ограничување или проширување на правата кои произлегуваат од дозволата, овластувањето или уверението.

(в) Едно лице може да биде имател само на една дозвола издадена согласно овој дел за иста категорија на воздухоплови.

(г) Барањето за издавање на дозвола за друга категорија на воздухоплови или за издавање на дополнителни овластувања или уверенија, како и за измена, продолжување или обновување на овие дозволи, овластувања или уверенија се поднесува до надлежниот орган кој ги издал првично, освен кога пилотот бара промена на надлежниот орган и пренесување на документацијата за дозволата и медицинската документација кај тој надлежен орган.

FCL.020 Ученик–пилот

Ученикот–пилот не смее да лета на соло лет, освен ако има овластување за тоа или е под надзор на инструктор по летање.

Пред првиот соло лет, ученикот–пилот мора да има најмалку:

за летање со авиони, хеликоптери или воздушни бродови: 16 години старост;

за летање со едрилици и балони: 14 години старост.

Прилог 1

FCL.025 Испити по теоретско знаење за издавање на дозволи

(а) *Одговорности на кандидатот*

(1) Кандидатите ги полагаат сите испити за одредена дозвола или овластување кои се под одговорност на земја–членка.

(2) Кандидатите можат да полагаат испит само ако добијат препорака од овластената организација за обука (АТО), која е одговорна за нивната обука, откако на задоволителен начин ќе ги завршат соодветните елементи на курсот за обука по теоретско познавање.

(3) Препораката од АТО важи 12 месеци. Ако кандидатот, во текот на периодот на важноста, не се појави барем на еден испит по теоретско знаење, АТО ја утврдува потребата за дополнителна обука во зависност од потребите на кандидатот.

(б) *Критериуми за успешно положен испит*

(1) Кандидатот се смета дека успешно положил испит ако постигне 75% поени од максимално предвидениот број на поени за тој испит. Не постојат негативни поени.

(2) Освен ако не се предвидува поинаку во овој дел, се смета дека кандидат успешно го положил испитот по теоретско познавање за соодветната дозвола на пилот или овластување, ако ги положил сите задолжителни предмети од испитот по теоретско познавање, во рок од 18 месеци, сметајќи од крајот на календарскиот месец во кој кандидатот за првпат се појавил на испит.

(3) Ако кандидатот не положил еден од предметите од испитот по теоретско познавање од 4 обиди, или не ги положил сите предмети во тек на шест испитни рокови или во рокот наведен во став (2), тој/таа повторно ги полага сите предмети од испитот по теоретско познавање.

Пред повторното полагање на испитот по теоретско познавање, кандидатот треба да заврши дополнителна обука во АТО. Организацијата за обука го утврдува степенот и обемот на потребната обука, врз основа на потребите на кандидатот.

(ц) *Период на важност*

(1) Положениот испит по теоретско познавање ќе важи:

(i) за издавање на дозвола на пилот на лесни воздухоплови, дозвола на приватен пилот, дозвола на пилот на едрилица или дозвола на пилот на балон, во период од 24 месеци;

(ii) за издавање на дозвола за професионален пилот или за овластување за летање по инструменти, во период од 36 месеци;

(iii) периодите од точка (i) и (ii) се сметаат од денот кога пилотот успешно го положил испитот по теоретско познавање, согласно наведеното во (б)(2).

(2) Положениот испит по теоретско познавање за дозвола на сообраќаен пилот ќе важи за издавање на ATPL, во период од 7 години од датумот на последната важност:

(i) на IR впишано во дозволата; или

(ii) за хеликоптери, овластување за тип на хеликоптер, впишано во дозволата.

FCL.030 Испит по практична оспособеност

Прилог 1

(а) Пред да го полага испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола, овластување или уверение, кандидатот го полага испитот по теоретско познавање, освен во случај на кандидати кои посетуваат курс за интегрирана обука по летање.

Во секој случај, пред полагање на испитот по практична оспособеност мора да се заврши обуката по теоретско познавање.

(б) Освен за издавање на дозвола за летање на сообраќаен пилот, кандидатот за испит по практична оспособеност, по завршена обука, мора да има препорака за полагање на испитот по практична оспособеност од организацијата/лицето одговорно за обуката.

FCL.035 Признавање на време на летање и на теоретско знаење

(а) *Признавање на време на летање*

(1) Ако поинаку не се предвидува во овој дел, времето на летање кое се признава за стекнување на дозвола, овластување или уверение е она време кое е остварено на иста категорија на воздухоплови, за која се бара дозвола или овластување.

(2) Водач на воздухоплов или на обука.

(i) На кандидат за дозвола, овластување или уверение во целост му се признава времето на летање поминато на соло летови, времето на летање поминато на обука со инструктор или времето на летање во својство на водач на воздухоплов, во однос на вкупното време на летање кое се бара за дозволата, овластувањето или уверението.

(ii) На кандидатот кој завршил курс за интегрирана обука за ATP има право да му се признаат до 50 часа летање по инструменти остварени како ученик–водач на воздухоплов во однос на времето на летање кое се бара за издавање на дозвола за летање на сообраќаен пилот, дозвола на професионален пилот и овластување за летање на тип или класа на повеќемоторен воздухоплов.

(iii) На кандидатот кој завршил курс за интегрирана обука за CPL/IR има право да му се признаат до 50 часа летање по инструменти остварени како ученик–водач на воздухоплов во однос на времето на летање кое се бара да е поминато како PIC за издавање на дозвола на професионален пилот и овластување за летање на тип или класа на повеќе–моторен воздухоплов.;

(3) Време на летање во својство на копилот. Освен ако не се предвидува поинаку во овој дел, имател на дозвола на пилот има права да му се признае времето на летање остварено во својство на копилот или PICUS, во целост што се однесува на времето на летање кое се бара за стекнување на повисоко ниво на дозвола на пилот.

(б) *Признавање на теоретско знаење*

(1) На кандидат кој го положил испитот по теоретско познавање за дозвола на сообраќаен пилот му се признаваат условите за теоретско знаење за дозвола на пилот на лесни воздухоплови, дозвола на приватен пилот, дозвола на професионален пилот и, освен за хеликоптери, за стекнување на овластување за летање по инструменти – IR во рамките на иста категорија на воздухоплови.

(2) На кандидат кој го положил испитот по теоретско познавање за дозвола на професионален пилот му се признава условот за теоретско знаење за дозвола на пилот на лесни воздухоплови и дозвола на приватен пилот, во рамките на иста категорија на воздухоплови.

(3) На имател на IR или на кандидат, кој го положил испитот по теоретско познавање за летање по инструменти за категорија на воздухоплови, во целост му се признаваат условите за

обука по теоретско знаење и испитот за теоретско познавање за стекнување на IR за други категории на воздухоплови.

(4) На имател на дозвола на пилот му се признаваат условите за обука по теоретско познавање и испитот по теоретско познавање за стекнување на дозвола за друга категорија на воздухоплови согласно Додаток 1 кон овој дел.

Исто така, ова признавање се однесува и на кандидатите за дозвола на пилот, кои веќе го положиле испитот по теоретско знаење за издавање на тој тип на дозвола, но за други категории на воздухоплови, сè додека трае периодот на важноста утврден во FCL.025(ц).

FCL.040 Користење на правата од дозволите

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

FCL.045 Обврска за носење и предочување на документи

(а) Секогаш кога пилотот ги користи правата од дозволата, тој со себе мора да има важечка дозвола и важечко лекарско уверение.

(б) Исто така, пилотот со себе носи и документ за лична идентификација, со негова/нејзина слика.

(в) Пилот или ученик–пилот е должен, веднаш, да ја покаже својата евиденција за налетот заради инспекција на барање на овластено лице на надлежен орган.

(г) Ученик–пилот со себе носи доказ потребен за соло летови на маршрута, што се бара согласно FCL.020(а).

FCL.050 Евидентирање на времето на летање

Пилотот води веродостојна евиденција за деталите на сите извршени летови, во форма и на начин кои ги одредил надлежниот орган.

FCL.055 Познавање на јазик

(а) Општо. Пилотите на авиони, хеликоптери, воздухоплови со вертикално полетување и воздушни бродови, од кои се бара да користат радиоврска, не смеат да ги користат правата од нивните дозволи и овластувања, ако немаат впишано познавање на јазик во својата дозвола, и тоа знаење на англиски или друг јазик што се користи за одржување на радиоврска во текот на летот. Во записот се наведува јазикот, степенот на знаење и датумот на важност.

(б) Кандидатите за впишување на познавање на јазик покажуваат, согласно Додаток 2 кон овој дел, најмалку оперативно ниво на познавање на јазикот, и при користење на фразеологија, и при користење на обичниот јазик. За таа цел, кандидатот покажува способност:

(1) да комуницира ефикасно во ситуации само на говорна комуникација, и во ситуации очи в очи;

(2) точно и јасно да комуницира за општи прашања и прашања поврзани со работата;

(3) да користи соодветни комуникациски стратегии, да разменува пораки и да препознава и решава недоразбирања во општ или контекст поврзан со работата;

Прилог 1

(4) успешно да одговори на јазичните предизвици кои се јавуваат при комплицирани ситуации или неочекуван пресврт на настаните, кои настануваат во контекст на рутинската работа или комуникативните задачи, кои им се познати;

(5) да користи дијалект или акцент кој е разбирлив за воздухопловната заедница.

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

(1) на секои четири години, ако претходно е демонстрирано оперативно ниво на познавање на јазик; или

(2) на секои 6 години, ако претходно е прикажано напредно ниво на познавање на јазик.

(г) Посебни услови за имателите на овластување за летање по инструменти (IR). Без да е во спротивност со наведеното во горните ставови, имателите на IR треба да покажат способност да го користат англискиот јазик на ниво, кое им овозможува:

(1) да ги разбираат сите информации во врска со спроведувањето на сите фази од летот, вклучувајќи ја и подготовката пред летот;

(2) да користат радиоврска во текот на сите фази од летот, вклучувајќи ги и вонредните ситуации;

(3) да комуницираат со останатите членови на екипажот за време на сите фази од летот, вклучувајќи ги и оние за подготовка на лет.

(д) Демонстрирањето на познавање на јазик и користењето на англискиот јазик за имателите на IR се прави со метода на оценување, која ја утврдува надлежниот орган.

FCL.060 Најново искуство

(а) Балони. Пилот не смее да управува со балони во јавен воздушен сообраќај, ниту да превезува патници, освен ако во последните 180 дена не извршил:

(1) најмалку три лета како пилот на балон, од кои најмалку 1 на балон од соодветната класа и група; или

(2) 1 лет на соодветната класа и група балони, под надзор на инструктор квалификуван согласно Поддел S.

(б) Авиони, хеликоптери, воздухоплови со вертикално полетување, воздушни бродови и едрилици. Пилот не смее да управува со воздухоплов во јавен воздушен сообраќај ниту да превезува патници:

(1) како водач на воздухоплов или копилот, освен ако во последните 90 дена извршил најмалку 3 полетувања, приоди и слетувања со воздухоплов од истиот тип или класа или на FFS, кој го претставува тој тип или класа. Овие три полетувања и слетувања се изведуваат во рамките на операции со екипаж од повеќе пилоти или со еден пилот, во зависност од правата што ги има пилотот; и

(2) како водач на воздухоплов ноќе, освен:

(i) ако во претходните 90 дена, не извршил ноќе најмалку 1 полетување, приод и слетување како пилот на воздухоплов од истиот тип или класа или на FFS кој го претставува тој тип или класа; или;

(ii) ако нема IR;

Прилог 1

(3) како копилот со право да лета во фаза на крстарење, освен:

(i) ако не ги исполнил условите наведени во (б) (1); или

(ii) ако во претходните 90 дена, не извршил најмалку 3 сектори како копилот со право да лета во фаза на крстарење на истиот тип или класа на воздухоплов;

(iii) ако не завршил обука за новитети и за освежување на вешината за летање на FFS во интервали кои не се подолги од 90 дена. Оваа обука за освежување може да се комбинира со обуката за освежување на знаењето на операторот пропишана во Дел–OR.OPS.

(4) Ако пилотот има право да лета на повеќе типови на авион со слични оперативни карактеристики и слични карактеристики за управување, 3–те полетувања, приоди и слетувања, кои се бараат согласно (1), можат да се извршат на начин како што е дефинирано во податоците за оперативната соодветност утврдени во согласност со Дел–21.

(5) Ако пилотот има право да лета на повеќе типови на едноставен (non–complex) хеликоптер со слични оперативни карактеристики и слични карактеристики за управување, на начин дефиниран во податоците за оперативната соодветност утврдени согласно Дел–21, трите полетувања, приоди и слетувања, кои се бараат согласно (1), можат да се извршат само на еден од тие типови, под услов дека пилотот има најмалку два часа налет на секој од типовите на хеликоптер, во период од претходните шест месеци.

(в) Посебни услови за јавен воздушен сообраќај

(1) Во случај на јавен воздушен превоз, периодот од 90 дена пропишан во потставовите (б)(1) и (2) може да се продолжи најмногу до 120 дена, сè додека пилотот врши линиско летање под надзор на инструктор по летање или испитувач.

(2) Ако пилотот не го исполнува условот наведен во (1), тој завршува обука за летање на воздухоплов или на FFS за тип на воздухоплов кој треба да се користи, кој ги опфаќа најмалку условите опишани во (б)(1) и (2), пред да може да ги користи своите права.

FCL.065 Ограничување на правата на имателите на дозвола на возраст од 60 или повеќе години во јавниот воздушен превоз

(а) Возраст 60–64. Авиони и хеликоптери. Имателот на дозвола за пилот кој наполнил 60 години, не смее да лета во својство на пилот на воздухоплов ангажиран во јавниот воздушен сообраќај освен:

(1) како член на екипаж составен од повеќе пилоти; и

(2) под услов дека тој имател е единствениот пилот во екипажот за летање кој наполнил 60 години.

(б) Возраст 65. Имателот на дозвола за пилот кој наполнил 65 години, не смее да лета како пилот на воздухоплов ангажиран во јавниот воздушен сообраќај.

FCL.070 Повлекување, суспендирање и ограничување на дозволи, овластувања и уверенија

(а) Дозволите, овластувањата и уверенијата издадени согласно овој дел, надлежниот орган може да ги ограничи, суспендира или повлече ако пилотот не се придржува кон условите наведени во овој дел, Дел–Здравствена способност или кон важечките оперативни услови согласно условите и постапките утврдени во Дел–ARA.

(б) Ако дозволата се суспендира или повлече, пилотот веднаш на надлежниот орган му ја враќа дозволата или овластувањето.

Прилог 1

ПОДДЕЛ Б

ДОЗВОЛА НА ПИЛОТ ЗА ЛЕСЕН ВОЗДУХОПЛОВ – LAPL

ОДДЕЛ 1

Заеднички услови

FCL.100 LAPL – Минимална старосна граница

Кандидатите за LAPL:

(а) за авиони и хеликоптери, мора да имаат најмалку 17 години;

(б) за едрилици и балони, мора да имаат најмалку 16 години;

FCL.105 LAPL – Права и услови

(а) Општо. Правата на имателот на LAPL се да делува без надомест како PIC во некомерцијални операции на соодветната категорија на воздухоплов.

(б) Услови. Кандидатите за LAPL мора да ги исполнуваат условите за односната категорија на воздухоплов и, ако е применливо, за класата или типот на воздухоплов, кој се користи за време на испитот по практична оспособеност.

FCL.110 LAPL – Признавање за иста категорија на воздухоплов

(а) На кандидатите за LAPL, кои имаат друга дозвола за истата категорија на воздухоплов, им се признава во целост дека ги исполнуваат условите за LAPL, за таа категорија на воздухоплов.

(б) Без да е во спротивност со наведеното во горниот став, ако рокот на дозволата е истечен, кандидатот треба да го полага испитот по практична оспособеност согласно FCL.125 за издавање на LAPL за односната категорија на воздухоплов.

FCL.115 LAPL – Курс за обука

Кандидатите за LAPL завршуваат курс за обука во ATO. Курсот опфаќа настава по теоретско познавање и обука по летање соодветни за правата кои се даваат.

FCL.120 LAPL – Испит по теоретско познавање

Кандидатите за LAPL мора да покажат ниво на теоретски познавања, соодветни за правата кои се даваат, преку полагање на испити од следните предмети:

(а) заеднички предмети:

— Воздухопловни прописи,
— Човечки способности и ограничувања,
— Метеорологија, и
— Комуникација,

(б) посебни предмети кои се однесуваат на различните категории на воздухоплови:

— Теорија на летањето,

Прилог 1

— Оперативни процедури,
— Карактеристики и планирање на лет,
— Општо познавање на воздухоплови; и
— Навигација.

FCL.125 LAPL – Испит по практичната оспособеност

(а) За време на испитот по практична оспособеност кандидатите за LAPL покажуваат способност, во својство на PIC на соодветната категорија на воздухоплов, за извршување на соодветните постапки и маневри со соодветна стручност која одговара на правата кои се даваат.

(б) Кандидатите за испитот по практична оспособеност треба да имаат завршено обука по летање на истата класа или тип на воздухоплов, кој треба да се користи на испитот по практична оспособеност. Правата се ограничуваат на класата или типот кој се користат на испитот по практична оспособеност, сè додека во дозволата не се впишат дополнителни проширувања на правата, согласно овој поддел.

(в) *Преодни оценки*

(1) Испитот по практична оспособеност се дели во различни секции, кои ги претставуваат сите различни фази на еден лет, соодветни за категоријата на воздухопловот на кој се лета.

(2) Ако кандидатот не положил некоја од точките од една секција, се смета дека не ја положил цела таа секција. Ако кандидатот не положи една секција, тој повторно ја полага таа секција. Ако кандидатот не положи повеќе од една секција, се смета дека не го положил целиот испит.

(3) Ако треба испитот повторно да се полага согласно наведеното во точка (2), неположувањето на која било секција, вклучувајќи ги и оние кои ги положил во претходниот обид, значи дека кандидатот не го положил испитот во целина.

(4) Ако кандидатот не успее да ги положи сите секции од испитот во два обида, тој ќе треба да оди на дополнителна обука за практично оспособување.

ОДДЕЛ 2

Посебни услови за LAPL за авиони – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) – Права и услови

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

(б) Имателите на LAPL(A) можат да превезуваат патници само ако после стекнувањето на дозволата, остварile 10 часа на летање во својство на PIC на авиони или на TMG.

FCL.110.A LAPL(A) – Услови за искуство и признавање

(а) Кандидатите за LAPL(A) треба да остварат најмалку 30 часа на обука по летање на авиони или TMG, вклучувајќи најмалку:

(1) 15 часа на обука по летање со инструктор, на класа на која ќе се полага испитот по практична оспособеност;

Прилог 1

(2) 6 часа на соло лет под надзор, вклучувајќи најмалку 3 часа на соло лет на маршрута, самостојни налети на маршрути, од кои најмалку еден лет на маршрута да е со должина од најмалку 150 km (80 NM), за кое време се извршува едно слетување со целосно застанување на аеродром, кој не е аеродромот на заминување.

(б) Посебни услови за кандидатите кои имаат LAPL(S) со проширување на правата за TMG. Кандидатите за LAPL(A) кои имаат LAPL(S) со проширување на правата за TMG, остваруваат најмалку 21 час на летање на TMGs по впишување на проширувањето на правата за TMG и ги исполнуваат условите утврдени во FCL.135.A(a) за авиони.

(в) Признавање. На кандидатите со претходно искуство на летање во својство на PIC, може да им се признае времето на летање за целите за исполнување на условите наведени во точка (а).

Износот на признавање го одредува АТО, во која пилотот посетува курс за обука, врз основа на проверката во лет пред почетокот на обуката, под услов дека:

(1) не го надминува вкупното време на летање остварено во својство на PIC;

(2) не надминува 50% од часовите кои се бараат согласно наведеното во (а);

(3) не ги опфаќа условите наведени во (а)(2).

FCL.135.A LAPL(A) – Проширување на правата на друга класа или варијанта на авион

(а) Правата од LAPL(A) се ограничуваат на класата и варијантата на авиони или TMG на кои се полагал испитот за практична оспособеност. Ова ограничување може да се повлече, откако пилотот ги исполнил на друга класа следниве услови:

(1) 3 часа на обука по летање, вклучувајќи и:
(i) 10 полетувања и слетувања со инструктор; и

(ii) 10 самостојни полетувања и слетувања под надзор.

(2) полагал испит по практична оспособеност со кој се докажува соодветно ниво на практична оспособеност за новата класа. Исто така, за време на испитот по практична оспособеност, кандидатот му докажува на испитувачот соодветно ниво на теоретско познавање за другата класа по следните предмети:

(i) Оперативни постапки;

(ii) Извршување и планирање на лет;

(iii) Општо познавање на воздухоплови.;

(б) Имателот на LAPL пред да може да ги користи правата од дозволата на друга варијанта на авион, различна од онаа на која се полагал испитот по практична оспособеност, пилотот посетува обука за разлики и за запознавање. Обуката за разлики се впишува во книшката за летање на пилотот или во еквивалентен документ, а инструкторот ја потпишува.

FCL.140.A LAPL(A) – Услови за најново искуство

(а) Имателите на LAPL(A) ги користат правата од својата дозвола само ако, во последните 24 месеци, како пилоти на авиони или на TMG:

(1) оствариле најмалку 12 часа летање во својство на PIC, вклучувајќи 12 полетувања и слетувања; и

(2) завршиле за освежување на знаењето, од најмалку еден час летање со инструктор.

Прилог 1

(б) Имателите на LAPL(A), кои не ги исполнуваат условите наведени во (а):

(1) треба да ја поминат проверката на стручноста со испитувач пред да продолжат да ги користат правата од својата дозвола; или

(2) треба да извршат дополнителен налет или полетувања и слетувања, со инструктор или самостојно под надзор на инструктор заради исполнување на условите наведени во (а).

ОДДЕЛ 3

Посебни услови за LAPL за хеликоптери – LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) – Права

Правата на имателот на LAPL за хеликоптери се да лета во својство на PIC на едномоторни хеликоптери со максимално дозволена маса при полетување од 2000 кг или помалку, со најмногу три патници, така што во воздухопловот никогаш нема да има повеќе од 4 лица.

FCL.110.H LAPL(H) – Услови за искуство и признавање

(а) Кандидатите за LAPL(H) треба да остварат најмалку 40 часа на обука по летање на хеликоптери. Најмалку 35 часа од овие се на тип на хеликоптер кој треба да се користи на испитот по практична оспособеност. Обуката по летање вклучува најмалку и:

(1) 20 часа на обука по летање со инструктор; и

(2) 10 часа на соло лет под надзор, вклучувајќи најмалку 5 часа на соло лет на маршрута, од кои најмалку еден лет на маршрута да е со должина од најмалку 150 km (80 NM), за кое време се извршува едно слетување со целосно застанување на аеродром, кој не е аеродромот на заминување.

(б) Признавање. На кандидатите со претходно искуство на летање во својство на PIC, може да им се признае времето на летање за целите за исполнување на условите наведени во точка (а).

Износот на признавање го одредува АТО, во која пилотот посетува курс за обука, врз основа на проверката во лет пред почетокот на обуката, под услов дека:

(1) не го надминува вкупното време на летање остварено во својство на PIC;

(2) не надминува 50% од часовите кои се бараат согласно наведеното во (а);

(3) не ги опфаќа условите наведени во (а)(2).

FCL.135.H LAPL(H) – Проширување на правата на друга класа или варијанта на хеликоптер

(а) Правата од LAPL(H) се ограничуваат на посебниот тип и варијанта на хеликоптер, на кој се полагал испитот по практична оспособеност. Ова ограничување може да се укине, откако пилотот:

(1) остварил 5 часа на обука по летање, вклучувајќи:

(i) 15 полетувања, приоди и слетувања со инструктор; и

(ii) 15 самостојни полетувања, приоди и слетувања под надзор.

Прилог 1

(2) полагал испит по практична оспособеност со кој се докажува соодветно ниво на практична оспособеност за новиот тип. Исто така, за време на испитот по практична оспособеност, кандидатот му докажува на испитувачот соодветно ниво на теоретско познавање за другиот тип по следните предмети:

— Оперативни постапки;
— Извршување и планирање на лет;
— Општо познавање на воздухоплови.;

(б) Имателот на LAPL(H) може да ги користи правата од дозволата на друга варијанта на хеликоптер, различна од онаа на која се полагал испитот по практична оспособеност, пилотот посетува обука за разлики и за запознавање, согласно податоците за оперативна сообразност пропишани во Дел–21. Обуката за разлики се впишува во книшката за летање на пилотот или во еквивалентен документ, а инструкторот ја потпишува.

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

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

(1) остариле најмалку 6 часа летање во својство на PIC, вклучувајќи 6 полетувања и слетувања; и

(2) завршиле обука за освежување на знаењето, од најмалку еден час летање со инструктор.

(б) Имателите на LAPL(H), кои не ги исполнуваат условите наведени во (а):

(1) треба да ја поминат проверката на стручноста со испитувач, на определениот тип, пред да продолжат да ги користат правата од својата дозвола; или

(2) треба да извршат дополнителен налет или полетувања и слетувања, со инструктор или самостојно под надзор на инструктор заради исполнување на условите наведени во (а).

ОДДЕЛ 4

Посебни услови за LAPL за едрилици – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Права и услови

(а) Правата на имателот на LAPL(S) се да лета во својство на PIC на едрилици или едрилици со мотор. За да може имател на дозвола да ги користи правата од дозвола за TMG, тој треба да ги исполни условите наведени во FCL.135.S.

(б) Имателите на LAPL(S) можат да превезуваат патници само ако после стекнувањето на дозволата, остариле 10 часа на летање или 30 полетувања во својство на PIC на едрилици или на едрилици со мотор.

FCL.110.S LAPL(S) – Услови за искуство и признавање

(а) Кандидатите за LAPL(S) треба да остварат најмалку 15 часа на обука по летање на едрилици или на едрилици со мотор, вклучувајќи најмалку:

(1) 10 часа на обука по летање со инструктор;

(2) 2 часа на соло лет под надзор;

(3) 45 полетувања и слетувања;

Прилог 1

(4) 1 соло лет на маршрута, со должина од најмалку 50 км (27 NM) или еден лет на маршрута со инструктор, со должина од најмалку 100 км (55 NM).

(б) Од бараните 15 часа наведени во точка (а), најмногу седум часа може да се остварат на TMG.

(в) Признавање. На кандидатите со претходно искуство на летање во својство на PIC, може да им се признае времето на летање за целите за исполнување на условите наведени во точка (а).

Времето на летање кое се признава го одредува АТО, во која пилотот посетува курс за обука, а врз основа на проверката во лет пред почетокот на обуката, под услов дека:

(1) не го надминува вкупното време на летање остварено во својство на PIC;

(2) не надминува 50% од часовите кои се бараат согласно наведеното во (а);

(3) не ги опфаќа условите наведени во (а)(2) до (а)(4).

FCL.130.S LAPL(S) – Методи на полетување

(а) Правата на имател на LAPL(S) се ограничуваат на методата на полетување, која се користела на испитот по практична оспособеност. Ова ограничување може да се повлече откако пилотот остварил:

(1) во случај на полетување со вител и автомобил, 10 полетувања на обука со инструктор и пет соло полетувања под надзор;

(2) во случај на полетување со аеро запрега или самополетување, најмалку 5 полетувања на обука со инструктор и 5 соло полетувања под надзор. Кај самополетувањата, летањето на обука со инструктор може да се оствари на TMG.

(3) во случај на полетување со еластична гума, најмалку 3 полетувања на обука со инструктор или соло под надзор на инструктор.

(б) Дополнителната обука се впишува во книшката на летање на пилотот, со потпишување од страна на инструкторот.

(в) Со цел да си ги задржат правата за секоја метода на полетување, пилотите, во последните 24 месеци, остаруваат најмалку 5 полетувања, освен за полетувањето со еластична гума, во кој случај пилотите треба да остварат само две полетувања.

(г) Кога пилотот не ги исполнува условите наведени во точка (в), тој, за да го обнови користењето на правата, остварува дополнителен број на полетувања на обука со инструктор или соло под надзор на инструктор.

FCL.135.S LAPL(S) – Проширување на правата на TMG

Правата од LAPL(S) се прошируваат на TMG, ако пилотот во АТО:

(а) остварил најмалку 6 часа на обука по летање на TMG , вклучувајќи и:

(1) 4 часа на обука по летање со инструктор;

(2) 1 соло лет на маршрута, со должина од најмалку 150 км (80 NM), во кој има 1 слетување со целосно запирање на аеродром, кој не е аеродромот на заминување;

(б) полагал испит по практична оспособеност со кој се докажува соодветно ниво на практична оспособеност на TMG. Исто така, за време на испитот по практична оспособеност, кандидатот му докажува на испитувачот соодветно ниво на теоретско познавање за TMG по следните предмети:

Прилог 1

— Теорија на летањето,
— Оперативни постапки,
— Карактеристики и планирање на лет;
— Општо познавање на воздухоплови,
— Навигација.

FCL.140.S LAPL(S) – Услови за најново искуство

(а) Едрилици и едрилици со мотор. Имателите на LAPL(S) ги користат правата од својата дозвола на едрилици и едрилици со мотор, со исклучок на TMG, ако, во последните 24 месеци:

(1) остариле најмалку 5 часа летање во својство на PIC, вклучувајќи 15 полетувања;

(2) 2 лета на обука со инструктор;

(б) TMG. Имателите на LAPL(S) ги користат правата од својата дозвола на TMG само ако:

(1) во последните 24 месеци остариле на TMG:

(i) најмалку 12 часа налет во својство на PIC, вклучувајќи и 12 полетувања и слетувања; и

(ii) завршиле обука за обновување на знаење, од најмалку 1 час летање со инструктор.

(2) Исто така, кога имателот на LAPL(S) има и права да управува со авиони, условите наведени во (1) може да се извршат и на авиони.

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

(1) поминуваат проверка на стручноста со испитувач, на едрилица или TMG, што е соодветно; или

(2) извршуваат дополнителен налет или полетувања и слетувања, со инструктор или соло под надзор на инструктор, со цел да ги исполнат условите наведени во (а) или (б).

ОДДЕЛ 5

Посебни услови за LAPL за балони – LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) – Права

Правата на имателот на LAPL за балони се да лета во својство на PIC на балони на врел воздух или на воздушни бродови на врел воздух, со максимален капацитет на обвивката од 3400 m^3, или на балони со гас со максимален капацитет на обвивката од 1200 m^3, со најмногу 3 патници, така што во воздухопловот никогаш нема да има повеќе од 4 лица.

FCL.110. BLAPL(B) – Услови за искуство

(а) Кандидатите за LAPL(B) треба да остварат на балони од иста класа најмалку 16 часа на обука по летање, вклучувајќи најмалку и:

(1) 12 часа на обука по летање со инструктор;

(2) 10 надувања и 20 полетувања и слетувања;

(3) 1 соло лет под надзор на инструктор во траење од најмалку 30 минути.

Прилог 1

(б) Признавање. На кандидатите со претходно искуство на летање во својство на PIC на балони, може да им се признае времето на летање за целите за исполнување на условите наведени во точка (а).

Времето на летање кое се признава го одредува АТО, во која пилотот посетува курс за обука, а врз основа на проверка пред лет, но во секој случај:

(1) не го надминува вкупното време на летање остварено во својство на PIC на балони;

(2) не надминува 50% од часовите кои се бараат согласно наведеното во (а);

(3) не ги опфаќа условите наведени во (а)(2) и (а)(3).

FCL.130.B LAPL(B) – Проширување на правата на врзани летови

(а) Правата од LAPL(B) се ограничуваат на неврзани летови. Ова ограничување може да се повлече ако пилотот оствари на обука по летање најмалку 3 врзани летови.

(б) Завршувањето на дополнителната обука се впишува во книшката на летање на пилотот, а инструкторот ја потпишува.

(в) Со цел да го задржат ова право, пилотите, за време на последните 24 месеци, извршуваат најмалку 2 лета на балон со спони.

(г) Ако пилотот не ги исполнува условите наведени во (в), тој остварува дополнителен број на врзани летови, со инструктор или самостојно под надзор на инструктор, со цел да ги обнови правата.

FCL.135.B LAPL(B) – Проширување на правата на друга класа на балони

Правата од LAPL(B) се ограничуваат на класата на балони на која се полагал испитот по практична оспособеност. Ова ограничување може да се повлече ако пилотот на друга класа, во АТО:

(а) оствари најмалку 5 летови на обука со инструктор; или

(б) во случај на LAPL(B) за балони на врел воздух, сакајќи да ги прошири своите права на воздушни бродови на врел воздух, оствари најмалку 5 летови на обука со инструктор; и

(в) полагал испит по практична оспособеност со кој му докажува на испитувачот соодветно ниво на теоретско познавање за другата класа по следните предмети:

— Теорија на летањето,
— Оперативни постапки,
— Карактеристики и планирање на лет;
— Општо познавање на воздухоплови,

FCL.140.B LAPL(B) – Услови за најново искуство

(а) Имателите на LAPL(B) ги користат правата од својата дозвола само ако, во последните 24 месеци, остварile најмалку:

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

(2) 1 лет на обука со инструктор;

Прилог 1

(3) покрај ова, ако пилотот има квалификации да лета на повеќе од една класа на балони, за да ги користат своите права на другата класа, тие, во последните 24 месеци, на таа класа треба да остварат 3 часа налет, вклучувајќи и 3 полетувања и слетувања.

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

(1) поминуваат проверка на стручноста со испитувач на соодветната класа; или

(2) остваруваат дополнителен налет или полетувања и слетувања, со инструктор или самостојно под надзор на инструктор, со цел да ги исполнат условите наведени во (а).

ПОДДЕЛ В

ДОЗВОЛА НА ПРИВАТЕН ПИЛОТ (PPL), ДОЗВОЛА НА ПИЛОТ НА ЕДРИЛИЦА (SPL) И ДОЗВОЛА НА ПИЛОТ НА БАЛОНИ (BPL)

ОДДЕЛ 1

Заеднички услови

FCL.200 Минимална старосна граница

(а) Кандидатот за PPL треба да има најмалку 17 години;

(б) Кандидатот за BPL или SPL треба да има најмалку 16 години.

FCL.205 Услови

Кандидатите за стекнување на PPL треба да ги исполнуваат условите за овластување за класата или типот на воздухопловот, кој се користи на испитот по практична оспособеност, како што е утврдено во Поддел Ж.

FCL.210 Курс за обука

Кандидатите за BPL, SPL или PPL завршуваат курс за обука во АТО. Курсот вклучува настава по теоретско познавање и обука по летање соодветни за правата кои се даваат.

FCL.215 Испит по теоретско познавање

Кандидатите за BPL, SPL или PPL покажуваат ниво на теоретски познавања, соодветно на правата кои се даваат, преку полагање на испити по следните предмети:

(а) Заеднички предмети:
- Воздухопловни прописи,
- Човечки можности,
- Метеорологија, и
- Комуникација;

(б) посебни предмети во врска со различни категории на воздухоплови:

- Теорија на летањето,
- Оперативни постапки,
- Перформанси и планирање на лет,
- Општо познавање за воздухоплови, и
- Навигација

Прилог 1

FCL.235 Испит по практична оспособеност

(а) За време на испитот по практична оспособеност кандидатите за BPL, SPL или PPL покажуваат способност да ги извршуваат во својство на PIC на соодветната категорија на воздухоплов, соодветните процедури и маневри со степен на стручност соодветен на правата кои се даваат.

(б) Кандидатот за испитот по практична оспособеност посетува обука за истата класа или тип на воздухоплов, или група на балони, кои треба да се користат на испитот за практична оспособеност.

(в) Преодни оценки

(1) Испитот по практична оспособеност се дели во различни секции, кои ги претставуваат сите различни фази на еден лет, а кои се соодветни за категоријата на воздухопловот на кој се лета.

(2) Ако кандидатот не положил некоја точка од една секција, се смета дека не ја положил цела таа секција. Ако кандидатот не положи повеќе од една секција, се смета дека не го положил целиот испит. Ако кандидатот не положил една секција, тој повторно ја полага само таа секција.

(3) Ако треба испитот повторно да се полага согласно наведеното во точка (2), неположувањето на која било секција, вклучувајќи ги и оние кои ги положил во претходниот обид, се смета дека кандидатот не го положил испитот во целина.

(4) Ако кандидатот не успее да ги положи сите секции од испитот во два обида, тој ќе треба да оди на дополнителна обука.

ОДДЕЛ 2

Посебни услови за PPL за авиони – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Права

(а) Правата на имателот на PPL(A) се да лета во својство на PIC или копилот без паричен надомест на авиони или TMGs, ангажирани во некомерцијални летови.

(б) Без оглед на наведеното во горниот став, имателот на PPL(A) со права на инструктор или испитувач може да прими надомест за:

(1) спроведување на обука по летање за LAPL(A) или PPL(A);

(2) спроведување на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за наведените дозволи;

(3) овластувањата и уверенијата од наведените дозволи.

FCL.210.A PPL(A) – Услови за искуство и признавање

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

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

(2) 10 часа на соло лет под надзор, вклучувајќи најмалку 5 часа на соло лет на маршрута, самостојни налети на маршрути, од кои најмалку еден лет на маршрута да е со должина од

Прилог 1

најмалку 270 km (150 NM), за кое време се извршува слетување со целосно застанување на 2 аеродрома, кои не се аеродромот на заминување.

(б) Посебни услови за кандидатите кои имаат LAPL(A). Кандидатите за PPL(A) кои имаат LAPL(A), остваруваат најмалку 15 часа налет на авиони по добивање на LAPL(A), од кои најмалку 10 часа обука по летање на курс за обука во ATO. Овој курс за обука опфаќа најмалку 4 часа на самостоен лет под надзор, вклучувајќи и најмалку 2 часа на самостоен лет на маршрута, од кои најмалку 1 лет на маршрута да е со должина од најмалку 270 km (150 NM), за кое време се извршуваат слетувања со целосно застанување на 2 аеродрома, кои не се аеродромот на заминување.

(в) Посебни услови за кандидатите – иматели на LAPL(S) со проширување на правата за TMG. Кандидатите за PPL(A), кои имаат LAPL(S) со проширување за TMG, остваруваат:

(1) најмалку 24 часа на TMG по впишувањето на проширувањето за TMG; и

(2) 15 часа обука по летање на авиони на курс за обука во ATO, вклучувајќи ги и најмалку условите наведени во (а)(2).

(г) Признавање. На кандидатите кои имаат дозвола на пилот за друга категорија на воздухоплов, со исклучок на балони, им се признава 10% од нивното вкупно време на летање во својство на PIC на тој воздухоплов, но максимум до 10 часа. Времето на летање кое се признава не смее во никој случај да ги опфаќа условите наведени во (а)(2).

ОДДЕЛ 3

Посебни услови за PPL за хеликоптери – PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) – Права

(а) Правата на имателот на PPL(H) се да лета во својство на PIC или копилот, без паричен надомест, на хеликоптери ангажирани во некомерцијални летови.

(б) Без оглед на наведеното во горниот став, имателот на PPL(H) со права на инструктор или испитувач може да прими надомест за:

(1) спроведување на обука по летање за LAPL(H) или PPL(H);

(2) спроведување на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за наведените дозволи;

(3) овластувањата и уверенијата од наведените дозволи.

FCL.210.H PPL(H) – Услови за искуство и признавање

(а) Кандидатите за PPL(H) треба да остварат најмалку 45 часа на обука по летање на хеликоптери, од кои 5 може да се остварат на FNPT или FFS, вклучувајќи најмалку:

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

(2) 10 часа на соло лет под надзор, вклучувајќи најмалку 5 часа на соло лет на маршрута, самостојни налети на маршрути, од кои најмалку еден лет на маршрута да е со должина од најмалку 185 km (100 NM), со слетувања со целосно застанување на 2 аеродрома, кои не се аеродромот на заминување.

(3) 35 од 45 часа од обуката по летање треба да се на истиот тип на хеликоптер како оној кој се користи на испитот по практична оспособеност.

Прилог 1

(б) Посебни услови за кандидат кој има LAPL(H). Кандидатите за PPL(H) кои имаат LAPL(H), завршуваат курс за обука во АТО. Овој курс за обука опфаќа најмалку 5 часа на обука по летање со инструктор и најмалку 1 самостоен лет на маршрута под надзор од најмалку 185 km (100 NM), со слетувања со целосно запирање на 2 аеродроми, кои не се аеродромот на заминување.

(в) На кандидатите кои имаат дозвола на пилот за друга категорија на воздухоплов, со исклучок на балони, им се признава 10% од нивното вкупно време на летање во својство на PIC на тој воздухоплов, но максимум 6 часа. Времето на летање кое се признава не смее во никој случај да ги опфаќа условите наведени во (а)(2).

ОДДЕЛ 4

Посебни услови за PPL за воздушни бродови – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Права

(а) Правата на имателот на PPL(As) се да лета во својство на PIC или копилот, без паричен надомест, на воздушни бродови ангажирани во некомерцијални летови.

(б) Без оглед на наведеното во горниот став, имателот на PPL(As) со права на инструктор или испитувач може да прими надомест за:

(1) спроведување на обука по летање за PPL(As);

(2) спроведување на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за оваа дозвола;

(3) овластувањата и уверенијата од наведената дозвола.

FCL.205.As PPL(As) – Услови за искуство и признавање

(а) Кандидатите за PPL(As) треба да остварат најмалку 35 часа на обука по летање на воздушни бродови, од кои 5 часа може да се остварат на FSTD, вклучувајќи најмалку:

(1) 25 часа на обука по летање со инструктор, вклучувајќи:

(i) 3 часа на обука на летање на маршрута, која опфаќа 1 лет на маршрута од најмалку 65 km (35 NM);

(ii) 3 часа обука на летање по инструменти;

(2) 8 полетувања и слетувања на аеродром, вклучувајќи ги и процедурите за врзување и одврзување;

(3) 8 часа на самостојно летање под надзор.

(б) На кандидатите кои имаат BPL и кои се квалификувани да летаат со воздушни бродови на врел воздух им се признава 10% од нивното вкупно време на летање во својство на PIC на таквите воздушни бродови, но максимум 5 часа.

ОДДЕЛ 5

Посебни услови за дозвола на пилот за едрилица (SPL)

FCL.205.S SPL – Права

Прилог 1

(а) Правата на имателот на SPL се да лета во својство на PIC на едрилици и на едрилици со мотор. За да може да ги користи правата на TMG, имателот ги исполнува условите наведени во FCL.135.C.

(б) Имателите на SPL:

(1) превезуваат патници само ако остариле, после стекнување на дозволата, најмалку 10 часа налет или извршиле 30 полетувања во својство на PIC на едрилици или едрилици со мотор;

(2) се ограничени да делуваат без надомест во некомерцијалните летови сè додека:

(i) не навршат 18 години;

(ii) не остварат, после стекнување на дозволата, 75 часа налет или 200 полетувања во својство на PIC на едрилици или едрилици со мотор;

(iii) не ја поминат проверката на стручност со испитувач.

(в) Без оглед на наведеното во (б)(2), имателот на SPL права на инструктор или испитувач може да прими надомест за:

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

спроведување на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за овие дозволи;

овластувањата и уверенијата од наведените дозволи.

FCL.210.S SPL – Услови за искуство и признавање

(а) Кандидатите за PPL(As) треба да остварат најмалку 15 часа на обука по летање на едрилици или едрилици со мотор, вклучувајќи ги најмалку условите утврдени во FCL.110.S.

(б) На кандидатите за SPL, кои имаат LAPL(S), во целост им се признаваат условите за стекнување на SPL.

На кандидатите за SPL, кои имаат LAPL(S) во рок од 2 години пред поднесување на барањето, во целост им се признаваат условите за теоретско познавање и обука по летање.

Признавање. На кандидатите кои имаат дозвола за друга категорија на воздухоплови, со исклучок на балони, им се признава 10% од нивното вкупно време на летање во својство на PIC на такви воздухоплови, но максимум до 7 часа. Налетот кој се признава во никој случај не ги опфаќа условите од FCL.110.S(a)(2) до (a)(4).

FCL.220.S SPL – Начини на полетување

Правата на имателите на SPL се ограничуваат на начинот на полетување вклучен во испитот по практично оспособување. Ова ограничување може да се повлече и новите права да се користат откако пилотот ќе ги исполни условите наведени во FCL.130.S.

FCL.230.S SPL – Услови за скорешно искуство

Имателите на SPL ги користат правата од својата дозвола само после исполнување на условите за скорешно искуство наведени во FCL.140.S.

ОДДЕЛ 6

Посебни услови за дозвола на пилот на балони (BPL)

Прилог 1

FCL.205.B BPL – Права и услови

(а) Правата на имателот на BPL се да лета во својство на PIC на балони и воздушни бродови на топол воздух.

(б) Имателите на BPL се ограничуваат да летаат без паричен надомест на некомерцијални летови се додека:

(1) не наполнат 18 години;

(2) не остварат 50 часови време на летање и 50 полетувања и слетувања во својство на PIC на балони;

(3) не ја помине проверката на стручноста со испитувач на балон од соодветна класа.

(в) Без оглед на наведеното во став (б), имателот на BPL со права на инструктор или испитувач може да прима надомест за:

(1) спроведување на обука по летање за LAPL(B) или BPL;

(2) спроведување на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за овие дозволи;

(3) овластувањата и уверенијата од наведените дозволи.

FCL.210.B BPL – Услови за искуство и признавање

(а) Кандидатите за BPL треба да остварат на балони од истата класа и група најмалку 16 часа на обука по летање, вклучувајќи најмалку:

(1) 12 часа на обука по летање со инструктор;

(2) 10 надувувања и 20 полетувања и слетувања; и

(3) 1 соло лет под надзор на инструктор во траење од најмалку 30 минути.

(б) На кандидатите за BPL кои имаат LAPL(B) им се признава времето на летање за целите за исполнување на условите за издавање на BPL.

На кандидатите за BPL, кои имаат LAPL(B), во рок од 2 години пред поднесување на барањето, во целост им се признаваат условите за теоретско познавање и обука по летање.

FCL.220.B BPL – Проширувања на правата на врзани летови

Правата од BPL се ограничуваат на неврзани летови. Ова ограничување може да се повлече кога пилотот ќе ги исполни условите наведени во FCL.130.B.

FCL.225.B BPL – Проширувања на правата на друга класа или група на балони

Правата од BPL се ограничуваат на класата или групата на балони на која се полагал испитот по практична оспособеност. Ова ограничување може да се повлече ако пилотот:

(а) во случај на проширување на друга класа во рамките на истата група, ги исполни условите наведени во FCL.135.B;

Прилог 1

(б) во случај на проширување на друга група во рамките на истата класа на балони, помине најмалку:

(1) 2 лета на обука по летање на балон од соодветната група; и

(2) следните часови на летање во својство на PIC на балони:

(i) за балони со капацитет на куполата помеѓу 3 401 $м^3$ и 6 000 $м^3$, најмалку 100 часа;

(ii) за балони со капацитет на куполата помеѓу 6 001 $м^3$ и 10 500 $м^3$, најмалку 200 часа;

(iii) за балони со капацитет поголем од 10 500, најмалку 300 часа;

(iv) за балони на гас со капацитет на куполата поголем од 1 260 $м^3$, најмалку 50 часа;

FCL.230.B BPL – Услови за најново искуство

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

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

(2) 1 лет на обука со инструктор на балон во рамките на соодветната класа и со најголемиот капацитет на купола за кој имаат право;

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

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

(1) поминуваат проверка на стручноста со испитувач на балон во рамките на соодветната класа и со најголемиот капацитет на куполата за кој имаат права; или

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

ПОДДЕЛ Г

ДОЗВОЛА НА КОМЕРЦИЈАЛЕН ПИЛОТ – CPL

ОДДЕЛ 1

Заеднички услови

FCL.300 CPL – Минимална старосна граница

Кандидат за CPL треба да има најмалку 18 години.

FCL.305 CPL – Права и услови

(а) Права. Правата на имателот на CPL, во рамките на соодветната категорија на воздухоплов, се:

(1) да ги користи сите права на имателот на LAPL и PPL;

(2) да лета во својство на PIC или копилот со кои било воздухоплови ангажирани во летови, кои не се комерцијален воздушен сообраќај;

Прилог 1

(3) да лета во својство на PIC во комерцијалниот воздушен сообраќај, на кој било воздухоплов со еден пилот, со ограничувањата утврдени во FCL.060 и во овој поддел;

(4) да лета во својство на копилот во комерцијалниот воздушен сообраќај со ограничувањата утврдени во FCL.060.

(б) Услови. Кандидатот за стекнување на CPL треба да ги исполни условите за овластување за класа или тип на воздухоплов, кој се користи за време на испитот по практична оспособеност.

FCL.310 CPL – Испит по теоретско познавање

Кандидат за CPL покажува ниво на теоретски познавања соодветно за правата кои се даваат, преку полагање на испити од следните предмети:

— Воздухопловни прописи,
— Општо познавање на воздухоплови – Конструкција/Системи/Погонска група,
— Општо познавање на воздухоплови – Инструменти
— Маса и рамнотежа,
— Карактеристики,
— Планирање и следење на лет,
— Човечки способности,
— Метеорологија,
— Општа навигација,
— Радио навигација,
— Оперативни процедури,
— Теорија на летањето,
— Комуникација при правила на летање при надворешна видливост (VFR)

FCL.315 CPL – Курс за обука

Кандидат за CPL завршува обука по теоретско познавање и обука по летање во ATO согласно Додаток 3 кон овој дел.

FCL.320 CPL – Испит по практична оспособеност

Кандидат за CPL полага испит по практична оспособеност согласно Додаток 4 кон овој дел, за да покаже способност, во својство на PIC на соодветната категорија на воздухоплов, за извршување на соодветните постапки и маневри со соодветна стручност која одговара на правата кои се даваат.

ОДДЕЛ 2

Посебни услови за категорија на авион – CPL(A)

FCL.325 CPL(A) – Посебни услови за имателите на MPL

Пред да ги користи правата од CPL(A), имателот на MPL на авиони:

(а) остварува 70 часа на летање:

(1) во својство на PIC; или

(2) најмалку 10 часа во својство на PIC и дополнително време на летање во својство на PIC под надзор (PICUS).

Прилог 1

Од овие 70 часа, 20 часа се лет на маршрута по VFR, време на летање на маршрута кое се состои од најмалку 10 часа во својство на PIC и 10 часа во својство на (PICUS). Овде е опфатен и лет на маршрута по VFR од најмалку 540 km (300 NM), за кое време се извршуваат две слетувања со потполно застанување на два различни аеродрома и тоа во својство на PIC.

(б) ги завршува деловите од модуларниот курс за CPL(A) како што е утврдено во ставовите 10(а) и 11 од Додатокот 3, Д кон овој дел; и

(в) го полага испитот по практична оспособеност за стекнување на CPL(A) согласно FCL.320.

ПОДДЕЛ Д

ДОЗВОЛА НА ПИЛОТ ЗА ЕКИПАЖ СОСТАВЕН ОД ПОВЕЌЕ ЧЛЕНА – MPL

FCL.400.A MPL – Минимална старосна граница

Кандидатот за MPL треба да има најмалку 18 години.

FCL.405.A MPL – Права

(а) Правата на имателот на MPL се да лета во својство на копилот на авион, за чие управување е потребен и копилот.

(б) Имателот на MPL може да добие дополнителни права на:

(1) имателот на PPL(A), под услов дека се исполнети условите за PPL(A) утврдени во Поддел B;

(2) имател на CPL(A), под услов дека се исполнети условите утврдени во FCL.325.A

(в) Правата за IR(A) на имателот на MPL се ограничени за авиони, за чие управување е потребен и копилот. Правата за IR(A) можат да се прошират за летови на авиони со еден пилот, под услов дека имателот на дозволата ја завршил потребната обука за летање во својство на PIC на летови со еден пилот, кои се вршат исклучиво по инструменти и дека го положил испитот по практична оспособеност за IR(A) за авиони со еден пилот.

FCL.410.A MPL – Курс за обука и испит по теоретско познавање

(а) Курс. Кандидат за MPL завршува курс за обука по теоретско познавање и обука по летање во ATO согласно Додаток 5 кон овој дел.

(б) Испит. Кандидат за MPL покажува ниво на знаење соодветно на имателот на ATPL(A), согласно FCL.515, и на овластување за тип на воздухоплов со повеќе пилоти.

FCL.415.A MPL – Испит по практична оспособеност

(а) Кандидат за MPL, преку постојана проценка, ги покажува вештините кои се бараат за исполнување на сите елементи на оспособеноста утврдени во Додаток 5 кон овој дел, како пилот кој лета и пилот кој не лета, на повеќемоторен турбински авион со повеќе пилоти, по VFR и IFR.

(б) По завршување на курсот за обука, кандидатот полага испит по практична оспособеност согласно Додаток 9 кон овој дел, за да покаже способност за извршување на односните постапки и маневри со соодветна стручност која одговара на правата кои се даваат. Испитот по практична оспособеност се спроведува на типот на авион, кој се користи во напредната фаза од курсот за интегрирана обука за MPL или на FFS, кој го претставува тој тип на авион.

Прилог 1

ПОДДЕЛ Ѓ

ДОЗВОЛА НА СООБРАЌАЕН ПИЛОТ – ATPL

ОДДЕЛ 1

Заеднички услови

FCL.500 ATPL – Минимална старосна граница

Кандидатот за ATPL треба да има најмалку 21 години.

FCL.505 ATPL – Права

(а) Правата на имателот на ATPL, во рамките на соодветната категорија на воздухоплов се:

(1) да ги користи сите права на имателот на LAPL, PPL и CPL;

(2) да лета во својство на PIC на воздухоплови ангажирани во комерцијалниот воздушен сообраќај;

(б) Кандидатите за стекнување на ATPL треба да ги исполнат условите за овластување за тип на воздухоплов, кој се користи на испитот по практична оспособеност.

FCL.515 ATPL – Курс за обука и испит по теоретско познавање

(а) Курс. Кандидатите за стекнување на ATPL завршуваат курс за обука во ATO. Курсот или е курс за интегрирана обука или модуларен курс согласно Додаток 3 кон овој дел.

(б) Испит. Кандидатите за стекнување на ATPL покажуваат ниво на знаење соодветно на правата кои се даваат, преку полагање на испити од следните предмети:

— Воздухопловни прописи,
— Општо познавање на воздухоплови – Конструкција/Системи/Погонска група,
— Општо познавање на воздухоплови – Инструменти
— Маса и рамнотежа,
— Карактеристики,
— Планирање и следење на лет,
— Човечки способности,
— Метеорологија,
— Општа навигација,
— Радио навигација,
— Оперативни процедури,
— Теорија на летањето,
— VFR комуникација
— IFR комуникација

ОДДЕЛ 2

Посебни услови за категорија на авион – ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) – Ограничување на правата на пилоти кои претходно имале MPL

Кога имател на ATPL(A) претходно имал само MPL, правата на новата дозвола се ограничуваат на летови со повеќе пилоти, освен ако имателот не ги исполнува условите од FCL.405.A(б)(2) и (в) за летови со еден пилот.

Прилог 1

FCL.510.A ATPL(A) – Предуслови, искуство и признавање

(а) Предуслови. Кандидатите за стекнување на ATPL(A) се иматели на:

(1) MPL; или

(2) CPL(A) и на IR на повеќемоторни авиони. Во овој случај, кандидатот, исто така, завршува обука за MCC.

(б) Искуство. Кандидатите за стекнување на ATPL(A) треба да имаат остварено најмалку 1500 часа на летање на авиони, вклучувајќи најмалку:

(1) 500 часа на авиони во операции со повеќе пилоти;

(2) (i) 500 часа во својство на PIC под надзор, или;

(ii) 250 часа во својство на PIC; или

(iii) 250 часа, вклучувајќи најмалку 70 часа во својство на PIC, а преостанатите во својство на PIC под надзор;

(3) 200 часа време на летање на маршрута, од кои најмалку 100 часа се во својство на PIC или PIC под надзор;

(4) 75 часа време на летање по инструменти, од кои најмногу 30 часа можат да бидат време на летање по инструменти на земја; и

(5) 100 часа време на летање ноќе во својство на PIC или копилот.

Од овие 1500 часа време на летање, до 100 часа може да се остварат на FFS и FNPT. Од овие 100 часа, најмногу 25 часа може да се остварат на FNPT.

(в) Признавање.

(1) На имателите на дозвола на пилот за други категории на воздухоплов им се признава времето на летање, но најмногу до:

(i) за TMG или едрилици, 30 часа во својство на PIC;

(ii) за хеликоптери, 50% од севкупното време на летање што се бара согласно став (б);

(2) На имателите на дозвола за инженер–летач издадена согласно важечките национални прописи им се признава 50% од времето на летање како инженер–летач, но најмногу до 250 часа. Овие 250 часа се признаваат во поглед на условот за 1500 часа наведен во став (а) и условот за 500 часа од став (б)(1), под услов дека вкупното време на летање што се признава во поглед на кој било од овие ставови не надминува 250 часа.

(г) Искуството што се бара согласно наведеното во (б) се стекнува пред полагање на испитот по практична оспособеност за стекнување на ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) – Испит по практична оспособеност

Кандидатите за стекнување на ATPL(A) полагаат испит по практична оспособеност согласно Додаток 9 кон овој дел за да покажат оспособеност, во својство на PIC на авион со повеќе пилоти по IFR, за извршување на односните постапки и маневри со стручност соодветна на правата што се даваат.

Прилог 1

Испитот по практична оспособеност се спроведува на авион или на соодветно квалификуван FFS, кој го претставува истиот тип.

ОДДЕЛ 3

Посебни услови за категорија на хеликоптер – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Предуслови, искуство и признавање

Кандидатите за стекнување на ATPL(H):

(а) се иматели на CPL(H) и на овластување за летање на тип на хеликоптер со повеќе пилоти и завршиле обука за MCC;

(б) остариле како пилот на хеликоптери минимум 1000 часа време на летање, вклучувајќи најмалку

(1) 350 часа на хеликоптери во операции со повеќе пилоти;

(2) (i) 250 часа во својство на PIC; или;

(ii) 100 часа во својство на PIC и 150 часа во својство на PIC под надзор; или

(iii) 250 часа во својство на PIC под надзор на хеликоптери во операции со повеќе пилоти. Во овој случај, правата од ATPL(H) се ограничуваат само на операции со повеќе пилоти, сè додека не се остварат 100 часа во својство на PIC;

(3) 200 часа време на летање на маршрута, од кои најмалку 100 часа се во својство на PIC или PIC под надзор;

(4) 30 часа време на летање по инструменти, од кои не повеќе од 10 часа можат да бидат време на летање по инструменти на земја; и

(5) 100 часа време на летање ноќе во својство на PIC или копилот.

Од овие 1000 часа време на летање, максимум 100 часа може да се остварат на FSTD, од кои најмногу 25 часа може да бидат на FNPT.

(в) До 50% од времето на летање остварено на авиони може да се признае во поглед на условите за време на летање наведени во став (б).

(г) Искуството што се бара согласно наведеното во (б) се стекнува пред полагање на испитот по практична оспособеност за стекнување на ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) – Испит по практична оспособеност

Кандидатите за стекнување на ATPL(H) полагаат испит по практична оспособеност согласно Додаток 9 кон овој дел, за да покажат оспособеност, во својство на PIC на хеликоптери со повеќе пилоти, за извршување на односните постапки и маневри со стручност соодветна на правата што се даваат.

Испитот по практична оспособеност се полага на хеликоптер или на соодветно квалификуван FFS, кој го претставува истиот тип.

ПОДДЕЛ Е

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ЛЕТАЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИ – IR

ОДДЕЛ 1

Прилог 1

Заеднички услови

FCL.600 IR – Општо

Операции по IFR на авион, хеликоптер, воздушен брод или воздухоплов со вертикално полетување спроведуваат само имателите на PPL, CPL, MPL и ATPL со IR за соодветната категорија на воздухоплов или кога полагаат испит по практична оспособеност или се на обука по летање со инструктор.

FCL.605 IR – Права

(а) Правата на имателот на IR се да управува со воздухоплов согласно IFR до минимална висина за носење на одлуки од 200 стапки (60 m).

(б) Во случај на IR за повеќемоторни воздухоплови, овие права можат да се прошират до висини на носење на одлуки помали од 200 стапки (60 m), откако кандидатот завршил посебна обука во АТО и го поминал оддел 6 од испитот за практична оспособеност предвиден во Додаток 9 кон овој дел за воздухоплови со повеќе пилоти.

(в) Имателите на IR ги користат своите права во согласност со условите утврдени во Додаток 8 кон овој дел.

(г) Само за хеликоптери. За да ги користи правата да лета по IFR во својство на PIC на хеликоптери со повеќе пилоти, имателот на IR(H) треба да оствари најмалку 70 часа на летање по инструменти, од кои најмногу 30 часа може да биде време на летање по инструменти поминато на земја.

FCL.610 IR – Предуслови и признавање

Кандидатите за IR:

(а) се имати на:

(1) најмалку PPL за соодветната категорија на воздухоплов, и:

(i) права да летаат ноќе согласно FCL.810; или;

(ii) ATPL за друга категорија на воздухоплов; или;

(2) CPL, за соодветната категорија на воздухоплов;

(б) остариле најмалку 50 часа време на летање на маршрута во својство на PIC на авиони, хеликоптери или воздушни бродови, од кои најмалку 10 или, во случај на воздушни бродови 20 часа, се на соодветната категорија на воздухоплов.

(в) Само за хеликоптери. Кандидатите, кои завршиле курс за интегрирана обука за стекнување на ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H), се изземаат од условите наведени во точка (б)

FCL.615 IR – Обука по теоретско познавање и обука по летање

(а) Курс. Кандидатите за стекнување на IR завршуваат обука по теоретско познавање и обука по летање во АТО. Курсот е:

(1) курс за интегрирана обука, кој опфаќа обука за стекнување на IR, согласно Додаток 3 кон овој дел; или

(2) курс за модуларна обука согласно Додаток 6 кон овој дел.

Прилог 1

(б) Испит. Кандидатите покажуваат ниво на теоретско познавање, соодветно за правата кои се даваат преку полагање на следните предмети:

— Воздухопловни прописи,
— Општо познавање на воздухоплови – Инструменти
— Карактеристики и следење на лет,
— Човечки способности,
— Метеорологија,
— Радио навигација,
— IFR комуникација

FCL.620 IR – Испит по практична оспособеност

(а) Кандидатите за стекнување на IR полагаат испит по практична оспособеност согласно Додаток 7 кон овој дел за да покажат способност да ги извршуваат соодветните процедури и маневри со степен на стручност соодветен на правата кои се даваат.

(б) Испитот по практична оспособеност за стекнување на IR за повеќемоторни воздухоплови се полага на повеќемоторен воздухоплов. Испитот за стекнување на IR за едномоторни воздухоплови се полага на едномоторен воздухоплов. За целите на овој став, повеќемоторен авион со погонска група во иста оска се смета како едномоторен авион.

FCL.625 Период на важност, продолжување и обновување

(а) Период на важност. Периодот на важноста на IR изнесува 1 година.

(б) Продолжување.

(1) Периодот на важноста на IR се продолжува во текот на 3 месеци кои им претходат на денот на истекот на важноста на овластувањето.

(2) Кандидатите, кои не го поминале соодветниот оддел од проверката на стручноста за IR пред датумот на истекот на важноста на IR, не смеат да ги користат правата од IR, сè додека не ја поминат проверката на стручноста.

(в) Обновување. Ако истекол периодот на важноста на IR, кандидатите, за да ги обноват своите права:

(1) завршуваат обука за обновување на знаењето во АТО, за да го постигнат нивото на стручност, кое е потребно за успешно полагање на делот со инструменти од испитот по практична оспособеност согласно Додаток 9 кон овој дел; и

(2) поминуваат проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон овој дел, за соодветната категорија на воздухоплов.

(г) Ако периодот на важноста на IR не се продолжил или обновил во текот на претходните 7 години, од имателот се бара повторно да го полага испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност.

ОДДЕЛ 2

Посебни услови за категорија на авион

FCL.625.A IR(A) – Продолжување

(а) Продолжување. Кандидатите за продолжување на IR(A):

Прилог 1

(1) кога е во комбинација со продолжување на овластување за класа или тип, полагаат проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон овој дел;

(2) кога не е во комбинација со продолжување на овластување за класа или тип:

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

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

(3) FNPT II или FFS за соодветната класа или тип на авион може да се користат во случај на став 2, со тоа што секоја втора проверка на стручноста за продолжување на важноста на IR(A), во овие услови, се врши на авион.

(б) Признавањето е согласно Додаток 8 кон овој дел.

ОДДЕЛ 3

Посебни услови за категорија на хеликоптер

FCL.625.H IR(H) – Продолжување

(а) Продолжување. Кандидатите за продолжување на IR(H):

(1) кога е во комбинација со продолжување на овластување за тип, полагаат проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон овој дел, за соодветниот тип на хеликоптер;

(2) кога не е во комбинација со продолжување на овластување за тип, ја полагаат секција 5 и односните делови од оддел 1 од проверката на стручноста утврдени во Додаток 9 кон овој дел за соодветен тип на хеликоптер. Во овој случај, може да се користи FTD II/III или FFS за соодветниот тип на хеликоптер, со тоа што секоја втора проверка на стручноста за продолжување на важноста на IR(H), во овие услови, се врши на хеликоптер.

(б) Признавањето е согласно Додаток 8 кон овој дел.

FCL.630.H IR(H) – Проширување на правата од едномоторни хеликоптери на повеќе–моторни хеликоптери

Имателите на важечко IR(H) за едномоторни хеликоптери, кои за првпат сакаат да го прошират IR(H) на повеќемоторни хеликоптери:

(а) завршуваат курс за обука во АТО, кој се состои од најмалку 5 часа на обука за летање по инструменти со инструктор, од кои 3 часа може да се на FFS или FTD 2/3, или FNPT II/III; и

(б) ја полагаат секција 5 од испитот за практична оспособеност согласно Додаток 9 кон овој дел на повеќемоторни хеликоптери.

ОДДЕЛ 4

Посебни услови за категорија на воздушен брод

FCL.625.As IR(As) – Продолжување

Кандидатите за продолжување на IR(As):

Прилог 1

(а) кога се комбинира со продолжување на овластување за тип, полагаат проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон овој дел, за соодветниот тип на воздушен брод;

(б) кога не се комбинира со продолжување на овластување за тип, ја полагаат секција 5 и оние делови од оддел 1 соодветни за планираниот лет од проверката на стручноста за воздушни бродови согласно Додаток 9 кон овој дел. Во овој случај, може да се користи FTD 2/3 или FFS, кои го претставуваат односниот тип, со тоа што секоја втора проверка на стручноста за продолжување на важноста на IR(As), во овие услови, се врши на воздушен брод.

ПОДДЕЛ Ж

ОВЛАСТУВАЊА ЗА ЛЕТАЊЕ НА КЛАСА И ТИП

ОДДЕЛ 1

Заеднички услови

FCL.700 Околности во кои се бара овластување за летање на класа или тип

(а) Со исклучок на имателите на LAPL, SPL и BPL, имателите на дозвола на пилоти не смеат да летаат во својство на пилот на воздухоплов, ако немаат важечко и соодветно овластување за класа или тип, со исклучок кога полагаат испити по практична оспособеност или се на проверка на стручноста за обновување на овластувањето за класа или тип, или се на обука по летање.

(б) Без оглед на наведеното во (а), во случај на летови кои се однесуваат на воведувањето или модификацијата на типови на воздухоплов, пилотите можат да имаат посебно уверение издадено од страна на надлежниот орган, со кое им се дава овластување да ги извршат летовите. Важноста на ова овластување е ограничена за конкретните летови.

(в) Без да е во спротивност со (а) и (б), во случај на летови кои се однесуваат на воведувањето или модификацијата на типови на воздухоплов, а кои се вршат од страна на проектантски или производствени организации, во рамките на нивните права, како и во случај на летови на обука за стекнување на овластување за пробни летови, кога условите од овој поддел не може да се исполнат, пилотите може да имаат овластување за пробни летови, издадено согласно FCL.820.

FCL.705 Права на имателот на овластување за летање на класа или тип

Правата на имателот на овластување за летање на класа или тип се да лета во својство на пилот на класа или тип на воздухоплов кој е наведен во овластувањето.

FCL.710 Овластување за летање на класа и тип - Варијанти

(а) За да ги прошири своите права за друга варијанта на воздухоплов во рамките на едно овластување за класа или тип, пилотот завршува обука за разлики или за запознавање. Во случај на варијанти во рамките на овластување за тип, обуката за разлики или за запознавање ги опфаќа соодветните ставки определени во податоците за оперативна соодветност утврдени согласно Дел–21.

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

(в) Обуката за разлики се впишува во книшката за летање на пилотот или во еквивалентен документ, која инструкторот го потпишува.

Прилог 1

FCL.725 Услови за издавање на овластување за летање на класа или тип

(а) Курс за обука. Кандидат за овластување за класа или тип завршува курс за обука во АТО. Курсот за обука за овластување за тип ги опфаќа задолжителните елементи на обуката за соодветниот тип, како што е определено во податоците за оперативната соодветност утврдени согласно Дел–21.

(б) Испит по теоретско познавање. Кандидатот за овластување за класа или тип полага испит по теоретско познавање подготвен од страна на АТО, за да го покаже нивото на теоретско познавање кое се бара за безбедно летање на соодветната класа или тип на воздухоплов.

(1) За воздухоплови со повеќе пилоти, испитот по теоретско познавање е во писмена форма и се состои од најмалку 100 прашања со повеќе понудени одговори, кои прашања се соодветно распределени по главните предмети од наставната програма.

(2) За повеќемоторни воздухоплови со еден пилот, испитот по теоретско познавање е во писмена форма, а бројот на прашања со повеќе понудени одговори зависи од сложеноста на воздухопловот.

(3) За едномоторни воздухоплови, испитот по теоретско познавање се спроведува усно од страна на испитувачот за време на испитот по практична оспособеност, за да се утврди дали кандидатот има задоволително ниво на знаење.

(4) За авиони со еден пилот кои се класифицирани како авиони со високи карактеристики, испитот по теоретско познавање е во писмена форма и се состои од најмалку 60 прашања со повеќе понудени одговори, кои се соодветно распределени по главните предмети од наставната програма.

(в) Испит по практична оспособеност. Кандидат за овластување за класа или тип полага испит по практична оспособеност согласно Додаток 9 кон овој дел, за да покаже оспособеност потребна за безбедно летање на соодветната класа или тип на воздухоплов.

Кандидатот го полага испитот по практична оспособеност во рок од 6 месеци по започнување на курсот за обука за овластување за класа или тип и во рок од 6 месеци пред поднесување на барањето за издавање на овластување за класа или тип.

(г) Кандидат, кој веќе има овластување за тип на воздухоплов, со права за операции со еден пилот или со повеќе пилоти, се смета дека ги исполнува условите за теоретско познавање при поднесување на барањето за додавање на права за другиот вид на операции на истиот тип на воздухоплов.

(д) И покрај наведеното во горните ставови, пилотите кои имаат овластување за пробни летови издадено согласно FCL.820, и кои учествувале во пробни летови со цел на развој, издавање на уверенија или производство на тип на воздухоплов, а кои остварile вкупен налет од 50 часа или 10 часа време на летање во својство на PIC на пробни летови на тој тип, имаат право да поднесат барање за издавање на овластување за летање на односниот тип, под услов дека тие ги исполнуваат условите за искуство и предусловите за издавање на овластување за тој тип, како што е утврдено во овој поддел за соодветната категорија на воздухоплов.

FCL.740 Период на важност и обновување на овластување за летање на класа или тип

(а) Периодот на важноста на овластувањето за класа и тип изнесува 1 година, со исклучок на овластувањата за класа на едномоторни воздухоплови со еден пилот, за кои овој период е 2 години, освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативната соодветност утврдени согласно Дел–21.

(б) Обновување. Ако периодот на важноста на овластување за класа или тип истече, кандидатот:

Прилог 1

(1) посетува обука за обновување на знаењето во АТО, кога е потребно да го постигне нивото на стручност кое се бара за безбедно управување на соодветната класа или тип на воздухоплов; и

(2) полага проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон овој дел.

ОДДЕЛ 2

Посебни услови за категорија на авион

FCL.720.A Услови за искуство и предуслови за издавање на овластувања за класа или тип – авиони

Освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдени согласно Дел–21, кандидат за овластување за класа или тип мора да ги исполни следниве услови за искуство и предуслови за издавање на соодветното овластување:

(а) Повеќемоторни авиони со еден пилот. Кандидат за стекнување на прво овластување за класа или тип на повеќемоторен авион со еден пилот остварува најмалку 70 часа во својство на PIC на авиони.

(б) Едноставни (non–complex) авиони со високи перформанси со еден пилот. Пред да започне со обуката по летање, кандидатот за стекнување на прво овластување за тип или класа на авион со еден пилот, класифициран како авион со високи перформанси:

(1) остварува најмалку 200 часа вкупно искуство на летање, од кои 70 часа во својство на PIC на авиони; и

(2) (i) е имател на уверение за успешно завршен курс за дополнителни теоретски знаења одржан во АТО; или

(ii) го положил испитот по теоретско познавање за стекнување на ATPL(A), согласно овој дел; или;

(iii) освен на дозвола која е издадена согласно условите од овој дел, тој е и имател и на ATPL(A) или CPL(A)/IR со признавање на условите за теоретско познавање за ATPL(A), издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција;

(3) освен тоа, пилотите, кои сакаат да се стекнат со право да управуваат со авион со повеќе пилоти, треба да ги исполнат и условите наведени во (г)(4).

(в) Сложени (complex) авиони со високи перформанси со еден пилот. Кандидат за стекнување на прво овластување за тип на сложен авион со високи перформанси, покрај исполнување на условот наведен во (б), ги исполнува и условите за IR(A) на повеќемоторни авиони, како што е утврдено во Поддел Е.

(г) Авиони со повеќе пилоти. Кандидат за курс за стекнување на прво овластување за тип на авион со повеќе пилоти е ученик–пилот, кој во моментот посетува курс за обука за MPL или ги исполнува следниве услови:

(1) има најмалку искуство во летање од 70 часа, во својство на PIC на авиони;

(2) има IR(A) за повеќемоторни авиони;

(3) полагал испит по теоретско познавање за стекнување на ATPL(A), согласно условите наведени во овој дел; и

(4) освен кога е курсот за обука за стекнување на овластување за тип комбиниран со курс за MCC:

Прилог 1

(i) има уверение за успешно завршен курс за МСС на авиони; или;

(ii) има уверение за успешно завршен курс за МСС на хеликоптери и има искуство во летање од повеќе од 100 часа како пилот на повеќемоторни хеликоптери; или;

(iii) има најмалку 500 часа време на летање како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти; или;

(iv) има најмалку 500 часа време на летање како пилот на операции со повеќе пилоти на повеќемоторни авиони со еден пилот, во јавниот воздушен превоз согласно важечките услови за јавен воздушен превоз.

(д) И покрај наведеното во став (г), земјата–членка може да издаде овластување за тип со ограничени права за авион со повеќе пилоти, кое му овозможува на имателот на тоа овластување да лета во својство на копилот на крстарење над ниво на лет од 200 FL, под услов дека други двајца членови на екипажот имаат овластување за тип согласно став (г).

(ѓ) Дополнителни овластувања за тип на авиони со повеќе пилоти и за тип на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот. Кандидат за стекнување на дополнителни овластувања за тип на авиони со повеќе пилоти и овластување за тип на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот мора да има IR(A) за повеќемоторни авиони.

(е) Кога е така определено во податоците за оперативната соодветност, утврдени согласно Дел–21, користењето на правата од овластувањето за тип првично може да се ограничи на летање под надзор на инструктор. Часовите на летање под надзор се впишуваат во книшката за летање на пилотот или во друг соодветен документ, а инструкторот потпишува. Ограничувањето се повлекува кога пилотот ќе докаже дека го остварил времето на летање под надзор, кое се бара согласно податоците за оперативна соодветност.

FCL.725.A Настава по теоретско познавање и обука по летање за стекнување на овластувања за класа и тип – авиони

Освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдени согласно Дел–21:

(а) Повеќемоторни авиони со еден пилот.

(1) Курсот за обука по теоретско познавање за стекнување на овластување за класа на повеќемоторни авиони со еден пилот вклучува и најмалку 7 часа на обука на летање во операции на повеќемоторни авиони.

(2) Курсот за обука по летање за стекнување на овластување за класа или тип на повеќемоторни авиони со еден пилот вклучува најмалку 2 часа и 30 минути обука за летање со инструктор, во нормални услови, на повеќемоторни авиони, и не помалку од 3 часа и 30 минути обука по летање со инструктор за вежбање на процедурите при откажување на мотор и за вежбање на техниките на асиметрично летање.

(б) Хидроавиони со еден пилот. Курсот за обука за стекнување на овластувања за хидроавиони со еден пилот, вклучува обука по теоретско познавање и обука по летање. Обуката по летање за овластување за класа или тип на хидроавиони со еден пилот, вклучува најмалку 8 часа обука по летање со инструктор, ако кандидатот е имател на овластување за класа или тип на верзија за на копно за соодветната класа или тип, или 10 часа ако кандидатот нема такво овластување.

FCL.730.A Посебни услови за пилоти кои посетуваат курс за обука за овластување за тип, која се спроведува само на симулатор – ZFTT – авиони (Zero Flight Time – ZFTT)

Прилог 1

(a) Пилот, кој посетува обука за овластување за тип – ZFTT, на турбо–млазен авион со повеќе пилоти, со уверение издадено согласно стандардите CS–25 или други еквивалентни правила за пловидбеност, или на турбо–пропелерски авион со повеќе пилоти со максимална дозволена маса на полетување поголема од 10 тони, или има уверение за конфигурација со седишта за повеќе од 19 патници:

(1) треба да има 1500 часа на летање или 250 сектори на рути, ако за време на курсот се користи FFS, квалификуван до ниво CG, C или привремено ниво C;

(2) треба најмалку да има 500 часа на летање или 100 сектори на рути, ако за време на курсот се користи FFS, квалификуван до ниво DG или D.

(b) Кога пилот преминува од турбо–пропелерски авион на турбо–млазен авион или од турбо–млазен на турбо–пропелерски авион, потребно е да оди на дополнителна обука на симулатор.

FCL.735.A Курс за обука за соработка на екипаж од од повеќе пилоти– авиони

(a) Курсот за обука за MCC се состои од најмалку:

(1) 25 часа настава по теоретско познавање и вежби; и

(2) 20 часа практична обука за MCC или 15 часа, ако учениците–пилоти посетуваат интегриран курс за ATP

Се користи FNPT II MCC или FFS. Кога обуката за MCC се комбинира со првична обука за стекнување на овластување за тип, практичната обука за MCC може да се намали на не помалку од 10 часа, ако се користи истиот FFS и за обука за MCC и за обука за стекнување на овластување за тип.

(б) Обуката за MCC се завршува во ATO, во рок од 6 месеци.

(в) Ако курсот за MCC не е комбиниран со курс за стекнување на овластување за тип, по завршувањето на обуката кандидатот добива уверение за завршен курс за обука за MCC.

(г) Кандидатот кој завршил обука за MCC за која било друга категорија на воздухоплов, се ослободува од условите наведени во (a)(1).

FCL.740.A Продолжување на овластување за класа или тип – авиони

(a) Продолжување на овластувањата за класа и за тип на повеќемоторни авиони. За продолжување на овластувањата за класа и за тип на повеќемоторни авиони, кандидатот:

(1) полага проверка на стручноста, согласно Додаток 9 кон овој дел за соодветната класа или тип на авион или на FSTD, кој ја претставува таа класа или тип, во рок од три месеци, непосредно пред датумот на истекот на овластувањето; и

(2) остварува за време на периодот на важноста на овластувањето, најмалку:

(i) 10 сектори на рути како пилот на соодветната класа или тип на авион; или;

(ii) 1 сектор на рута како пилот на соодветната класа или тип на авион или на FFS, со испитувач. Овој сектор на рута може да се оствари и за време на проверката на стручноста.

(3) Пилот кој работи за оператор ангажиран во комерцијален воздушен превоз и овластен согласно важечките услови за вршење на воздушен сообраќај, а кој пилот ја положил проверката на стручноста на операторот, во комбинација со проверката на стручноста за

Прилог 1

продолжување на овластувањето за класа или тип, се ослободува од исполнување на условите наведени во (2).

(4) Продолжувањето на IR(A), ако има такво, може да се комбинира со проверка на стручноста за продолжување на овластувањето за класа или тип.

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

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

(i) во рок од три месеци пред датумот на истек на овластувањето, полага проверка на стручноста со испитувач за соодветната класа согласно Додаток 9 кон овој дел; или

(ii) во рок од 12 месеци пред истекот на овластувањето, остварува 12 часа на летање на соодветната класа, вклучувајќи:

— 6 часа во својство на PIC,

— 12 полетувања и 12 слетувања, и

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

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

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

(в) Кандидатите, кои не ги положиле сите секции од проверката на стручноста пред датумот на истекот на важноста на овластувањето за класа или тип, не смеат да ги користат правата од тоа овластување сè додека не ја положат проверката на стручноста.

ОДДЕЛ 3

Посебни услови за категорија на хеликоптер

FCL.720.H Услови за искуство и предуслови за издавање на овластувања за тип – хеликоптер

Освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдени согласно Дел–21, кандидатот за првично овластување за тип на хеликоптер ги исполнува следниве услови за искуство и предуслови за издавање на соодветното овластување:

(а) Хеликоптери со повеќе пилоти. Кандидат за курс за стекнување на прво овластување за тип за хеликоптери со повеќе пилоти:

(1) има најмалку 70 часа, во својство на PIC на хеликоптери;

(2) освен кога курсот за овластување за тип е комбиниран со курс за MCC:

(i) има уверение за успешно завршен курс за MCC на хеликоптери; или

Прилог 1

(ii) има најмалку 500 часа на летање како пилот на авиони со повеќе пилоти; или;

(iii) има најмалку 500 часа на летање како пилот на операции со повеќе пилоти на повеќемоторни хеликоптери;

(3) го положил испитот по теоретско познавање за стекнување на ATPL(H).

(б) На кандидат за курс за стекнување на прво овластување за тип на хеликоптер со повеќе пилоти, кој завршил интегриран курс за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) и кој не го исполнува условот наведен во (а)(1), му се издава овластување за тип со ограничување на правата за извршување на должности само како копилот. Ограничувањето се повлекува, кога пилотот:

(1) на хеликоптери ќе оствари 70 часа во својство на PIC или на водач на воздухоплов под надзор;

(2) ќе го положи испитот по практична оспособеност за овластување за тип на хеликоптери со повеќе пилоти на соодветниот тип на хеликоптер во својство на PIC.

(в) Повеќемоторни хеликоптери со еден пилот. Кандидат за стекнување на прво овластување за тип на повеќемоторен хеликоптер со еден пилот:

(1) пред да започне со обука по летање:

(i) ги полага испитите по теоретско познавање за стекнување на ATPL(H); или;

(ii) има уверение за завршен приемен курс спроведен од страна на АТО. Курсот ги опфаќа следниве предмети од курсот за настава по теоретско познавање за стекнување на ATPL(H):

— Општо познавање на воздухоплов: конструкција/системи/погонска група и инструменти/електроника,
— Карактеристики и планирање на лет: маса и рамнотежа, карактеристики;

(2) во случај на кандидати кои не завршиле интегриран курс по обука за ATP(H)/IR, ATP(H), или CPL(H)/IR, да остварат најмалку 70 часа во својство на PIC на хеликоптери.

FCL.735.H Курс за обука за соработка на екипаж од повеќе члена– хеликоптер

(а) Курсот за обука за MCC се состои најмалку од:

(1) за MCC/IR:

(i) 25 часа настава по теоретско познавање и вежби; и;

(ii) 20 часа практична обука за MCC или 15 часа, ако учениците–пилоти посетуваат интегриран курс за ATP(H)/IR. Кога обуката за MCC се комбинира со обуката за прво стекнување на овластување за тип на хеликоптери со повеќе пилоти, практичната обука за MCC може да се намали за не помалку од 10 часа, ако се користи истиот FSTD и за обуката за MCC и за обуката за стекнување на овластување за тип;

(2) за MCC/VFR:

(i) 25 часа настава по теоретско познавање и вежби; и;

(ii) 15 часа практична обука за MCC или 10 часа, ако учениците–пилоти посетуваат интегриран курс за ATP(H)/IR. Кога обуката за MCC се комбинира со обуката за прво стекнување на овластување за тип на хеликоптери со повеќе пилоти, практичната

обука за MCC може да се намали за не помалку од 7 часа, ако се користи истиот FSTD и за обуката за MCC и за обуката за стекнување на овластување за тип;

(б) Курсот за обука за MCC се завршува во рок од 6 месеци во ATO

Се користи FNPT II или III квалификувани за MCC, FTD 2/3 или FFS.

(в) Ако курсот за MCC не е комбиниран со курсот за стекнување на овластување за тип со повеќе пилоти, по завршувањето кандидатот добива уверение за завршен курс за обука за MCC.

(г) Кандидатот кој завршил обука за MCC за која било друга категорија на воздухоплов, се ослободува од условот наведен во (а)(1)(i) или (а)(2)(i).

(д) Кандидатот за обука за MCC, кој завршил обука за MCC/VFR се ослободува од условот наведен во (а)(1)(i) и поминува 5 часа на практична обука за MCC/IR.

FCL.740.H Продолжување на овластувања за тип – хеликоптери

(а) Продолжување. За да ги продолжи овластувањата за тип на хеликоптери, кандидатот:

(1) полага проверка на стручноста, согласно Додаток 9 кон овој дел, на соодветниот тип на хеликоптер или на FSTD, кој го претставува тој тип, во рок од 3 месеци, непосредно пред датумот на истекот на овластувањето; и

(2) остварува најмалку 2 часа како пилот на односниот тип на хеликоптер за време на периодот на важноста на овластувањето. Времето на летање на проверката на стручноста може да се смета во тие 2 часа.

(3) Ако кандидатите имаат повеќе од 1 овластување за тип на едномоторни клипни хеликоптери, тие можат да добијат продолжување на сите односни овластувања за тип, преку поминување на проверката на стручноста само на 1 од односните типови кои ги имаат, под услов дека остариле најмалку 2 часа на време на летање во својство на PIC на другите типови за време на периодот на важноста.

Секојпат проверката на стручноста се врши на различен тип.

(4) Ако кандидатите имаат повеќе од 1 овластување за тип на едномоторни турбински хеликоптери со максимална дозволена маса на полетување до 3175 кг, тие можат да добијат продолжување на сите односни овластувања за тип, преку полагање на проверката на стручноста само на 1 од односните типови кои ги имаат, под услов дека остариле:

(i) 300 часа во својство на PIC на хеликоптери;

(ii) 15 часа на секој од типовите што ги имаат; и

(iii) најмалку 2 часа на време на летање во својство на PIC на секој од другите типови за време на периодот на важноста.

Секојпат проверката на стручноста се врши на различен тип.

(5) Пилот кој успешно ќе го положи испитот по стручна оспособеност за стекнување на дополнително овластување за тип, добива продолжување за односниот тип на овластувања во рамките на заедничките групи, согласно наведеното во (3) и (4).

(6) Продолжувањето на IR(H), ако има такво, може да се комбинира со проверката на стручност за овластување на тип.

(б) Кандидатот, кој не ги положил сите секции од проверката на стручноста пред датумот на истек на важноста на овластување за тип, не смее да ги користи правата од тоа овластување сè додека не ја

Прилог 1

положи проверката на стручноста. Во случај на (а)(3) и (4), кандидатот не смее да ги користи своите права ни на еден тип.

ОДДЕЛ 4

Посебни услови за категорија на воздухоплови со вертикално полетување

FCL.720.PL Услови за искуство и предуслови за издавање на овластувања за тип – воздухоплови со вертикално полетување

Освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдени согласно Дел–21, кандидатот за прво издавање на овластување за тип на воздухоплов со вертикално полетување ги исполнува следниве услови за искуство и предуслови:

(а) за пилоти на авиони:

(1) да има CPL/IR(A) со положен испит по теоретско познавање за ATPL или ATPL(A);

(2) да има уверение за завршена обука за MCC;

(3) да има повеќе од 100 часа време на летање во својство на пилот на авиони со повеќе пилоти;

(4) да има 40 часа обука по летање на хеликоптери;

(б) за пилоти на хеликоптери:

(1) да има CPL/IR(H) со положен испит по теоретско познавање за ATPL или ATPL/IR(H);

(2) да има уверение за завршена обука за MCC;

(3) да има повеќе од 100 часа во својство на пилот на хеликоптери со повеќе пилоти;

(4) да има 40 часа обука по летање на авиони;

(в) за пилоти обучени да летаат и на авиони и на хеликоптери:

(1) да има најмалку CPL(H);

(2) да има IR и положен испит по теоретско познавање за ATPL, било за авиони или за хеликоптери;

(3) да има уверение за завршена обука за MCC, било за авиони или за хеликоптери;

(4) да има најмалку 100 часа во својство на пилот на хеликоптери или авиони со повеќе пилоти;

(5) да има 40 часа обука по летање на авиони или хеликоптери, што е соодветно, ако пилотот нема искуство како ATPL или на воздухоплови со повеќе пилоти.

FCL.725.PL Обука по летање за стекнување на овластувања за тип – воздухоплови со вертикално полетување

Обуката по летање како дел од курсот за обука за стекнување на овластување за тип на воздухоплови со вертикално полетување се врши и на воздухоплов и на FSTD, кој го претставува воздухопловот и е соодветно квалификуван за таа цел.

Прилог 1

FCL.740.PL Продолжување на овластувања за тип – воздухоплови со вертикално полетување

(а) Продолжување. За да ги продолжи овластувањата за тип на воздухоплови со вертикално полетување, кандидатот:

(1) полага проверка на стручноста, согласно Додаток 9 кон овој дел, на соодветниот тип на воздухоплов со вертикално полетување, во рок од 3 месеци, непосредно пред датумот на истекот на овластувањето; и

(2) за време на периодот на важноста на овластувањето остварува:

(i) 10 сектори на рута во својство на пилот на односниот тип на воздухоплов со вертикално полетување;

(ii) 1 сектор на рута во својство на пилот на односниот тип на воздухоплов со вертикално полетување или на FFS, со испитувач. Овој сектор на рута може да се оствари за време на проверката на стручноста.

(3) Кандидат кој работи за оператор ангажиран во јавниот воздушен превоз, овластен согласно важечките услови за воздушен сообраќај, а кој кандидат ја положил проверката на стручноста на операторот, комбинирана со проверката на стручноста за продолжување на овластувањето за тип се ослободува од исполнување на условот наведен во (2).

(б) Кандидатот кој не ги положил сите секции од проверката на стручноста пред датумот на истек на важноста на овластување за тип, не смее да ги користи правата од тоа овластување сè додека не ја положат проверката на стручноста.

ОДДЕЛ 5

Посебни услови за категорија на воздушен брод

FCL.720.As Предуслови за издавање на овластувања за тип – воздушни бродови

Освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдени согласно Дел–21, кандидатот за прво овластување за тип на воздушен брод ги исполнува следниве услови за искуство и предуслови:

(а) за воздушни бродови со повеќе пилоти:

(1) да има 70 часа време на летање во својство на PIC на воздушни бродови;

(2) да има уверение за успешно завршен курс за MCC на воздушни бродови.

(3) На кандидат, кој не го исполнува условот наведен во (2), му се издава овластување за тип со права ограничени на вршење на задачите од копилот. Ограничувањето се повлекува откако пилотот ќе оствари 100 часа на време на летање во својство на PIC или водач на воздухоплов под надзор, на воздушни бродови.

FCL.735.As Курс за обука за соработка на екипаж од повеќе члена – воздушни бродови

(а) Курсот за обука за MCC се состои најмалку од:

(1) 12 часа настава по теоретско познавање и вежби; и

(2) 5 часа практична обука за MCC;

Прилог 1

(3) Се користат FNPT II, или III квалификувани за MCC FTD FFS.

(б) Курсот за обука за MCC се завршува во рок од 6 месеци во ATO

(в) Ако курсот за MCC не е комбиниран со курс за стекнување на овластување за тип со повеќе пилоти, по завршувањето кандидатот добива уверение за завршен курс за обука за MCC.

(г) Кандидатот кој завршил обука за MCC, за која било друга категорија на воздухоплов, се ослободува од условот наведен во (а).

FCL.740.As Продолжување на овластувања за тип – воздушни бродови

(а) Продолжување. За да ги продолжи овластувањата за тип на воздушни бродови, кандидатот:

(1) полага проверка на стручноста, согласно Додаток 9 кон овој дел, на соодветниот тип на воздушен брод, во рок од 3 месеци непосредно пред датумот на истекот на овластувањето; и

(2) остварува најмалку 2 часа како пилот на односниот тип на воздушен брод за време на периодот на важноста на овластувањето. Времето на летање на проверката на стручноста може да се смета како 2 часа на време на летање.

(3) Продолжувањето на IR(As), ако има такво, може да се комбинира со проверка на стручност за продолжување на овластување за класа или тип.

(б) Кандидатот, кој не ги положил сите секции од проверката на стручноста пред датумот на истекот на важноста на овластување за тип, не смее да ги користи правата од тоа овластување, сè додека не ја положи проверката на стручноста.

ПОДДЕЛ I

ДОПОЛНИТЕЛНИ ОВЛАСТУВАЊА

FCL.800 Овластување за акробатско летање

(а) Имателите на дозвола за летање за авиони, TMG или едрилици можат да извршуваат акробатско летање ако го имаат соодветното овластување.

(б) Кандидатите за овластување за акробатско летање остваруваат:

(1) најмалку 40 часа време на летање или, во случај на едрилици, 120 полетувања во својство на PIC на соодветната категорија на воздухоплов, кои се остваруваат по стекнување на дозволата;

(2) курс за обука во ATO, вклучувајќи:

(i) настава по теоретско познавање, соодветна за овластувањето;

(ii) најмалку 5 часа или 20 летови на обука за акробатско летање на соодветната категорија на воздухоплов.

(в) Правата на овластувањето за акробатско летање се ограничуваат на категоријата на воздухопловот со кој се спроведувала обуката по летање. Правата се прошируваат на друга категорија на воздухоплов, ако пилотот има дозвола за таа категорија на воздухоплов и успешно извршил 2 лета на обука со инструктор, кои ја опфаќаат целата наставна програма за обука за акробатско летање за таа категорија на воздухоплов.

FCL.805 Овластувања за влечење на едрилици и транспаренти

Прилог 1

(а) Имателите на дозвола на пилот со права да летаат со авиони или TMG можат да влечат едрилици или транспаренти, само ако се имател на соодветното овластување за влечење на едрилици или реклами.

(б) Кандидатите за овластување за влечење на едрилици остваруваат:

(1) најмалку 30 часа налет во својство на PIC и 60 полетувања и слетувања на авиони, ако активноста треба да се изврши со авиони, или на TMG, ако активноста треба да се изврши со TMG, кои се остваруваат по стекнување на дозволата;

(2) курс за обука во ATO, вклучувајќи:

(i) настава по теоретско познавање за операциите и процедурите за влечење;

(ii) најмалку 10 летови на обука за влечење на едрилица, вклучувајќи и најмалку 5 лета на обука по летање со инструктор, и

(iii) со исклучок на имателите на LAPL(S) или SPL, 5 летови за запознавање на едрилица, која полетува со воздухоплов;

(в) Кандидатите за овластување за влечење на транспаренти остваруваат:

(1) најмалку 100 часа налет и 200 полетувања и слетувања во својство на PIC со авиони или TMG, по стекнување на дозволата. Најмалку 30 часа од овие се на авиони, ако активноста треба да се изврши со авиони, или на TMG, ако активноста треба да се изврши со TMG;

(2) курс за обука во ATO, вклучувајќи:

(i) настава по теоретско познавање за операциите и процедурите за влечење;

(ii) најмалку 10 лета на обука за влечење на транспарент, вклучувајќи и најмалку 5 лета со инструктор;

(г) Правата на овластувањата за влечење на едрилици и влечење на транспаренти се ограничуваат на авиони или TMG, во зависност од тоа со кој воздухоплов е спроведена обуката по летање. Правата ќе се прошират, ако пилотот има дозвола за авиони или TMG и успешно извршил 3 лета на обука со инструктор, кои ја опфаќаат целата наставна програма за обука за влечење на кој било воздухоплов, по потреба.

(д) За да може да ги користи правата од овластувањата за влечење на едрилици или влечење на транспаренти, имателот на овластувањето треба да оствари најмалку 5 влечења во последните 24 месеци.

(ѓ) Ако пилотот не го исполнува условот наведен во (д), пред да продолжи повторно да ги користи своите права, тој ги извршува влечењата кои недостигаат со инструктор или под надзор на инструктор.

FCL.810 Овластување за летање ноќе

(а) Авиони, TNG воздушни бродови.

(1) Ако правата од LAPL или PPL за авиони, TMG или воздушни бродови треба да се користат ноќе во услови на VFR, кандидатите завршуваат курс за обука во ATO. Курсот се состои од:

(i) настава по теоретско познавање;

(ii) најмалку 5 часа летање ноќе на соодветната категорија на воздухоплов, вклучувајќи и најмалку 3 часа обука со инструктор, вклучувајќи најмалку и 1 час летање на маршрута

со најмалку еден лет на маршрута со инструктор, со должина од најмалку 50 km и 5 самостојни полетувања и 5 слетувања со целосно запирање на воздухопловот.

(2) Пред да ја завршат обуката за летање ноќе, имателите на LAPL ја завршуваат основната обука за летање по инструменти, потребна за стекнување на PPL.

(3) Кога кандидатите ги имаат и двете, овластување за едномоторни клипни авиони (копно) и овластување за класа на TMG, тие можат да ги исполнат условите наведени во (1) погоре на која било класа или и на двете класи.

(б) Хеликоптери. Ако правата од PPL за хеликоптери треба да се користат ноќе во услови на VFR, кандидатот:

(1) остварува најмалку 100 часа летање како пилот на хеликоптери по стекнување на дозволата, вклучувајќи најмалку 60 часа во својство на PIC на хеликоптери и 20 часа летање на маршрута;

(2) завршува курс за обука во ATO. Курсот се завршува во рок од 6 месеци и се состои од:

(i) 5 часа настава по теоретско познавање;

(ii) 10 часа обука по летање со инструктор на хеликоптер; и

(iii) најмалку 5 часа летање ноќе, вклучувајќи најмалку 3 часа обука по летање со инструктор, која вклучува најмалку 1 час летање со навигација по маршрута и 5 самостојни школски кругови ноќе. Секој школски круг вклучува полетување и слетување.

(3) На кандидат, кој има или имал IR за авион или TMG, му се признаваат 5 часа за исполнување на условот наведен погоре во (2)(ii).

(в) Балони. Ако правата на имател на LAPL за балони или за BPL се користат ноќе во услови на VFR, кандидатите остваруваат најмалку 2 лета на обука со инструктор ноќе, од кои секој поединечно трае најмалку 1 час.

FCL.815 Овластување за летање во планински предели

(а) Права. Правата на имател на овластување за летање во планински предели се со авиони или TMG да слетуваат или полетуваат од површини за кои надлежните власти определени од страна на земјите–членки бараат такво овластување.

Првото овластување за летање во планински предели може да се стекне или:

(1) на тркала, за да добие право за слетување на и полетување од такви површини, кога не се покриени со снег; или

(2) на скии, за да добие право за слетување на и полетување од такви површини, кога се покриени со снег.

(3) Правата од првичното овластување можат да се прошират на права за тркала или скии, откако пилотот ќе заврши дополнителен курс за запознавање, вклучувајќи и настава по теоретско познавање и обука по летање, со инструктор за летање во планински предели.

(б) Курс за обука. Кандидатите за овластување за летање во планински предели ја завршуваат, во рок од 24 месеци, наставата по теоретско познавање и обуката по летање во ATO. Содржината на курсот е соодветна на правата кои кандидатот сака да ги добие.

Прилог 1

(в) Испит по практична оспособеност. По завршувањето на обуката, кандидатот полага испит по практична оспособеност со FE, квалификуван за таа цел. Испитот по практична оспособеност содржи:

(1) устен испит по теоретско познавање;

(2) 6 слетувања на најмалку 2 различни површини за кои е определено дека е потребно овластување за летање во планински предели, а кои не се површините на заминување.

(г) Период на важност. Овластувањето за летање во планински предели важи 24 месеци.

(д) Продолжување. За да го продолжи овластувањето за летање во планински предели, кандидатот:

(1) остварува најмалку 6 слетувања на планински предели во последните 24 месеци; или

(2) полага проверка на стручноста. Проверката на стручноста се придржува кон условите наведени во (в).

(ѓ) Обновување. Ако рокот на важноста истече, кандидатот го исполнува условот наведен во (д)(2).

FCL.820 Овластување за пробни летови

(а) Имателите на дозвола на пилот на авиони или хеликоптери можат да летаат во својство на PIC само на пробни летови од категоријата 1 или 2, како што е дефинирано во Дел–21, ако имаат овластување за пробни летови.

(б) Обврската за поседување на овластување за пробни летови утврдена во (а) важи само за пробни летови кои се вршат на:

(1) хеликоптери, кои имаат уверение или кои ќе добијат уверение согласно стандардите на CS–27 или CS–29, или еквивалентни стандарди за пловидбеност; или

(2) авиони, кои имаат уверение или кои ќе добијат уверение согласно

(i) стандардите на CS–25 или еквивалентни стандарди за пловидбеност; или

(ii) стандардите на CS–23 или еквивалентни стандарди за пловидбеност, освен за авиони со најголема маса на полетување помала од 2000 kg.

(в) Правата на имателот на овластување за пробни летови, во рамките на соодветната категорија на воздухоплов, се следниве:

(1) во случај на овластување за пробни летови од категорија 1, да ги врши сите категории на пробни летови, како што е дефинирано во Дел–21, било во својство на PIC или копилот;

(2) во случај на овластување за пробни летови од категорија 2:

(i) да врши пробни летови од категорија 1, како што е дефинирано во Дел–21:

— во својство на копилот, или

— во својство на PIC, во случај на авионите наведени во (б)(2)(ii), освен оние кои спаѓаат во рамките на категоријата на воздухоплови за регионален сообраќај (commuter) или оние со брзина на нурнување над 0.6 маха (0.6 mach) или со максимален плафон на лет од 25 000 стапки.

(ii) да ги врши сите категории на пробни летови, како што е дефинирано во Дел–21, било во својство на PIC или копилот;

Прилог 1

(3) покрај тоа, за овластувањата за пробни летови од категоријата 1 и 2, да извршува летови кои се однесуваат посебно на дејноста на организациите за проектирање и производство, во рамките на нивните права, кога не можат да се исполнат условите наведени во Поддел X.

(г) Кандидатите за првично овластување за пробни летови треба да:

(1) имаат најмалку CPL и IR за соодветната категорија на воздухоплови;

(2) имаат најмалку 1000 часа време на летање на соодветната категорија на воздухоплов, од кои најмалку 400 часа во својство на PIC;

(3) имаат завршено обука во ATO, соодветна за планираниот воздухоплов и категорија на летови. Обуката ги опфаќа најмалку следниве предмети:

— Карактеристики,
— Стабилност и управување/Квалитет на управувањето,
— Системи,
— Управување со пробите (тестовите),
— Управување со ризикот/безбедноста.

(д) Правата на имателите на овластување за пробни летови можат да се прошират на друга категорија на пробни летови, после завршување на дополнителен курс за обука во ATO

ПОДДЕЛ S

ИНСТРУКТОРИ

ОДДЕЛ 1

Заеднички услови

FCL.900 Овластувања за инструктори

(а) Општо. Лице може да спроведува:

(1) обука по летање на воздухоплов само ако има:

(i) дозвола на пилот која се издава или прифаќа согласно оваа регулатива;

(ii) овластување за инструктор соодветно на обуката која се дава, а кое се издава согласно овој поддел;

(2) обука на уреди за симулирање на лет или обука за MCC ако има овластување за инструктор кое одговара на обуката која ја спроведува, издадено согласно овој поддел.

(б) Посебни услови:

(1) Во случај на воведување на нов воздухоплов во земјите–членки или во флота на еден оператор, кога не е возможно придржување кон условите утврдени во овој поддел, надлежниот орган може да издаде посебно овластување со кое се даваат права за спроведување на обука по летање. Ова овластување се ограничува на обуки по летање кои се потребни за воведувањето на новиот тип на воздухоплов, а периодот на важност на истото не смее, во никој случај, да е подолг од 1 година.

(2) Имателите на овластување издадено согласно (б)(1), кои сакаат да се стекнат со овластување за инструктор, ги исполнуваат предусловите и условите за продолжување утврдени за таа категорија на инструктор. И покрај наведеното во FCL.905.TRI(б),

Прилог 1

овластување за TRI издадено согласно овој (пот)став го опфаќа и правото да спроведува обука за стекнување на овластување за TRI или SFI за соодветниот тип.

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

(1) И покрај наведеното во став (а), во случај на обука за летање која се спроведува во АТО, која се наоѓа вон територија на земјите–членки, надлежниот орган може да издаде овластување за инструктор на кандидат, кој има дозвола за пилот издадена од страна на трета земја согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција, под услов дека кандидатот:

(i) има најмалку еквивалентна дозвола, овластување или уверение за еден од воздухопловите на кој е овластен да спроведува обука, а во секој случај најмалку CPL;

(ii) ги исполнува условите наведени во овој поддел за издавање на соодветното овластување за инструктор;

(iii) му демонстрира на надлежниот орган соодветно ниво на познавање на европските прописи за воздухопловна безбедност, за да може да ги користи правата за спроведување на обука согласно овој дел.

(2) Овластувањето е ограничено за спроведување на обука по летање:

(i) во АТО со седиште вон територијата на земјите–членки;
(ii) на ученици–пилоти кои имаат задоволително познавање на јазикот на кој се врши обуката по летање.

FCL.915 Општи предуслови и услови за инструкторите

(а) Општо. Кандидатот за овластување за инструктор треба да има најмалку 18 години.

(б) Дополнителни услови за инструктори кои спроведуваат обука по летање на воздухоплов. Кандидатот за или имателот на овластување за инструктор со права за спроведување на обука по летање на воздухоплов:

(1) поседува најмалку дозвола и, ако е соодветно, овластување за кое треба да врши обука за летање;

(2) освен во случај на инструктор за пробни летови:

(i) има најмалку 15 часа на време на летање во својство на пилот на класа или тип на воздухоплов, на кој треба да се врши обуката по летање, од кој најмногу 7 часа може да се остварат на FSTD, кој ја претставува класата или типот на воздухопловот, ако е соодветно; или

(ii) полага проценка на стручноста за соодветната категорија на инструктор за таа класа или тип на воздухоплов;

(3) има право да лета во својство на PIC на воздухоплов за време на обуката по летање.

(в) Признавање за стекнување на дополнителни овластувања и за продолжување:

(1) На кандидатите за стекнување на дополнителни овластувања за инструктор може да им се признаат вештини за предавање – учење, кои веќе ги покажале за време на стекнување на овластувањето за инструктор.

(2) Часовите на летање остварени како испитувач за време на испитите за практична оспособеност или проверка на стручноста, се признаваат во целост за исполнување на условите за продолжување на сите овластувања за инструктор кои кандидатот ги поседува.

Прилог 1

FCL.920 Оспособеност и проценка на инструкторот

Сите инструктори се обучуваат со цел да се оспособат за:

— Подготовка на ресурсите,
— Создавање на поволна клима за учење,
— Пренесување на знаење,
— Интеграција на управувањето со закани и грешки (TEM) и ефективно користење на ресурсите на екипажот со цел безбедно и ефикасно летање (CRM),
— Управување со времето заради постигнување на целите на обуката,
— Олеснување на учењето,
— Проценка на ефикасноста на учениците,
— Следење и оценка на напредокот,
— Проценка на часовите на обуката,
— Извештај за резултатите.

FCL.925 Дополнителни услови за инструктори за MPL

(а) Инструкторите кои вршат обука за MPL:

(1) успешно завршиле курс за обука за инструктори за MPL во ATO; и

(2) дополнително, за основната, средната и напредната фаза на интегрираниот курс за обука за MPL:

(i) имаат искуство во операции со повеќе пилоти; и

(ii) завршиле почетна обука за ефективно користење на ресурсите на екипажот со цел безбедно и ефикасно летање кај комерцијален авиопревозник одобрен согласно важечките услови за вршење на воздушен превоз.

(б) Курс за обука за инструктори за MPL

(1) Курсот за обука на инструктори за MPL се состои од најмалку 14 часа на обука.

По завршување на курсот за обука, кандидатот поминува проценка на оспособеноста за инструктор и на познавањето на пристапот кон обуката заснован на компетентност.

(2) Проценката се состои од практично покажување на обука по летање за соодветната фаза на курсот за обука за MPL. Оваа проценка ја врши испитувач квалификуван согласно Поддел И.

(3) По успешно завршениот курс за обука за MPL, ATO му издава на кандидатот овластување за квалификација за инструктор за MPL.

(в) Со цел да ги задржи правата, инструкторот, во последните 12 месеци, спроведува во рамките на курс за обука за MPL:

(1) 1 сесија на симулатор, во траење од најмалку 3 часа; или

(2) 1 вежба во воздух, во траење од најмалку 1 час, која се состои од најмалку 2 полетувања и слетувања.

(г) Ако инструкторот не ги исполнува условите наведени во (в), пред да почне да ги користи правата за спроведување на обука по летање за MPL, тој/таа:

(1) завршува обука за обнова на знаењата во ATO, за да го постигне нивото на стручност кое е потребно да ја помине проценката на оспособеноста на инструктор; и

Прилог 1

(2) ја поминува проценката на оспособеноста на инструктор како што е наведено во (б)(2).

FCL.930 Курс за обука

Кандидатите за овластување за инструктор завршуваат курс за теоретско познавање и за обука по летање во ATO. Покрај посебните делови предвидени во овој дел за секоја категорија на инструктор, курсот ги содржи ставките кои се бараат согласно FCL.920.

FCL.935 Проценка на оспособеноста

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

(б) Оваа проценка го опфаќа следното:

(1) демонстрација на компетентноста опишана во FCL.920, а која се однесува на обука за време на фазата пред лет, по лет и за време на обука по теоретско познавање;

(2) устен испит по теоретско познавање на земја, информирање пред и по лет и демонстрации за време на лет на соодветната класа, тип или FSTD на воздухоплов;

(3) соодветни вежби за процена на компетентноста на инструкторот.

(в) Проценката се врши на истата класа или тип на воздухоплов или FSTD кој се користел за обуката по летање.

(г) Кога треба да се изврши проценка на компетентноста заради продолжување на овластување за инструктор, кандидатот кој не успеал да ја помине проценката пред датумот на истекот на важноста на овластувањето за инструктор, не смее да ги користи правата од овластувањето сè додека успешно не ја заврши проценката.

FCL.940 Период на важноста на овластувањата за инструктор

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

ОДДЕЛ 2

Посебни услови за инструкторите по летање – FI

FCL.905.FI FI – Права и услови

Правата на FI се да врши обука по летање за стекнување, продолжување или обновување на:

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

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

(в) овластувања за тип на воздушен брод со еден или повеќе пилоти;

Прилог 1

(г) CPL за соодветната категорија на воздухоплов, под услов дека FI остварил најмалку 500 часа време на летање во својство на пилот на таа категорија на воздухоплов, вклучувајќи најмалку 200 часа на вршење на обука по летање;

(д) овластување за летање ноќе, под услов дека FI:

(1) е квалификуван за летање ноќе на соодветната категорија на воздухоплов;

(2) покажал способност за подучување ноќе пред FI квалификуван согласно (i) подолу; и

(3) го исполнува условот за искуство за летање ноќе, наведен во FCL.060(б)(2);

(ѓ) овластување за влечење или акробатско летање, под услов дека се имаат овие права и дека FI покажал способност да врши обука за тоа овластување пред FI квалификуван согласно (i) подолу;

(е) IR за соодветната категорија на воздухоплов, под услов дека FI:

(1) има најмалку 200 часа време на летање по IFR, од кои најмногу 50 часа можат да се време на летање по инструменти поминато на земја на FFS, FTD 2/3 или FNPT II;

(2) како ученик–пилот завршил курс за IRI и ја поминал проценката на компетентноста за овластување за IRI; и

(3) покрај ова:

(i) за повеќемоторни авиони, ги исполнил условите за стекнување на овластување за CRI;

(ii) за повеќемоторни хеликоптери, ги исполнил условите за стекнување на овластување за TRI;

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

(1) во случај на авиони, предусловите за курс за обука за CRI утврдени во FCL.915.CRI(а) и условите наведени во FCL.930.CRI и FCL.935;

(2) во случај на хеликоптери, условите утврдени во FCL.910.TRI(ц)(1) и предусловите за курс за обука за TRI(H) утврдени во FCL.915.TRI(б)(2);

(з) овластување за FI, IRI, CRI, STI или MI, под услов дека FI:

(1) завршил најмалку:

(i) во случај на FI(S), најмалку 50 часа или 150 полетувања на обука по летање на едрилици;

(ii) во случај на FI(B), најмалку 50 часа или 50 полетувања на обука по летање на балони;

(iii) во сите останати случаи, 500 часа на обука по летање на соодветната категорија на воздухоплов;

(2) поминал проценка на компетентноста согласно FCL.935 на соодветната категорија на воздухоплов за да ја покаже пред испитувачот за инструкторот по летање (FIE) способноста да обучува за овластување за FI;

(ѕ) MPL, под услов дека FI:

(1) за основната фаза за летање (*core flying phase*) од обуката, остварил најмалку 500 часа на време на летање во својство на пилот на авиони, вклучувајќи најмалку 200 часа на обука по летање;

Прилог 1

(2) за основната фаза на обуката:

(i) има IR за повеќемоторни авиони и право да врши обука за IR; и

(ii) има најмалку 1500 часа време на летање во операции со повеќе пилоти;

(3) во случај на FI, кој е веќе квалификуван да обучува на интегрирани курсеви за ATP(A) или CPL(A)/IR, условот наведен во (2)(ii) може да се замени со завршувањето на курс за структурирана обука, која се состои од:

(i) квалификации за MCC;

(ii) набљудување на 5 сесии од обуката по летање во Фаза 3 од курсот за MPL;

(iii) набљудување на 5 сесии од периодичната обука по летање на линија која ја врши оператор;

(iv) набљудување на 5 сесии од обуката по летање во Фаза 3 од курсот за MPL;

(v) содржината на курсот за инструктори за MCCI.

Во овој случај, FI ги спроведува своите први 5 сесии во својство на инструктор под надзор на TRI(A), MCCI(A) или SFI(A) квалификуван за спроведување на обука по летање за MPL.

FCL.910.FI FI – Ограничени права

(а) Правата на FI се ограничуваат на спроведување на обука по летање под надзор на FI за истата категорија на воздухоплов определен од страна на ATO за таа цел, во следниве случаи:

(1) за стекнување на PPL, SPL, BPL и LAPL;

(2) за сите интегрирани курсеви до ниво на PPL, во случај на авиони и хеликоптери;

(3) за овластување за летање на класа и тип на едномоторни воздухоплови со еден пилот и проширувања за класа и група на балони и проширувања за класа на едрилици;

(4) за овластувања за летање ноќе, за влечење или за акробатско летање.

(б) Додека спроведува обука под надзор, согласно (а), FI нема право да им дозволи на учениците–пилоти да ги извршат првите соло летови и првите соло летови на маршрути.

(в) Ограничувањата наведени во (а) и (б) се повлекуваат од овластувањето за FI, кога FI остварил најмалку:

(1) за FI(A), 100 часа на обука по летање на авиони или на TMG и, покрај ова, бил надзор на најмалку 25 соло летови на ученици;

(2) за FI(H), 100 часа на обука по летање на хеликоптери и, покрај ова, бил надзор на најмалку 25 соло вежби во воздух на ученици;

(3) за FI(As), FI(S) и FI(B), 15 часа или 50 полетувања за време на обука по летање, кои ја опфаќаат целата наставна програма за стекнување на PPL(As), SPL или BPL на соодветната категорија на воздухоплов.

FCL.915.FI FI – Предуслови

Кандидат за овластување за FI:

Прилог 1

(а) во случај на FI(A) и FI(H):

(1) поминал најмалку 10 часа обука по летање по инструменти на соодветната категорија на воздухоплов, од кои најмногу 5 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FSTD;

(2) поминал 20 часа на летање на маршрута по услови на VFR на соодветната категорија на воздухоплов, во својство на PIC; и

(б) дополнително, за FI(A):

(1) е имател најмалку на CPL(A); или

(2) е имател најмалку на PPL(A) и:

(i) ги исполнува условите за теоретско познавање за CPL, со исклучок на FI(A), кој врши обука само за LAPL(A); и

(ii) остварил најмалку 200 часа време на летање на авиони или TMGs, од кои 150 часа во својство на PIC;

(3) поминал најмалку 30 часа на едномоторни клипни авиони, од кои најмалку 5 часа во периодот од 6 месеци пред приемниот лет пред почеток на обуката како што е пропишано во FCL.930.FI(a);

(4) извршил лет на маршрута по VFR во својство на PIC, вклучувајќи и лет со должина од најмалку 540 km (300 NM) на обуката, на која се изведува слетување со целосно запирање на воздухопловот на 2 различни аеродроми;

(в) дополнително, за FI(H) остварува 250 часа вкупно време на летање во својство на пилот на хеликоптери, од кои:

(1) најмалку 100 часа во својство на PIC, ако кандидатот има најмалку CPL(H); или

(2) најмалку 200 часа во својство на PIC, ако кандидатот има најмалку PPL(H) и ги исполнил условите за теоретско познавање за CPL;

(г) за FI(As), остварува 500 часа време на летање на воздушни бродови, во својство на PIC, од кои 400 часа се во својство на PIC кој има CPL(As);

(д) за FI(S), остварува 100 часа време на летање и 200 полетувања во својство на PIC на едрилици. Покрај тоа, кога кандидатот сака да држи обука по летање на TMG, тој остварува 30 часа време на летање во својство на PIC на TMG и поминува дополнителна проценка на компетентноста на TMG со FI квалификуван согласно FCL.905.FI(j);

(ѓ) за FI(B), остварува 75 часа време на летање на балон во својство на PIC, од кои најмалку 15 часа треба да се на класата на балон, за која ќе се врш обука по летање.

FCL.930.FI FI – Курс за обука

(а) Кандидатите за овластување за FI, во рок од 6 месеци пред почетокот на курсот, полагаат посебен приемен испит во лет со FI квалификуван согласно FCL.905.FI(i), заради проценка на нивната способност да го посетуваат курсот. Овој приемен испит во лет се темели врз проверката на стручноста за овластувања за класа и тип како што е утврдено во Додаток 9 кон овој дел

(б) Курсот за обука за FI го опфаќа следното:

(1) 25 часа на подучување и учење;

Прилог 1

(2) (i) во случај на FI(A), (H) и (As), најмалку 100 часа настава по теоретско познавање, вклучувајќи ги и тестирањата за напредокот;

(ii) во случај на FI(B) или FI(S), најмалку 30 часа настава по теоретско познавање, вклучувајќи ги и тестирањата за напредокот;

(3) (i) во случај на FI(A) и (H), најмалку 30 часа обука по летање, од кои 25 часа се обука со инструктор по летање, од кои 5 часа може да се остварат на FFS, FNPT I или II или на FTD 2/3;

(ii) во случај на FI(As), најмалку 20 часа обука по летање, од кои 15 часа се обука со инструктор по летање;

(iii) во случај на FI(S), најмалку 6 часа или 20 полетувања на обука по летање;

(iv) во случај на FI(S), кој врши обука на TMG, најмалку 6 часа обука по летање со инструктор по летање на TMG;

(v) во случај на FI(B), најмалку 3 часа, вклучувајќи и 3 полетувања, на обука по летање;

При поднесување на барање за овластување за FI за друга категорија на воздухоплови, на пилотите кои имаат или имале:

(1) FI(A), (H) или (As) им се признаваат 55 часа од условот наведен во (б)(2)(i) или 18 часа од условот наведен во (б)(2)(ii).

FCL.940.FI FI – Продолжување и обновување

(а) За продолжување на овластување за FI, имателот исполнува 2 од следниве 3 услови:

(1) остварува:

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

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

(iii) во случај на FI(S), најмалку 30 часа или 60 полетувања на обука по летање на едрилици, едрилици со мотор или на TMG како FI или како испитувач за време на периодот на важноста на овластувањето;

(iv) во случај на FI(B), најмалку 6 часа на обука по летање на балони како FI или испитувач за време на периодот на важноста на овластувањето;

(2) посетува семинар за обновување на знаењата на инструктор, во рок на периодот на важноста на овластувањето за FI;

(3) поминува проценка на компетентноста согласно FCL.935, во рок од 12 месеци пред датумот на истекот на периодот на важноста на овластувањето за FI.

Прилог 1

(б) За секое друго последователно продолжување во случај на FI(A) или FI(H), или секое трето продолжување, во случај на FI(As), (S) и (B), имателот треба да помине проценка на компетентноста согласно FCL.935.

(в) Обновување. Ако рокот на важноста на уверението за FI поминал, кандидатот, во рок од 12 месеци пред обновувањето:

(1) посетува семинар за обновување на знаењата на инструктор;

(2) поминува проценка на компетентноста согласно FCL.935.

ОДДЕЛ 4

Посебни услови за инструктор за овластување за летање на тип – TRI

FCL.905.TRI TRI – Права и услови

Правата на TRI се да обучува за:

(а) продолжување и обновување на IR, под услов дека TRI е имател на важечко IR;

(б) стекнување на овластување за TRI или SFI, под услов дека имателот има 3 години искуство како TRI; и

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

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

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

(i) е имател на овластување за MCCI; и

(ii) има или имал овластување за TRI за авиони со повеќе пилоти;

(2) за курс за MPL во основната фаза, под услов дека правата му се проширени на операции со повеќе пилоти и дека има или имал овластување за FI(A) или IRI(A);

(г) во случај на TRI за авиони со повеќе пилоти:

(1) стекнување, продолжување и обновување на овластувања за тип за:

(i) авиони со повеќе пилоти;

(ii) сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, кога кандидатот поднесува барање за права за операции со повеќе пилоти;

(2) обука за MCC:

(3) курс за MPL во основната, средната и напредната фаза, под услов дека за основната фаза имаат или имале овластување за FI(A) или IRI(A);

(д) во случај на TRI за хеликоптери:

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

Прилог 1

(2) обука за MCC, под услов дека имаат овластување за тип на хеликоптери со повеќе пилоти;

(3) проширување на правото од IR(H) за едномоторни на IR(H) за повеќемоторни;

(ѓ) во случај на TRI за воздухоплови со вертикално полетување:

(1) стекнување, продолжување и обновување на овластувањата за тип на воздухоплови со вертикално полетување;

(2) обука за MCC.

FCL.910.TRI TRI – Ограничени права

(а) Општо. Ако обуката за TRI се одржува само на FFS, правата на TRI се ограничуваат за обука на FFS.

Во овој случај, TRI може да врши летање на линија под надзор, под услов дека во курсот за обука за TRI била вклучена дополнителна обука за таа цел.

(б) TRI за авиони и за воздухоплови со вертикално полетување — TRI(A) и TRI(PL). Правата на TRI се ограничуваат на типот на авион или воздухоплов со вертикално полетување, кој се користи на обуката и на проценка на компетентноста. Правата на TRI се прошируваат на други типови, ако TRI:

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

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

(3) ги поминал соодветните секции од проценката на компетентноста согласно FCL.935, за да му покаже на FIE или TRE квалификуван согласно Поддел И, способност да обучува пилоти до ниво кое е потребно за стекнување на овластување за тип, вклучувајќи ги инструкциите за подготовка на лет, активностите по лет и наставата по теоретско познавање.

(в) TRI за хеликоптери – TRI(H).

(1) Правата на TRI се ограничуваат на типот на хеликоптер на кој се полагал испитот по практична оспособеност за стекнување на овластување за TRI. Правата на TRI се прошируваат на други типови ако TRI:

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

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

(iii) ги поминал соодветните секции од проценката на компетентноста согласно FCL.935, за да му покаже на FIE или TRE квалификуван согласно Поддел И, способност да обучува пилот до нивото потребно за стекнување на овластување за тип, вклучувајќи ги инструкциите за подготовка на лет, активностите по лет и теоретско познавање;

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

(г) И покрај наведеното во горните ставови, имателите на овластување за TRI, кое е издадено согласно FCL.725(е), имаат право да им се прошират правата за TRI на тој нов тип на воздухоплов.

FCL.915.TRI TRI – Предуслови

Прилог 1

Кандидатот за овластување за TRI:

(а) има CPL, MPL или ATPL дозвола за пилот за соодветната категорија на воздухоплов;

(б) за овластување за TRI(MPL):

(1) остварил 1500 часа време на летање во својство на пилот на авиони со повеќе пилоти; и

(2) во период на последните 12 месеци пред датумот на поднесување на барањето, спровел најмалку 30 сектори на рути, вклучувајќи полетувања и слетувања, во својство на PIC или копилот на соодветниот тип на авион, од кои 15 сектори може да се остварат на FFS, кој го претставува тој тип;

(в) за овластување за TRI(SPA):

(1) во период на последните 12 месеци пред датумот на поднесување на барањето, спровел најмалку 30 сектори на рути, вклучувајќи полетувања и слетувања, во својство на PIC на соодветниот тип на авион, од кои 15 сектори може да се остварат на FFS, кој го претставува тој тип; и

(2) (i) остварил 500 часа време на летање во својство на пилот на авиони, вклучувајќи и 30 часа во својство на PIC на соодветниот тип на авион; и

(ii) има или имал овластување за FI за повеќемоторни авиони со права на IR(A);

(г) за TRI(H):

(1) за овластување за TRI(H) за едномоторни хеликоптери со еден пилот, остварил 250 часа во својство на пилот на хеликоптери;

(2) за овластување за TRI(H) за повеќемоторни хеликоптери со еден пилот, остварил 500 часа во својство на пилот на хеликоптери, вклучувајќи 100 часа во својство на PIC на повеќемоторни хеликоптери со еден пилот;

(3) за овластување за TRI(H) за хеликоптери со повеќе пилоти, остварил 1000 часа време на летање во својство на пилот на хеликоптери, вклучувајќи:

(i) 350 часа во својство на пилот на хеликоптери со повеќе пилоти; или;

(ii) за кандидати, кои веќе имаат овластување за TRI(H) за повеќемоторни хеликоптери со еден пилот, 100 часа во својство на пилот на тој тип во операции со повеќе пилоти.;

(4) На имателите на овластување за FI(H) во целост им се признаваат часовите на летање за исполнување на условите наведени во (1) и (2) на соодветниот хеликоптер со еден пилот;

(д) за TRI(PL):

(1) остварил 1500 часа време на летање во својство на пилот на повеќемоторни авиони, воздухоплови со вертикално полетување и на хеликоптери со повеќе пилоти; и

(2) во период на последните 12 месеци пред датумот на поднесување на барањето, спровел најмалку 30 сектори на рути, вклучувајќи полетувања и слетувања, во својство на PIC или копилот на соодветниот тип на воздухоплов со вертикално полетување, од кои 15 сектори може да се остварат на FFS, кој го претставува тој тип; и

FCL.930.TRI TRI – Курс за обука

(а) Курсот за обука за TRI се состои најмалку од:

Прилог 1

(1) 25 часа на подучување и учење;

(2) 10 часа на техничка обука, вклучувајќи и обновување на техничкото познавање, подготовката на наставните планови и развојот на вештината на инструкторот во училница и на симулатор

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

(б) На кандидатите кои имаат или имале овластување за инструктор, во целост им се признава како исполнет условот наведен во (а)(1).

(в) На кандидат за овластување за TRI, кој има овластување за SFI за соодветниот тип, во целост му се признава како исполнет условот од овој став за стекнување на овластување за TRI, кој е ограничен за обука по летање на симулатори.

FCL.935.TRI TRI – Процена на компетентноста

Ако проценката на компетентноста за TRI се врши на FFS, овластувањето за TRI се ограничува за обука по летање на FFS.

Ограничувањето се укинува откако TRI ќе ја помине проценката на компетентноста на воздухопловот.

FCL.940.TRI TRI – Продолжување и обновување

(а) *Продолжување*

(1) Авиони. За продолжување на овластување за TRI(A), кандидатот, во периодот на последните 12 месеци пред денот на престанок на важноста на овластувањето, треба да исполни еден од следниве 3 услови:

(i) да спроведе еден од следниве делови од комплетниот курс за обука за овластување за летање на тип: сесија на симулатор во траење од најмалку 3 часа или една вежба во воздух од најмалку 1 час, која содржи најмалку 2 полетувања и слетувања;

(ii) да помине обука за обновување на знаења за инструктори, како TRI во ATO;

(iii) поминува проценка на компетентноста согласно FCL.935.

(2) Хеликоптери и воздухоплови со вертикално полетување. За продолжување на овластување за TRI(H) или TRI(PL), кандидатот исполнува 2 од следниве 3 услови во периодот на важноста на овластувањето за TRI:

(i) поминува 50 часа на обука по летање на секој тип на воздухоплов, за кои има права да обучува како инструктор или на FSTD, кој ги претставува тие типови, од кои најмалку 15 часа во период од 12 месеци, пред датумот на истекот на важноста на овластувањето за TRI.

Во случај на TRI(PL), овие часови на обука по летање се остваруваат во својство на TRI или на испитувач за овластување за тип (TRE), или во својство на SFI или на испитувач на уреди за симулација на лет (SFE). Во случај на TRI(H), времето на летање остварено во својство на FI, на инструктор за летање по инструменти (IRI), инструктор за обука на уреди за симулација на лет (симулатори) (STI) или како кој било тип на испитувач, исто така е релевантно за оваа цел;

(ii) поминува обука за обновување на знаење за инструктори, во својство на TRI во ATO;

Прилог 1

(iii) ја поминува проценката на компетентност согласно FCL.935.

(3) За секое друго продолжување на овластувањето за TRI, имателот поминува проценка на компетентноста согласно FCL.935.

(4) Ако кандидатот има овластување за TRI за повеќе од еден тип на воздухоплови во рамките на иста категорија, проценката на компетентноста спроведена на еден од тие типови се признава за продолжување на овластувањето за TRI за останатите типови во рамките на истата категорија на воздухоплови.

(5) Посебни услови за продолжување на TRI(H). На TRI(H), кој има овластување за FI(H) за соодветниот тип, во целост му се признаваат како исполнети условите наведени во (а). Во ваков случај, овластувањето за TRI(H) важи до датумот на истекот на рокот на важноста на овластувањето за FI(H).

(б) *Обновување*

(1) Авиони. Ако периодот на важноста на овластувањето за TRI (A) истече, кандидатот:

(i) во рок на последните 12 месеци пред поднесување на барањето, остварува најмалку 30 сектори на рути, вклучувајќи и полетувања и слетувања, на соодветен тип на авион, од кои најмногу 15 сектори можат да се на симулатор на лет;

(ii) ги завршува соодветните делови од курсот за TRI во овластена АТО;

(iii) спроведува, на комплетен курс за стекнување на овластување за тип, најмалку 3 часа обука по летање на соодветниот тип на авион, под надзор на TRI(A).;

(2) Хеликоптери и воздухоплови со вертикално полетување и слетување. Ако периодот на важноста на овластувањето за TRI (H) или TRI(PL) истече, кандидатот, во период од 12 месеци пред обновувањето:

(i) **завршува** обука за обновување на знаењата за инструктори, во својство на TRI во АТО, која треба да ги опфаќа соодветните елементи од курсот за обука за TRI; и

(ii) поминува проценка на компетентноста согласно FCL.935, за секој тип на воздухоплов за кој се бара обновување на правата на инструктор.

ОДДЕЛ 5

Посебни услови за инструктор за овластување за летање на класа –CRI

FCL.905.CRI CRI – Права и услови

(а) Правата на CRI се да обучува за:

(1) стекнување, продолжување или обновување на овластување за класа или тип за едноставни (*non–complex)* авиони со ниски перформанси со еден пилот, кога кандидатот бара права да лета во операции со еден пилот;

(2) овластување за влечење или за акробатско летање за категорија на авион, под услов дека CRI има соодветно овластување и дека покажал пред FI, согласно FCL.905.FI(i), способност да обучува за тоа овластување.

(б) Правата на CRI се ограничени на класата или типот на авион, на кој се врши проценката на компетентноста на инструктори. Правата на CRI се прошируваат на други класи или типови, кога, во период од последните 12 месеци, CRI остварил:

Прилог 1

(1) 15 часа време на летање во својство на PIC на авиони од соодветната класа или тип;

(2) еден лет на обука од десното седиште под надзор на друг CRI или FI квалификуван за таа класа или тип, кој се наоѓа на другото пилотско седиште.

FCL.915.CRI CRI – Предуслови

Кандидат за овластување за CRI, остварил најмалку:

(а) за повеќемоторни авиони:

(1) 500 часа време на летање во својство на пилот на авиони;

(2) 30 часа во својство на PIC на соодветната класа или тип на авиони;

(б) за едномоторни авиони:

(1) 300 часа време на летање во својство на пилот на авиони;

(2) 30 часа во својство на PIC на соодветната класа или тип на авиони;

FCL.930.CRI CRI – Курс за обука

(а) Курсот за обука за CRI се состои најмалку од:

(1) 25 часа на подучување и учење;

(2) 10 часа на техничка обука, вклучувајќи и обновување на техничкото познавање, подготовката на наставните планови и развојот на вештината на инструкторот во училница и на симулатор

(3) 5 часа на обука по летање на повеќемоторни авиони, или 3 часа на обука по летање на едномоторни авиони, со FI квалификуван согласно FCL.905.FI(i).

(б) На кандидатите кои имаат или имале овластување за инструктор, во целост им се признава како исполнет условот наведен во (а)(1).

FCL.940.CRI CRI – Продолжување и обновување

(а) За продолжување на овластување за CRI, во период на последните 12 месеци пред датумот на истекот на важноста на овластувањето за CRI, кандидатот:

(1) остварува најмалку 10 часа обука по летање во својство на CRI. Ако кандидатот има права за CRI и за едномоторни и за повеќемоторни авиони, 10–те часа на обука по летање се делат подеднакво меѓу едномоторните и повеќемоторните авиони; или

(2) оди на обука за обновување на знаењата како CRI во ATO; или

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

(б) Најмалку за секое друго продолжување на овластување за CRI, имателот го исполнува условот наведен во (а)(3).

(в) Обновување. Ако истекло овластувањето за CRI, кандидатот, во период од 12 месеци пред обновувањето:

Прилог 1

(1) посетува обука за обновување на знаењата како CRI во ATO;

(2) поминува проценка на компетентноста утврдена во FCL.935

ОДДЕЛ 6

Посебни услови за инструктор за овластување за летање по инструменти – IRI

FCL.905.IRI IRI – Права и услови

(а) Правата на IRI се да обучува за стекнување, продолжување и обновување на IR на соодветната категорија на воздухоплов.

(б) Посебни услови за курсот за MPL. За да обучува во основната фаза од обуката на курс за MPL, IRI(A) треба да:

(1) има IR за повеќемоторни авиони; и

(2) да остварил 1500 часа време на летање во операции со повеќе екипажи.

(3) Во случај на IRI кој е веќе квалификуван да држи настава на интегрирани курсеви за ATP(A) или CPL(A), условот наведен во (б)(2) може да се замени со завршување на курсот предвиден во став FCL.905.FI(s)(3).

FCL.915.IRI IRI – Предуслови

Кандидат за овластување за IRI:

(а) за IRI(A):

(1) треба да има најмалку 800 часа време на летање по IFR, од кои најмалку 400 часа на авиони;

(2) во случај на кандидати за IRI(A) за повеќемоторни авиони, треба да ги исполнуваат условите наведени во став FCL.915.CRI(a);

(б) за IRI(H):

(1) треба да има најмалку 500 часа време на летање по IFR, од кои најмалку 250 часа е време на летање по инструменти во хеликоптери; и

(2) во случај на кандидати за IRI(H) за хеликоптери со повеќе пилоти, треба да ги исполнуваат условите наведени во став FCL.905.FI(g)(3)(ii);

(в) за IRI(As), треба да има најмалку 300 часа време на летање по IFR, од кои најмалку 100 часа е време на летање по инструменти во воздушни бродови.

FCL.930.IRI IRI – Курс за обука

(а) Курсот за обука за IRI се состои најмалку од:

(1) 25 часа на подучување и учење;

Прилог 1

(2) 10 часа на техничка обука, вклучувајќи и обновување на техничкото познавање, подготовката на наставните планови и развојот на вештината на инструкторот во училница и на симулатор

(3) (i) за IRI(A), најмалку 10 часа на обука по летање на авион, FFS, FTD 2/3 или FPNT II. Во случај на кандидати кои имаат овластување за FI(A), овие часа се намалуваат на 5 часа;

(ii) за IRI(H), најмалку 10 часа на обука по летање на хеликоптер, FFS, FTD 2/3 или FPNT II/III;

(iii) за IRI(As), најмалку 10 часа на обука по летање на воздушен брод, FFS, FTD 2/3 или FPNT II.

(б) Обуката по летање ја спроведува FI, квалификуван согласно FCL.905.FI(i).

(в) На кандидатите кои имаат или имале овластување за инструктор, во целост им се признава како исполнет условот наведен во (а)(1).

FCL.940.IRI IRI – Продолжување и обновување

За продолжување и обновување на овластување за IRI, имателот ги исполнува условите за продолжување и обновување на овластување за FI согласно FCL.940.FI.

ОДДЕЛ 7

Посебни услови за инструктор по летање на уред за симулација на лет – SFI

FCL.905.SFI SFI – Права и услови

Правата на SFI се да врши обука на симулатор, во рамките на соодветната категорија на воздухоплови, за:

(а) стекнување, продолжување и обновување на IR, под услов дека тој/таа има или имал/имала IR за соодветната категорија на воздухоплови и дека завршил/завршила курс за обука за IR; и

(б) во случај на SFI за авиони со еден пилот:

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

Правата на SFI(SPA) може да се прошират на обука по летање на обука по летање за стекнување на овластувања за тип на сложени (*complex*) авиони со високи перформанси со еден пилот во операции со повеќе пилоти, под услов дека кандидатот:

(i) има уверение за MCCI; или

(ii) има или имал овластување за TRI за авиони со повеќе пилоти; и

(2) под услов дека правата од SFI(SPA) се проширени на операции со повеќе пилоти согласно (1):

(i) MCC;

(ii) основната фаза од курсот за MPL;

(в) во случај на SFI за авиони со повеќе пилоти:

Прилог 1

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

(i) авиони со повеќе пилоти;

(ii) сложени (*complex*) авиони со високи перформанси со еден пилот, кога кандидатот бара права да лета во операции со повеќе пилоти;

(2) MCC;

(3) основната, средната и напредната фаза од курсот за MPL, под услов дека, за основната фаза, кандидатот има или имал овластување за FI или IRI(A);

(г) во случај на SFI за хеликоптери:

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

(2) обука за MCC, кога TRI има права да врши обука за хеликоптери со повеќе пилоти.

FCL.910.SFI SFI – Ограничени права

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

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

(а) успешно го завршил делот за симулатори од односниот курс за стекнување на овластување за тип; и

(б) на комплетен курс за стекнување на овластување за тип, спровел најмалку 3 часа обука по летање за должностите на SFI, на соодветниот тип под надзор на TRE квалификуван за оваа цел и кој дал позитивна оценка за оспособеноста на кандидатот.

FCL.915.SFI SFI – Предуслови

Кандидат за овластување за SFI:

(а) има или имал CPL, MPL или ATPL за соодветната категорија на воздухоплов;

(б) во период од последните 12 месеци пред поднесување на барањето, ја положил проверката на стручноста за стекнување на овластување за специфичниот тип на воздухоплов на FFS, кој го претставува односниот тип; и

(в) дополнително, за SFI(A) за авиони со повеќе пилоти или SFI(PL):

(1) остварил 1500 часа време на летање во својство на пилот на авиони со повеќе пилоти или на воздухоплови со вертикално полетување, во зависност што е соодветно;

(2) во периодот на последните 12 месеци пред поднесување на барањето, остварил, како пилот или набљудувач, најмалку:

(i) 3 сектори на рути во пилотска кабина на соодветниот тип на воздухоплов; или;

(ii) 2 сесии обука на симулатор за летање на линии, спроведени од страна на квалификуван екипаж на летање, во пилотска кабина на соодветниот тип. Овие сесии на симулатор опфаќаат 2 лета, секој во траење од најмалку 2 часа, помеѓу 2 различни аеродроми, со придружното планирање пред лет и анализата на летот;

Прилог 1

(г) дополнително, за SFI(A) за сложени (*complex*) авиони со високи перформанси со еден пилот:

(1) остварил најмалку 500 часа време на летање во својство на PIC на авиони со еден пилот;

(2) има или имал овластување за IR(A) за повеќемоторни авиони;

(3) ги исполнил условите наведени во (ц)(2);

(д) дополнително, за SFI(H):

(1) остварил, во својство на пилот или набљудувач, најмалку 1 час на летање во пилотска кабина на соодветниот тип, во период од 12 месеци пред поднесување на барањето; и

(2) во случај на хеликоптери со повеќе пилоти, најмалку 1000 часа летање во својство на пилот на хеликоптери, вклучувајќи најмалку 350 часа во својство на пилот на хеликоптери со повеќе пилоти;

(3) во случај на повеќемоторни хеликоптери со еден пилот, остварил 500 часа во својство на пилот на хеликоптери, вклучувајќи 100 часа во својство на PIC на повеќемоторни хеликоптери со еден пилот;

(4) во случај на хеликоптери со еден мотор и еден пилот, остварил 250 часа во својство на пилот на хеликоптери.

FCL.930.SFI SFI – Курс за обука

(а) Курсот за обука за SFI го опфаќа следното:

(1) содржина за FSTD од соодветниот курс за стекнување за овластување за тип;

(2) содржина на курсот за обука за TRI.

(б) На кандидат за овластување за SFI, кој има овластување за TRI за соодветниот тип, во целост му се признаваат како исполнети условите наведени во овој став.

FCL.940.SFI SFI – Продолжување и обновување

(а) Продолжување. За продолжување на овластување за SFI, кандидатот, во период на важноста на уверението за SFI, треба да исполни 2 од следните 3 услови:

(1) да оствари 50 часа во својство на инструктор или испитувач на FSTD, од кои најмалку 15 часа се во период на 12 месеци пред датумот на престанок на важноста на овластувањето за SFI;

(2) да заврши обука за инструктори за освежување на знаењата, како SFI во ATO;

(3) да ги положи релевантните делови од проценката на компетентноста согласно FCL.935.

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

(в) Најмалку за секое друго продолжување на овластување за SFI, имателот го исполнува условот наведен во (а)(3).

(г) Обновување. Ако овластувањето за SFI истекло, кандидатот, во период од 12 месеци пред поднесување на барањето:

Прилог 1

(1) го завршува делот за симулатори на курсот за обука за SFI;

(2) ги исполнува условите утврдени во (а)(2) и (3).

ОДДЕЛ 8

Посебни услови за инструктор за соработка на екипаж од повеќе члена – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI – Права и услови

(а) Правата на MCCI се да спроведува обука по летање за време на:

(1) практичниот дел од курсевите за MCC, кога не се комбинирани со обуката за стекнување на овластување за тип; и

(2) во случај на MCCI(A), основната фаза од интегрираниот курс за обука за MPL, под услов дека кандидатот има или имал овластување за FI(A) или IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI – Ограничени права

Правата на имателот на овластување за MCCI се ограничени за FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS на кои се спроведува курсот за обука за MCCI.

Правата може да се прошират за други FSTD кои ги претставуваат останатите типови на воздухоплови, откако имателот ја завршил практичната обука од курсот за MCCI за тој тип на FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

FCL.905.MCCI MCCI – Предуслови

Кандидатот за овластување за MCCI:

(а) има или имал CPL, MPL или ATPL за соодветната категорија на воздухоплови;

(б) има најмалку:

(1) во случај на авиони, воздушни бродови и воздухоплови со вертикално полетување, 1500 часа искуство на летање во својство на пилот во операции со повеќе пилоти;

(2) во случај на хеликоптери, 1000 часа искуство на летање во својство на пилот во операции со повеќе пилоти, од кои најмалку 350 часа на хеликоптери со повеќе пилоти.

FCL.930.MCCI MCCI – Курс за обука

(а) Курсот за обука за MCCI се состои најмалку од:

(1) 25 часа на подучување и учење;

(2) техничка обука која се однесува на типот на FSTD, на кој кандидатот сака да подучува;

(3) 3 часа на практична обука, кои може да се обука по летање или обука за MCC на соодветен FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS, под надзор на TRI, SFI или MCCI одобрени за таа цел од страна на ATO. Овие часа на обука по летање под надзор ја опфаќаат и проценката на компетентноста на кандидатот како што е пропишано во FCL.920.

Прилог 1

(б) На кандидатите кои имаат или имале овластување за FI, TRI, CRI или SFI во целост им се признава како исполнет условот наведен во (а)(1).

FCL.940.MCCI MCCI – Продолжување и обновување

(а) За продолжување на овластување за MCCI, кандидатот ги исполнува условите наведени во FCL.930.MCCI(a)(3) на соодветниот тип на FNPT II/III, FTD 2/3 или FFS, во текот на последните 12 месеци од периодот на важноста на овластувањето за MCCI.

(б) Обновување. Ако периодот на важноста на овластувањето за MCCI истече, кандидатот ги исполнува условите наведени во FCL.930.MCCI(a)(2) и (3) на соодветниот тип на FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

ОДДЕЛ 9

Посебни услови за инструктор на синтетички уреди – STI

FCL.905.STI STI – Права и услови

(а) Правата на STI се да врши обука на синтетички уреди/тренажери на соодветната категорија на воздухоплови за:

(1) стекнување на дозвола;

(2) стекнување, продолжување или обновување на IR и класа или тип на воздухоплови со еден пилот, освен за сложени авиони со високи перформанси со еден пилот.

(б) Дополнителни права за STI(A). Правата на STI(A) опфаќаат и обука на синтетички уреди за време на основната обука по летање (*core flying skills training*) на интегрираниот курс за обука за MPL.

FCL.910.STI STI – Ограничени права

Правата на STI се ограничуваат на FNPT II/III, FTD 2/3 или FFS на кои се држи курсот за обука за STI.

Правата може да се прошират на други FSTD, кои ги претставуваат останатите типови на воздухоплови, откако имателот:

(а) ја завршил содржината на FFS од курсот за STI за соодветниот тип;

(б) ја положил проверката на стручноста за стекнување на овластување за специфичен тип на воздухоплов на FFS за соодветниот тип, во период од 12 месеци пред поднесување на барањето;

(в) спровел, на курсот за стекнување на овластување за тип, најмалку една сесија на FSTD, која се однесува на должностите на STI, во времетраење од најмалку 3 часа на соодветниот тип на воздухоплов, под надзор на испитувач на инструктори по летање (FIE).

FCL.915.STI STI – Предуслови

Кандидатот за овластување за STI:

(а) има или имал, во периодот од три години пред поднесување на барањето, дозвола на пилот и права на инструктор соодветни на курсевите на кои планира да врши обука;

(б) ја положил на FNPT односната проверка на стручноста за стекнување на овластување за класа или тип, во период од 12 месеци пред поднесување на барањето.

Прилог 1

Кандидатот за STI(A) кој сака да врши обука само на BITD, ги извршува само вежбите кои се соодветни за испитот по практична оспособеност за стекнување на PPL(A);

(в) дополнително, за STI(H), остварил најмалку 1 час на летање како набљудувач во пилотска кабина на соодветниот тип на хеликоптер, и тоа во период од 12 месеци пред поднесување на барањето.

FCL.930.STI STI – Курс за обука

(а) Курсот за обука за STI опфаќа најмалку 3 часа обука по летање кои се однесуваат на должностите на STI на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III, под надзор на FIE. Овие часови на обука по летање под надзор ја опфаќаат проценката на компетентноста на кандидатот како што е пропишано во FCL.920.

Кандидатите за STI(A), кои сакаат да вршат обука само на BITD, ја завршуваат обуката по летање на BITD.

(б) За кандидатите за STI(H), курсот исто така ја опфаќа и содржината на FFS од соодветниот курс за TRI.

FCL.940.STI STI – Продолжување и обновување на овластување за STI

(а) Продолжување. За продолжување на овластување за STI, кандидатот, во текот на периодот од последните 12 месеци од важноста на овластувањето за STI:

(1) спровел најмалку 3 часа обука по летање на FFS или FNPT II/III или BITD, како дел од комплетен курс за CPL, IR, PPL или за стекнување на овластување за класа или тип; и

(2) ги положил на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III, на кои вообичаено се врши обуката по летање, важечките делови од проверката на стручноста согласно Додаток 9 кон овој дел за соодветната класа или тип на воздухоплов.

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

(б) Обновување. Ако истече овластувањето за STI, кандидатот:

(1) посетува обука за обновување на знаења како STI во ATO;

(2) ги полага на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III, на кои вообичаено се врши обуката по летање, важечките делови од проверката на стручноста согласно Додаток 9 кон овој дел за соодветната класа или тип на воздухоплов.

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

(3) спроведува на комплетен курс за CPL, IR, PPL или за стекнување на овластување за класа или тип најмалку 3 часа обука по летање под надзор на FI, CRI(A), IRI или TRI(H) назначени за таа цел од страна на ATO. Најмалку 1 час од обуката по летање се врши под надзор на FIE(A).

ОДДЕЛ 10

Инструктор за летање во планински предели – MI

FCL.905.MI MI – Права и услови

Прилог 1

Правата на MI се да врши обука по летање за стекнување на овластување за летање во планински предели.

FCL.915.MI MI – Предуслови

Кандидатот за овластување за MI:

(а) има овластување за FI, CRI или TRI, со права за авиони со еден пилот;

(б) има овластување за летање во планински предели.

FCL.930.MI MI – Курс за обука

(а) Курсот за обука за MI опфаќа проценка на компетентноста на кандидатот како што е наведено во FCL.920.

(б) Пред да започнат со курсот, кандидатите треба да го положат приемниот испит во лет со MI кој има овластување за FI, за да се процени нивното искуство и способност да го посетуваат курсот за обука.

FCL.940.MI MI – Период на важност на овластување за MI

Овластувањето за MI важи онолку колку што важи овластувањето за FI, TRI или CRI.

ОДДЕЛ 11

Посебни услови за инструктор за овластување за пробни летови – FTI

FCL.905.FTI FTI – Права и услови

(а) Правата на инструктор за овластување за пробни летови (FTI) се да врши обука, во рамките на соодветна категорија на воздухоплов, за:

(1) стекнување на овластувања за пробни летови за категорија 1 или 2, под услов дека кандидатот поседува овластување за пробни летови за соодветната категорија;

(2) стекнување на овластување за FTI, во рамките на соодветната категорија на овластување за пробни летови, под услов дека инструкторот има најмалку 2 години искуство во спроведување на обука за стекнување на овластување за пробни летови.

(б) Правата на FTI кој има овластување за пробни летови за категорија 1 го опфаќаат и спроведувањето на обука која се однесува на пробни летови за категорија 2.

FCL.915.FTI FTI – Предуслови

Кандидатот за овластување за FTI:

(а) има овластување за пробни летови издадено согласно FCL.820.

(б) остварил најмалку 200 часа летање на пробни летови за категоријата 1 или 2.

FCL.930.FTI FTI – Курс за обука

(а) Курсот за обука за FTI опфаќа:

Прилог 1

(1) 25 часа на подучување и учење;

(2) 10 часа техничка обука, вклучувајќи и обновување на техничкото познавање, подготовката на наставните планови и развојот на вештината на инструкторот во училница и на симулатор

(3) 5 часа на обука по летање под надзор на FTI квалификуван согласно FCL.905.FTI(б). Овие часови на обука по летање вклучуваат и проценка на компетентноста на кандидатот како што е наведено во FCL.920.

(б) Признавање:

(1) На кандидатите кои имаат или имале овластување за инструктор во целост им се признава обуката за исполнување на условот наведен во (а)(1).

(2) Покрај ова, на кандидатите кои имаат или имале овластување за FI или TRI за соодветна категорија на воздухоплов, во целост им се признава обуката за исполнување на условите наведени во (а)(2).

FCL.940.FTI FTI – Продолжување и обновување

(а) Продолжување. За продолжување на овластување за FTI, кандидатот, во текот на периодот на важноста на овластувањето за FTI, исполнува еден од следните услови:

(1) остварува најмалку:

(i) 50 часа летање на пробни летови, од кои најмалку 15 часа во период на 12 месеци пред истекот на овластувањето за FTI; и

(ii) 5 часа летање на пробни летови на обука по летање, во период на 12 месеци пред истекот на овластувањето за FTI; или

(2) завршува обука за освежување на знаењата како FTI во ATO. Обуката за освежување на знаењата се заснова на елементот на практичната обука од курсот за обука за FTI, согласно FCL.930. FTI(a)(3), и опфаќа најмалку 1 лет на обука под надзор на FTI квалификуван согласно FCL.905.FTI(b).

(б) Обновување. Ако истече овластувањето за FTI, кандидатот завршува обука за освежување на знаењата како FTI во ATO. Обуката за освежување на знаењата се придржува најмалку кон условите наведени во FCL.930. FTI(a)(3).

ПОДДЕЛ И

ИСПИТУВАЧИ

ОДДЕЛ 1

Заеднички услови

FCL.1000 Овластувања за испитувачи

(а) Општо. Имателите на овластување за испитувач:

(1) имаат дозвола, овластување или потврда еквивалентни на оние за кои се овластени да спроведуваат испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста и за кои имаат право да обучуваат;

Прилог 1

(2) се квалификувани да летаат во својство на PIC на воздухоплов за време на испит по практична оспособеност, проверка на стручноста или проценка на компетентноста, кога истите се спроведуваат на воздухоплов.

(б) Посебни услови:

(1) Во случај на воведување на нов воздухоплов во земјите–членки или во флотата на еден оператор, кога не е можно придржување кон условите наведени во овој поддел, надлежниот орган може да издаде посебно овластување со кое се даваат права за спроведување на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста. Ова овластување се ограничува на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста кои се потребни за воведувањето на новиот тип на воздухопловот и неговата важност, но во никој случај, не смее да е подолго од 1 година.

(2) Имателите на овластување издадено согласно (б)(1), кои сакаат да поднесат барање за овластување за испитувач, се придржуваат кон предусловите и условите за продолжување за таа категорија на испитувач.

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

(1) И покрај наведеното во став (а), во случај на испити по практична оспособеност и проверки на стручноста кои се спроведуваат во АТО, која се наоѓа надвор од територијата на земјите–членки, надлежниот орган на земјата–членка може да издаде овластување за испитувач на кандидат, кој има дозвола на пилот издадена од страна на трета земја согласно Анекс 1 на ICAO, под услов дека кандидатот:

(i) има дозвола, овластување или потврда еквивалентни на оние за кои е овластен да спроведува испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста, но во секој случај да има најмалку CPL;

(ii) се придржува кон условите за стекнување на соодветното овластување за испитувач утврдени во овој поддел; и;

(iii) покажува пред надлежниот орган соодветно ниво на познавање на европските правила за воздухопловна безбедност, за да може да ги користи правата на испитувач согласно овој *Дел (дел*).

(2) Овластувањето спомнато во став (1) се ограничува на спроведување на испити по практична оспособеност и испити/проверки на стручноста:

(i) надвор од територијата на земјите–членки; и

(ii) на пилоти кои добро го познаваат јазикот на кој се спроведува испитот/проверката.

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

Испитувачи не смеат да спроведуваат:

(а) испити по практична оспособеност, ниту проценки на компетентноста на кандидати за стекнување на дозвола, овластување или овластување за инструктор/испитувач:

(1) на кои им држеле обука по летање за стекнување на дозвола, овластување или овластување за инструктор/испитувач, за кои се спроведува испитот по практична оспособеност или проценката на компетентноста; или

(2) ако се одговорни за препораката за испитот по практична оспособеност согласно FCL.030(б);

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

Прилог 1

FCL.1010 Предуслови за испитувачите

Кандидатите за овластување за испитувач покажуваат:

(а) соодветно знаење, претходно искуство и соодветно искуство во врска со правата на испитувач;

(б) дека во последните 3 години не биле предмет на никакви присилни мерки, вклучувајќи привремено одземање, ограничување или одземање на која било од нивните дозволи, овластувања или овластувања за инструктор издадени согласно овој *Дел* (дел), а поради непочитување на Основната регулатива и правилата за нејзино спроведување.

FCL.1015 Стандардизација на испитувачите

(а) Кандидатите за овластување за испитувач посетуваат курс за стандардизација, организиран од страна на надлежниот орган или АТО, а кој е одобрен од страна на тој надлежен орган.

(б) Курсот за стандардизација се состои од настава по теоретско познавање и практична обука, и опфаќа најмалку:

(1) спроведување на 2 испита по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста за стекнување на дозволите, овластувањата или овластувањата за инструктор/испитувач, за кои кандидатот сака да добие права да спроведува испити и проверки;

(2) настава за важечките услови од овој дел и важечките услови за операциите на летање, спроведувањето на испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста и нивната документација и известување;

(3) информирање за националните административни процедури, услови за заштита на личните податоци, за одговорноста, осигурувањето од несреќи и за надоместоците.

(в) Имателите на овластување за испитувач не смеат да спроведуваат испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста на кандидат, за кои надлежниот орган не е оној кој им го издал овластувањето за испитувач, освен ако:

(1) тие не го информирале надлежниот орган на кандидатот за нивната намера да спроведат испит по практична оспособеност, проверка на стручноста или проценка на компетентноста, нити за опсегот на нивните права како испитувачи;

(2) надлежниот орган на кандидатот не ги информирал за елементите споменати во (б)(3)

FCL.1020 Процена на компетентноста на испитувачите

Кандидатите за овластување за испитувач ја покажуваат нивната компетентност пред инспектор од надлежниот орган или на постар инспектор посебно овластен за тоа од страна на надлежниот орган, кој е одговорен за овластување на испитувачот преку спроведување на испит по практична оспособеност, проверка на стручноста или проценка на компетентноста во улога на испитувач, за правата за кои се бара овластување, вклучувајќи информирање пред испит, спроведување на испит по практична оспособеност, проверка на стручноста или проценка на компетентноста, и проценка на лицето, кое се испитува, проверува, проценува, како и анализата на лет и пополнувањето на документацијата.

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

Прилог 1

(а) Период на важност. Овластувањето за испитувач важи три години.

(б) Продолжување. Овластувањето за испитувач се продолжува ако имателот, за време на периодот на важноста на овластувањето:

(1) секоја година, спроведува најмалку 2 испита по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста;

(2) посетува семинар за освежување на знаењата кој го спроведува надлежниот орган или АТО, а надлежниот орган го одобрил, и тоа за време на последната година на периодот на важноста.

(3) Еден од испитите по практична оспособеност или од проверките на стручноста, спроведени во последната година од периодот на важноста согласно наведеното во (1), ги проценува инспектор од надлежниот орган или постар испитувач посебно овластен за тоа од страна на надлежниот орган, кој е одговорен за овластувањето за испитувач.

(4) Ако кандидатот за продолжување има права за повеќе од една категорија на испитувачи, може да се постигне комбинирано продолжување на сите права на испитувач, ако кандидатот се придржува кон условите наведени во (б)(1) и (2) и FCL.1020 за една од категориите на овластување за испитувач која ја има, во договор со надлежниот орган.

(в) Обновување. Ако рокот на важност на овластувањето истече, кандидатите ги исполнуваат условите наведени во (б)(2) и FCL.1020, пред да продолжат да ги користат правата.

(г) Овластувањето за испитувач се продолжува или обновува, само ако кандидатот покаже континуирано придржување кон условите наведени во FCL.1010 и FCL.1030.

FCL.1030 Спроведување на испити по практична оспособеност, проверки на стручноста и проценки на компетентноста

(а) При спроведување на испити по практична оспособеност, проверки на стручноста и проценки на компетентноста, испитувачите:

(1) обезбедуваат дека може да се воспостави комуникација со кандидатот без јазични препреки;

(2) потврдуваат дека кандидатот ги исполнува сите услови за квалификација, обука и искуство наведени во овој дел за стекнување, продолжување или обновување на уверение за кое се полага испитот по практична оспособеност, се врши проверката на стручноста или проценката на компетентноста.

(3) го запознаваат кандидатот со последиците од доставување на нецелосни, неточни или лажни информации поврзани со неговата обука и искуство на летање.

(б) По завршување на испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста, испитувачот:

(1) го известува кандидатот за резултатите од испитот. Во случај кандидатот да не го положи или делумно го положил испитот/проверката, испитувачот го известува кандидатот дека не може да ги користи правата од овластувањето сè додека во целост не го положи испитот/проверката. Испитувачот детално го информира кандидатот за кои било услови за дополнителна обука, како и за неговото право на жалба.

(2) во случај кога кандидатот ќе ја помине проверката на стручноста или проценката на компетентноста за продолжување или обновување, го внесува во дозволата или овластувањето на кандидатот новиот датум на важноста на овластувањето или овластувањето за инструктор/испитувач, ако има посебно овластување за таа цел од страна на надлежниот орган, кој е одговорен за дозволата на кандидатот;

Прилог 1

(3) му дава на кандидатот потпишан извештај од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста и веднаш доставува примероци од извештајот до надлежниот орган, кој е одговорен за дозволата на кандидатот, и до надлежниот орган, кој го издал овластувањето на испитувач. Извештајот содржи:

(i) изјава дека испитувачот ги добил од кандидатот информациите за неговото искуство и обука и дека смета дека искуството и обуката ги исполнуваат важечките услови наведени во овој дел;

(ii) потврда дека се изведени сите потребни маневри и вежби, како и информации за усниот испит по теоретско познавање, ако е применливо. Ако кандидатот не положил некоја секција, испитувачот ги запишува причините за таквата оцена;

(iii) резултати од испитот, проверката или проценката на компетентноста.;

(в) Испитувачите 5 години чуваат евиденција со детални информации од сите спроведени испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или проценки на компетентноста, како и резултатите од истите.

(г) На барање на надлежниот орган, кој е одговорен за овластување за испитувач, или на надлежниот орган, кој е одговорен за дозволата на кандидатот, испитувачите ги доставуваат сите документи и извештаи и сите други информации, кои се бараат за потребите на надзорните активности.

ОДДЕЛ 2

Посебни услови за испитувачи во лет – FE

FCL.1005.FE FE – Права и услови

(а) FE(A). Правата на FE за авиони се да спроведува:

(1) испити по практична оспособеност за издавање на PPL(A) и испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за придружните овластувања за класа и тип на авион со еден пилот, со исклучок на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, под услов дека испитувачот остварил најмалку 1000 часа време на летање како пилот на авиони или TMG, вклучувајќи најмалку 250 часа обука по летање;

(2) испити по практична оспособеност за издавање на CPL(A) и испити за практична оспособеност и проверки на стручноста за придружните овластувања за класа и тип на авиони со еден пилот, со исклучок на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, под услов дека испитувачот остварил најмалку 2000 часа време на летање како пилот на авиони или TMG, вклучувајќи најмалку 250 часа обука по летање;

(3) испити по практична оспособеност за издавање на LAPL(A), под услов дека испитувачот остварил најмалку 500 часа време на летање како пилот на авиони или TMG, вклучувајќи најмалку 100 часа обука по летање;

(4) испити по практична оспособеност за летање во планински предели, под услов дека испитувачот остварил најмалку 500 часа време на летање како пилот на авиони или TMG, вклучувајќи најмалку 500 полетувања и слетувања на обука по летање за стекнување на овластување за летање во планински предели.

(б) FE(H). Правата на FE за хеликоптери се да спроведува:

(1) испити по практична оспособеност за стекнување на PPL(H) и испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за овластувања за тип на едномоторни хеликоптери со еден пилот внесени во PPL(H), под услов дека испитувачот остварил 1000 часа време на летање како пилот на хеликоптери, вклучувајќи најмалку 250 часа на обука по летање;

Прилог 1

(2) испити по практична оспособеност за стекнување на CPL(H) и испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за овластувања за тип на едномоторни хеликоптери со еден пилот внесени во CPL(H), под услов дека испитувачот остварил 2000 часа време на летање како пилот на хеликоптери, вклучувајќи најмалку 250 часа на обука по летање;

(3) испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за стекнување на овластувања за тип на повеќемоторни хеликоптери со еден пилот внесени во PPL(H) или CPL(H), под услов дека испитувачот го исполнил условот наведен во (1) или (2), во зависност што е применливо, и има CPL(H) или ATPL(H), а кога е применливо, и IR(H);

(4) испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за стекнување на LAPL(H), под услов дека испитувачот остварил најмалку 500 часа време на летање како пилот на хеликоптери, вклучувајќи најмалку 150 часа на обука на летање.

(в) FE(As). Правата на FE за воздушни бродови се да спроведува испити за практична оспособеност за стекнување на PPL(As) и CPL(As) и испити за практична оспособеност и проверки на стручноста за придружните овластувања за тип на воздушен брод, под услов дека испитувачот остварил 500 часа време на летање како пилот на воздушни бродови, вклучувајќи 100 часа обука за летање.

(г) FE(S). Правата на FE за едрилици се да спроведува:

(1) испити по практична оспособеност за стекнување на SPL и LAPL(S), под услов дека испитувачот остварил 300 часа време на летање како пилот на едрилици или едрилици со мотор, вклучувајќи 150 часа или 300 полетувања на обука по летање;

(2) испити по проверка на стручноста за проширување на правата на SPL за комерцијални операции, под услов дека испитувачот остварил 300 часа време на летање како пилот на едрилици или едрилици со мотор, вклучувајќи 90 часа на обука по летање;

(3) испити по проверка на стручноста за проширување на правата на SPL или LAPL(S) на TMG, под услов дека испитувачот остварил 300 часа време на летање како пилот на едрилици или едрилици со мотор, вклучувајќи 50 часа на обука по летање на TMG.

(е) FE(B). Правата на FE за балони се да спроведува:

(1) испити по практична оспособеност за стекнување на BPL и LAPL(B) и испити по практична оспособеност и проверки за проширување на правата за класа или група на друг балон, под услов дека испитувачот остварил 250 часа време на летање како пилот на балони, вклучувајќи 50 часа на обука по летање;

(2) испити за проверки на стручноста за проширување на правата од BPL на комерцијални операции, под услов дека испитувачот остварил 300 часа време на летање како пилот на балони, од кои 50 часа на истата група на балони за која се бара проширувањето. Во 300 часа време на летање се вклучени 50 часа на обука по летање.

FCL.1010.FE FE – Предуслови

Кандидат за овластување за FE треба да има:

овластување за FI за соодветната категорија на воздухоплов.

ОДДЕЛ 3

Посебни услови за испитувачи за овластување за тип – TRE

FCL.1005.TRE TRE – Права и услови

Прилог 1

(а) TRE(A) и TRE(PL). Правата на TRE за авиони и воздухоплови со вертикално полетување се да спроведуваат:

(1) испити по практична оспособеност за прво издавање на овластувања за тип за авиони или воздухоплови со вертикално полетување, во зависност што е применливо;

(2) проверки на стручноста за продолжување или обновување на тип и IR;

(3) испити по практична оспособеност за стекнување на ATPL(A);

(4) испити по практична оспособеност за стекнување на MPL, под услов дека испитувачот ги исполнува условите наведени во FCL.925;

(5) процени на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластување за TRI или SFI на важечката категорија на воздухоплов, под услов дека испитувачот најмалку 3 години е TRE.

(б) TRE(H). Правата на TRE(H) се да спроведуваат:

(1) испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за стекнување, продолжување и обновување за овластувања за тип на хеликоптери;

(2) проверки на стручноста за продолжување или обновување на тип и IR, или за проширување на IR(H) од едномоторни на повеќемоторни хеликоптери, под услов дека TRE(H) има важечко IR(H);

(3) испити по практична оспособеност за стекнување на ATPL(H);

(4) процени на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластување за TRI(H) или SFI(H), под услов дека испитувачот најмалку 3 години е TRE.

FCL.1010.TRE TRE – Предуслови

(а) TRE(A) и TRE(PL). Кандидатите за стекнување на овластување на TRE за авиони или воздухоплови со вертикално полетување:

(1) во случај на авиони со повеќе пилоти или воздухоплови со вертикално полетување, остварile 1500 часа време на летање како пилот на авиони со повеќе пилоти или воздухоплови со вертикално полетување, што е применливо, од кои најмалку 500 часа се во својство на PIC;

(2) во случај на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, остварile 500 часа време на летање како пилот на авион со еден пилот, од кои најмалку 200 часа се во својство на PIC

(3) имаат CPL или ATPL и овластување за TRI, за соодветниот тип;

(4) за прво издавање на овластување за TRI, остварile најмалку 50 часа на обука на летање како TRI, FI или SFI на соодветниот тип или на FSTD кој го претставува тој тип.

(б) TRE(H). Кандидатите за стекнување на уверение за TRE(H) за хеликоптери:

(1) имаат овластување за TRI(H) или, во случај на едномоторни хеликоптери со еден пилот, важечко овластување за FI(H), за соодветниот тип;

(2) за прво издавање на овластување за TRE, остварile најмалку 50 часа на обука по летање како TRI, FI или SFI на соодветниот тип или на FSTD кој го претставува тој тип

Прилог 1

(3) во случај на хеликоптери со повеќе пилоти, имаат CPL(H) или ATPL(H) и остварile 1500 часа летање како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти, од кои најмалку 500 часа се во својство на PIC

(4) во случај на повеќемоторни хеликоптери со еден пилот:

(i) остварile 1000 часа летање како пилот на хеликоптери, од кои најмалку 500 часа се во својство на PIC;

(ii) имаат CPL(H) или ATPL(H) и, ако е применливо, важечко IR(H);

(5) во случај на едномоторни хеликоптери со еден пилот:

(i) остварile 750 часа на летање како пилот на хеликоптери, од кои најмалку 500 часа се во својство на PIC;

(ii) имаат дозвола на професионален пилот на хеликоптери;

(6) Пред да се прошират правата на TRE(H) од права за повеќемоторни со еден пилот на права за повеќемоторни со повеќе пилоти за истиот тип на хеликоптер, имателот остварил најмалку 100 часа во операции со повеќе пилоти на тој тип.

(7) Во случај на кандидати за прво овластување за TRE за повеќемоторни со повеќе пилоти, искуството од 1500 часа на летање на хеликоптери со повеќе пилоти што се бара во (б)(3) може да се смета за исполнето, ако тие остварile 500 часа време на летање во својство на PIC на хеликоптер со повеќе пилоти од истиот тип.

ОДДЕЛ 4

Посебни услови за испитувачи за овластување за класа – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Права

Правата на CRE се да спроведува, за авиони со еден пилот, освен за сложени авиони со високи перформанси со еден пилот:

(а) испити по практична оспособеност за стекнување на овластувања за класа и тип;

(б) проверки на стручноста за:

(1) продолжување или обновување на овластувања за класа и тип;

(2) продолжување и обновување на IR, под услов дека CRE ги исполнува условите наведени во FCL.1010.IRE(a).

FCL.1010.CRE CRE – Предуслови

Кандидатите за стекнување на овластување за CRE:

(а) имаат CPL(A), MPL(A) или ATPL(A) со права за летање со еден пилот или ги имале и имаат PPL(A);

(б) имаат овластување за CRI за односната класа или тип;

(в) остварile 500 часа време на летање во својство на пилот на авиони.

ОДДЕЛ 5

Прилог 1

Посебни услови за испитувачи за овластување за летање по инструменти – IRE

FCL.1005.IRE IRE – Права

Правата на имателот на овластување за IRE се да спроведува испити по практична оспособеност за стекнување и проверки на стручноста за продолжување и обновување на IR.

FCL.1010.IRE IRE – Предуслови

(а) IRE(A). Кандидатите за стекнување на овластување за авиони IRE имаат IRE(A) и остварile:

(1) 2000 часа време на летање во својство на пилот на авиони; и

(2) 450 часа време на летање по IFR, од кои 250 часа се во својство на инструктор.

(б) IRE(H). Кандидатите за стекнување на овластување за IRE за хеликоптери имаат IRE(H) и остварile:

(1) 2000 часа време на летање во својство на пилот на хеликоптери; и

(2) 300 часа време на летање по инструменти на хеликоптери, од кои 200 часа се во својство на инструктор.

(с) IRE(As). Кандидатите за стекнување на овластување за IRE за воздушни бродови имаат IRE(As) и остварile:

(1) 500 часа време на летање во својство на пилот на воздушни бродови; и

(2) 100 часа време на летање по инструменти на воздушни бродови, од кои 50 часа се во својство на инструктор.

ОДДЕЛ 6

Посебни услови за испитувачи на уреди за симулирано летање – SFE

FCL.1005.SFE SFE – Права и услови

(а) SFE(A) и SFE(PL). Правата на SFE за авиони или воздухоплови со вертикално полетување се да спроведува на FFS:

(1) испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за стекнување, продолжување или обновување на овластувања за тип на авиони со повеќе пилоти или на воздухоплови со вертикално полетување, во зависност од случајот;

(2) проверки на стручноста за продолжување или обновување на IR, под услови дека SFE ги исполнува условите наведени во FCL.1010.IRE за соодветната категорија на воздухоплов;

(3) испити по практична оспособеност за стекнување на ATPL(A);

(4) испити по практична оспособеност за стекнување на MPL, под услов дека испитувачот ги исполнил условите наведени во FCL.925;

(5) проценки на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластување за SFI на соодветната категорија на воздухоплов, под услов дека испитувачот има најмалку 3 години искуство како SFE.

(б) SFE(H). Правата на SFE за хеликоптери се да спроведува на FFS:

Прилог 1

(1) испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за стекнување, продолжување и обновување на овластувањата за тип; и

(2) проверки на стручноста за продолжување или обновување на IR, под услов дека SFE ги исполнува условите наведени во FCL.1010.IRE(б);

(3) испити по практична оспособеност за издавање на ATPL(H);

(4) испити по практична оспособеност и проверки на стручноста за издавање, продолжување или обновување на овластување за SFI(H), под услов испитувачот да има најмалку 3 години искуство како TRE.

FCL.1010.SFE SFE – Предуслови

(а) SFE(A). Кандидатите за стекнување на овластување за SFE за авиони:

(1) имаат или имале ATPL(A), овластување за класа или тип и овластување за SFI(A) за соодветниот тип на авиони;

(2) имаат најмалку 1500 часа време на летање како пилот на авиони со повеќе пилоти;

(3) за прво издавање на овластување за SFE, остварile најмалку 50 часа обука по летање на уред за симулирано летање во својство на SFI(A) за соодветниот тип.

(б) SFE(H). Кандидатите за стекнување на овластување за SFE за хеликоптери:

(1) имаат или имале ATPL(H), овластување за тип и овластување за SFI(H) за соодветниот тип на авиони;

(2) имаат најмалку 1000 часа време на летање како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти;

(3) за прво издавање на овластување за SFE, остварile најмалку 50 часа обука по летање на уред за симулирано летање во својство на SFI(H) за соодветниот тип.

ОДДЕЛ 7

Посебни услови за испитувачи за овластување за инструктор по летање – FIE

FCL.1005.SFE SFE – Права и услови

(а) FIE(A). Правата на FIE за авиони се да врши проценки на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластувањата за FI(A), CRI(A), IRI(A) и TRI(A) за авиони со еден пилот, под услов дека има соодветно овластување за инструктор.

(б) FIE(H). Правата на FIE за хеликоптери се да врши проценки на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластувањата за FI(H), IRI(H) и TRI(H) за хеликоптери со еден пилот, под услов дека има соодветно овластување за инструктор.

(в) FIE(As), (S), (B). Правата на FIE за едрилици, едрилици со мотор, балони и воздушни бродови се да врши проценки на компетентноста за стекнување, продолжување или обновување на овластувањата за инструктор за соодветната категорија на воздухоплов, под услов дека има соодветно овластување за инструктор.

FCL.1010.FIE FIE – Предуслови

(а) FIE(A). Кандидатите за стекнување на овластување за FIE за авиони:

Прилог 1

во случај на кандидати кои сакаат да вршат проценки на компетентноста:

(1) имаат соодветно овластување за инструктор, во зависност од случајот;

(2) остварile 2000 часа време на летање како пилоти на авиони или TMG; и

(3) остварile најмалку 100 часа време на летање на обучување на кандидати за стекнување на овластување за инструктор.

(б) FIE(H). Кандидатите за стекнување на овластување за FIE за хеликоптери:

(1) имаат соодветно овластување за инструктор, во зависност од случајот;

(2) остварile 2000 часа време на летање како пилоти на хеликоптери;

(3) остварile најмалку 100 часа време на летање на обучување на кандидати за стекнување на овластување за инструктор.

(в) FIE(As). Кандидатите за стекнување на овластување за FIE за воздушни бродови:

(1) остварile 500 часа време на летање како пилот на воздушни бродови;

(2) остварile најмалку 20 часа време на летање на обучување на кандидати за стекнување на овластување за FI(AS);

(3) имаат соодветно овластување за инструктор.

(г) FIE(S). Кандидатите за стекнување на овластување за FIE за едрилици:

(1) имаат соодветно овластување за инструктор;

(2) остварile 500 часа време на летање како пилот на едрилици или едрилици со мотор;

(3) остварile:

(i) за кандидати, кои сакаат да вршат проценки на компетентноста за TMG, 10 часа или 30 полетувања на обучување на кандидати за стекнување на овластување за инструктор за TMG;

(ii) во сите останати случаи, 10 часа или 30 полетувања на обучување на кандидати за стекнување на овластување за инструктор.;

(д) FIE(B). Кандидатите за стекнување на овластување за FIE за балони:

(1) имаат соодветно овластување за инструктор;

(2) остварile 350 часа време на летање како пилот на балони;

(3) остварile најмалку 10 часа време на летање на обучување на кандидати за стекнување на овластување за инструктор.

Прилог 1

Додаток 1

Признавање на теоретско познавање

А. ПРИЗНАВАЊЕ НА ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ ЗА СТЕКНУВАЊЕ НА ДОЗВОЛА НА ПИЛОТ ЗА ДРУГА КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВ – ДОПОЛНИТЕЛНА–ПРЕОДНА ОБУКА И УСЛОВИ ЗА ПОЛАГАЊЕ ИСПИТИ

1. LAPL, PPL, BPL и SPL

1.1. За стекнување на LAPL, на имателот на LAPL за друга категорија на воздухоплов во целост му се признава теоретското познавање од заедничките предмети како е утврдено во FCL.120(a).

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

— Теорија на летањето,
— Оперативни процедури,
— Перформанси и планирање на лет,
— Општо познавање на воздухоплови, Навигација.

1.3. За издавањето на PPL, BPL или SPL, на имателот на LAPL за истата категорија на воздухоплов, во целост му се признава наставата по теоретско познавање и условите за полагање испити.

2. CPL

2.1. Кандидатот за CPL, кој има CPL за друга категорија на воздухоплов посетува дополнителна–преодна обука по теоретско познавање на одобрен курс согласно разликите идентификувани помеѓу наставните програми за стекнување на CPL за различни категории на воздухоплови.

2.2. Кандидатот полага испити по теоретско познавање како што е дефинирано во овој дел, од следните предмети за соодветната категорија на воздухоплов:

021 — Општо познавање на воздухоплови: Конструкција и системи, Електрични системи, Погонски групи, Опрема за во случај на опасност,
022 — Општо познавање на воздухоплови: Инструменти,
032/034— Перформанси на авиони или хеликоптери, во зависност што е применливо,
070 — Оперативни процедури, и
080 — Теорија на летањето.

2.3. На кандидатот за стекнување на CPL, кој ги положил соодветните испити по теоретско познавање и испитите за IR за соодветната категорија на воздухоплов, му се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање од следните предмети:

— Човечки ресурси,
— Метеорологија.

3. ATPL

3.1. Кандидатот за ATPL, кој има ATPL за друга категорија на воздухоплов посетува преодна обука по теоретско познавање во ATO согласно разликите кои се идентификувани помеѓу наставните програми за ATPL за различни категории на воздухоплов.

3.2. Кандидатот полага испити по теоретско познавање како што е дефинирано во овој дел, по следните предмети за соодветната категорија на воздухоплов:

021 — Општо познавање на воздухоплови: Конструкција и системи, Електрични системи, Погонски групи, Опрема за во случај на опасност,

Прилог 1

022 — Општо познавање на воздухоплови: Инструменти,
032 — Перформанси,
070 — Оперативни процедури, и
080 — Теорија на летањето.

3.3. На кандидатот за стекнување на ATPL(A), кој го положил соодветниот испит по теоретско познавање за CPL(A) му се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање по предметот VFR комуникација.

3.4. На кандидатот за стекнување на ATPL(H), кој го положил соодветниот испит по теоретско познавање за CPL(H) му се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање по следните предмети:

— Воздухопловни прописи,
— Теорија на летањето (хеликоптери)
— VFR комуникација.

3.5. На кандидатот за стекнување на ATPL(A), кој го положил соодветниот испит по теоретско познавање за IR(A) му се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање по предметот IFR комуникација.

3.6. На кандидатот за стекнување на ATPL(H) со IR(H), кој ги положил соодветните испити по теоретско познавање за CPL(H) му се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање по следните предмети:

— Теорија на летањето (хеликоптери)
— VFR комуникација.

4. IR

4.1. На кандидатот за стекнување на IR, кој ги положил соодветните испити по теоретско познавање за CPL за истата категорија на воздухоплов, му се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање од следните предмети:

— Човечки ресурси,
— Метеорологија.

4.2. Од кандидат за стекнување на IR(H), кој ги положил соодветните испити по теоретско познавање за ATPL(H) се бара да ги положи и испитите од следните предмети:

— Воздухопловни прописи,
— Планирање и следење на лет,
— Радио–навигација,
— IFR комуникација.

Прилог 1

Додаток 2

Скала на ICAO за определување на нивото на познавање на јазик – експертско, проширено и оперативно ниво

НИВО	ИЗГОВОР.	СТРУКТУРА	РЕЧНИК	ТЕЧНОСТ ВО ЗБОРУВАЊЕТО	РАЗБИРАЊЕ	ИНТЕРАКЦИЈА
Стручно **(ниво 6)**	Изговорот, нагласокот, ритамот и интонацијата, иако е можно да се под влијание на мајчиниот јазик или регионалните варијанти, речиси никогаш не влијаат врз леснотијата за разбирање.	Доследно добро ги владее како основните така и комплексните граматички структури и модели на реченициte.	Фондот на зборови и точноста се доволни за успешна комуникација за најразлични познати и непознати теми. Речникот е идиоматски, нијансиран и чувствителен на изборот на зборови.	Може да зборува опширно, течно, без напор. Го менува темпото на зборување заради стилски ефекти, на пр. за да нагласи некоја поединост. Спонтано користи соодветни реченички маркери и сврзници.	Разбирањето е постојано правилно во речиси секој контекст и го опфаќа разбирањето на јазичните и културолошките финеси.	Лесно комуницира во речиси сите ситуации. Има чувство за говорните и неговорните знаци и соодветно реагира на нив.
Напредно **(ниво 5)**	Изговорот, нагласокот, ритамот и интонацијата, иако е можно да се под влијание на мајчиниот јазик или регионалните варијанти, ретко	Доследно добро ги владее основните граматички структури и моделите на реченициte. Прави обид за користење на комплексни структури, но со грешки коишто понекогаш ја попречуваат комуникацијата.	Фондот на зборови и точноста се доволни за успешна комуникација кога се работи за општи, конкретни теми и теми поврзани со работата. Доследно и успешно парафразира. Фондот на зборови е понекогаш идиоматски.	Може подолго да зборува со релативна леснотија на познати теми, но не користи различни начини на говор како стилско средство. Може да користи соодветни разговорни маркери или сврзници.	Разбирањето е прецизно кај општи, конкретни теми и теми поврзани со работата и воглавно прецизно кога говорникот се соочува со	Одговорите се брзи, соодветни и информативни. Ефикасно го контролира односот говорник / слушател.

Прилог 1

НИВО	ИЗГОВОР.	СТРУКТУРА	РЕЧНИК	ТЕЧНОСТ ВО ЗБОРУВАЊЕТО	РАЗБИРАЊЕ	ИНТЕРАКЦИЈА
	го попречуваат лесното разбирање.				јазичен или ситуациски проблем или со неочекуван пресврт на настаните. Може да разбира широк избор на различни говорни варијанти (дијалект и / или акцент) или изрази.	
Оперативно **(ниво 4)**	Изговорот, нагласокот, ритамот и интонацијата се под влијание на мајчиниот јазик или регионалните варијанти, но само понекогаш го попречуваат лесното разбирање.	Како основните граматички структури така и моделите на реченициte ги користи креативно и обично добро ги владее. Можно е да се појават грешки, особено во невообичаени или неочекувани околности, но тие ретко влијаат врз значењето.	Фондот на зборови и точноста се обично доволни за успешна комуникација кога се работи за општи, конкретни теми и теми поврзани со работата. Може често успешно да парафразира во недостаток на зборови во невообичаени или неочекувани ситуации.	Извесно време може да зборува со адекватно темпо. Понекогаш може да се наруши течноста на зборувањето при преминот од извежбан или шаблонски говор на спонтана комуникација, но ова не ја попречува успешната комуникација. Во одредена мерка се служи со соодветни разговорни маркери или сврзници, но во помала мера. Пополнувачките зборчиња не го	Разбирањето е главно правилно кога се работи за општи, конкретни теми и теми поврзани со работата доколку акцентот или варијантата што се користи се доволно разбирливи за меѓународна заедница на корисници. Во случаите кога говорникот се	Одговорите се обично брзи, соодветни и информативни. Започнува и одржува размена на податоци дури и во случаи на неочекуван пресврт на настаните. Адекватно се справува со очигледните недоразбирања преку проверка, потврдување или појаснување.

Прилог 1

НИВО	ИЗГОВОР.	СТРУКТУРА	РЕЧНИК	ТЕЧНОСТ ВО ЗБОРУВАЊЕТО	РАЗБИРАЊЕ	ИНТЕРАКЦИЈА
				попречуваат вниманието.	соочува со јазичен или ситуациски проблем или со неочекуван развој на настаните, разбирањето може да се успори или може да се јави потреба за објаснување.	

Забелешка: Првичниот текст на Додаток 2 е префрлен во АМС, исто така види ги објаснувањата.

Прилог 1

Додаток 3

Курсеви за обука за стекнување на CPL и ATPL

1. Во овој додаток се опишуваат условите за различните типови на курсеви за обука за стекнување на CPL и ATPL, со и без IR.

2. Кандидатот кој сака да се префрли во друга АТО за време на курс за обука, поднесува барање до надлежниот орган за званична процена на потребните часа на обука кои мора да ги оствари.

А. Интегриран курс за ATP - Авиони

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за ATP(A) е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое им е потребно да работат како копилоти на повеќемоторни авиони со повеќе пилоти во јавниот воздушен превоз и да добијат CPL(A)/IR.

2. Кандидат, кој сака да посетува интегриран курс за ATP(A), ги завршува сите фази на обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО.

3. Кандидатот може да го примаат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PPL(A) или PPL(H) издадени согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот има PPL(A) или PPL(H), му се признаваат 50% од часовите на летање остварени пред почетокот на курсот и тоа максимум 40 часа од времето на летање, или 45 часа ако има овластување за летање ноќе, од кои најмногу до 20 часа може да се на сметка на условот за времето на летање со инструктор.

4. Курсот содржи:

   (а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за ATPL(A);

   (б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти; и

   (в) обука за МСС за работа на авиони со повеќе пилоти.

5. Кандидат, кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за ATP(A), може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права и за IR, ако се исполнети важечките услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Курсот за настава по теоретско познавање за ATP(A) се состои од настава од најмалку 750 часа.

7. Курсот за МСС се состои од најмалку 25 часа настава по теоретско познавање и вежби.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

8. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги дава ATPL(A) на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

9. Обуката по летање, која не опфаќа обука за стекнување на овластување за тип, се состои вкупно од најмалку 195 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот, од кои најмногу 55 часа од целиот курс можат да се време на летање по инструменти поминато на земја. Од вкупно 195 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

Прилог 1

(а) 95 часа обука со инструктор, од кои не повеќе од 55 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја;

(б) 70 часа како PIC, вклучувајќи летање по VFR и летање по инструменти во својство на ученик–водач на воздухоплов (SPIC). Времето на летање по инструменти во својство на SPIC се признава како време на летање како PIC до најмногу 20 часа;

(в) 50 часа на лет на маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 540 km (300 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(г) 5 часа на време на летање се вршат ноќе, од кои 3 часа се летање на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигациски лет на маршрута и 5 соло полетувања и 5 соло слетувања со целосно запирање; и

(д) 115 часа време на летање по инструменти, кое се состои од најмалку:

(1) 20 часа во својство на SPIC;

(2) 15 часа обука за MCC, за која може да се користи FFS или FNPT II;

(3) 50 часа обука на летање по инструменти, од кои до:

(i) 25 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FNPT I; или

(ii) 40 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FNPT II, FTD 2 или FFS, од кои до 10 часа може да се остварат на FNPT I;

На кандидат, кој има уверение за завршен курс „Основен модул за летање по инструменти“, му се признаваат до 10 часа од времето што се бара за летање по инструменти. Часовите спроведени на BITD не се признаваат;

(ѓ) 5 часа треба да се спроведат на авион со уверение за превоз на најмалку 4 лица, со променлив чекор на елисата и стоен трап кој се вовлекува.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

10. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(A) на едномоторен или повеќемоторен авион и испит по практична оспособеност за стекнување на IR на повеќемоторен авион.

Б. Модуларен курс за ATP - Авиони

1. Кандидатите за ATPL(A), кои ја завршиле наставата по теоретско познавање на еден модуларен курс треба да:

(а) имаат најмалку PPL(A) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција; и

ги поминале најмалку следниот број на часови на настава по теоретско познавање:

(1) за кандидати кои имаат PPL(A): 650 часа;

(2) за кандидати кои имаат CPL(A): 400 часа;

Прилог 1

(3) за кандидати кои имаат IR(A): 500 часа;

(4) за кандидати кои имаат CPL(A) IR(A): 250 часа.

Наставата по теоретско познавање треба да се заврши пред да се полага испитот по практична оспособеност за стекнување на ATPL(A).

B. Интегриран курс за CPL/IR - Авиони

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за CPL(A) и IR(A) е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое им е потребно да летаат на едномоторни и повеќемоторни авиони во јавниот воздушен превоз и да добијат CPL(A)/IR.

2. Кандидат, кој сака да посетува интегриран курс за CPL(A)/IR ги завршува сите фази на обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО.

3. Кандидатот може да го примаат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PPL(A) или PPL(H) издадени согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот е имател на PPL(A) или PPL(H), му се признаваат 50% од часовите на летање остварени пред почетокот на курсот и тоа максимум 40 часа од времето на летање, или 45 часа ако има овластување за летање ноќе, од кои најмногу до 20 часа може да се на сметка на условот за време на летање со инструктор.

4. Курсот содржи:

(а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(A) и IR;

(б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти; и

5. Кандидат, кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за CPL/IR(A), може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права и за IR, ако се исполнети важечките услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Курсот за настава по теоретско познавање за CPL(A)/IR се состои од настава од најмалку 500 часа.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги даваат CPL(A) и IR на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Обуката по летање, која не опфаќа обука за стекнување на овластување за тип, се состои вкупно од најмалку 180 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот, од кои најмногу 40 часа од целиот курс може да се време на летање по инструменти поминато на земја. Од вкупно 180 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

(а) 80 часа обука со инструктор, од кои не повеќе од 40 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја;

(б) 70 часа како PIC, вклучувајќи летање по VFR и летање по инструменти во својство на (SPIC). Времето на летање по инструменти во својство на SPIC се признава само како време на летање како PIC до најмногу 20 часа;

Прилог 1

(в) 50 часа на лет на маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 540 km (300 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(г) 5 часа на време на летање се вршат ноќе, од кои 3 часа се летање на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигациски лет на маршрута и 5 соло полетувања и 5 соло слетувања со целосно запирање; и

(д) 100 часа време на летање по инструменти, кое се состои, најмалку од:

(1) 20 часа во својство на SPIC;

(2) 50 часа обука по летање, од кои до:

(i) 25 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FNPT I; или

(ii) 40 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FNPT II, FTD 2 или FFS, од кои до 10 часа може да се остварат на FNPT I;

На кандидат, кој има уверение за завршен курс за „Основен модул за летање по инструменти", му се признаваат до 10 часа од времето што се бара за летање по инструменти. Часовите спроведени на BITD не се признаваат;

(ѓ) 5 часа треба да се спроведат на авион со уверение за превоз на најмалку 4 лица, со променлив чекор на елисата и стоен трап кој се вовлекува.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

9. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(A) и испит по практична оспособеност за стекнување на IR или на едномоторен или на повеќемоторен авион.

Г. Интегриран курс за CPL – Авиони

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за CPL е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое е потребно за издавање на CPL(A).

2. Кандидат, кој сака да посетува интегриран курс за CPL(A) ги завршува сите фази на обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО.

3. Кандидатот може да го примат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PPL(A) или PPL(H) издадени согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот е имател на PPL(A) или PPL(H), му се признаваат 50% од часовите на летање остварени пред почетокот на курсот и тоа максимум 40 часа од времето на летање, или 45 часа ако има овластување за летање на авион ноќе, од кои најмногу до 20 часа може да се на сметка на условот за времето на летање со инструктор.

4. Курсот се состои од:

(а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(A);

(б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти; и

Прилог 1

5. Кандидатот, кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за CPLA), може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права, ако се исполнети важечките услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Курсот за настава по теоретско познавање за CPL(A) се состои од настава од најмалку 350 часа.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги дава CPL(A) на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Обуката по летање, која не опфаќа обука за стекнување на овластување за тип, се состои вкупно од најмалку 150 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот, од кои најмногу 5 часа од целиот курс може да е време на летање по инструменти поминато на земја. Од вкупно 150 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

(а) 80 часа обука со инструктор, од најмногу 5 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја;

(б) 70 часа како PIC;

(в) 20 часа на лет на маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 540 km (300 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(г) 5 часа на време на летање се вршат ноќе, од кои 3 часа се летање на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигациски лет на маршрута и 5 соло полетувања и 5 соло слетувања со целосно запирање; и

(д) 10 часа време на обука по летање по инструменти, од кои не повеќе од 5 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FNPT I; FTD 2, FNPT II или на FFS. На кандидат, кој има уверение за завршен курс за „Основен модул за летање по инструменти“, му се признаваат до 10 часа од времето што се бара за обука за летање по инструменти. Часовите спроведени на BITD не се признаваат;

(ѓ) 5 часа треба да се спроведат на авион со уверение за превоз на најмалку четири лица, а кој е со променлив чекор на елисата и стоен трап кој се вовлекува.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

9. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(A) на едномоторен или на повеќемоторен авион.

Д. Модуларен курс за CPL – Авиони

ОПШТО

1. Целта на модуларниот курс за CPL(A) е да се обучат имателите на PPL(A) до ниво на стручност кое им е потребно да добијат CPL(A).

Прилог 1

2. Пред да започне со модуларен курс за CPL(A), кандидатот треба да е имател на PPL(A) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција.

3. Пред да започне со обуката по летање, кандидатот треба:

   (а) да оствари 150 часа време на летање;

   (б) да ги исполни предусловите за стекнување на овластување за класа или тип за повеќемоторни авиони согласно наведеното во Поддел Ж, ако на испитот по практична оспособеност треба да се користи повеќемоторен авион.

4. Кандидатот, кој сака да посетува модуларен курс за CPL(A), ги завршува сите фази на обуката по летање на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО. Наставата по теоретско познавање може да се врши во АТО која врши само настава по теоретско познавање.

5. Курсот се состои од:

   (а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(A); и

   (б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Одобрен курс за настава по теоретско познавање за CPL(A) се состои од настава од најмалку 250 часа.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги даваат CPL(A) на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Кандидатите без IR треба да имаат најмалку 25 часа на обука по летање со инструктор, вклучувајќи 10 часа на обука по летање по инструменти од кои најмногу 5 часа може да се обука за летање по инструменти помината на земја на BITD, FNPT I или II, FTD 2 или на FFS.

9. На кандидатите, кои имаат важечко IR(A), во целост им се признава обуката по летање по инструменти со инструктор. На кандидатите кои имаат важечко IR(H) им се признаваат до 5 часа од обуката по летање по инструменти со инструктор, но во тој случај најмалку 5 часа од обуката по летање по инструменти со инструктор се врши на авион. На кандидат, кој има уверение за завршен курс за „Основниот модул за летање по инструменти“, му се признаваат до 10 часа од потребното време за обука за летање по инструменти.

10. (а) Кандидатите со важечко IR поминуваат најмалку 15 часа на обука по летање по надворешна видливост со инструктор.

    (б) Кандидатите кои немаат овластување за летање на авион ноќе, одат на дополнителна обука по летање во ноќни услови од најмалку 5 часа, од кои 3 часа е обука со инструктор, која опфаќа најмалку 1 час на навигациски лет на маршрута и 5 соло полетувања и 5 соло слетувања со целосно запирање.

11. Најмалку 5 часа од обуката по летање се врши на авион кој има уверение за превоз на најмалку 4 лица и е со променлив чекор на елисата и со стоен трап кој се вовлекува.

ИСКУСТВО

Прилог 1

12. Кандидатот за CPL(A) остварува најмалку 200 часа време на летање, вклучувајќи најмалку:

(а) 100 часа како PIC, од кои 20 часа време на летање на маршрута во својство на PIC, кои пак опфаќаат лет на маршрута по VFR, од најмалку 540 km (300 NM), при што се вршат слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(б) 5 часа време на летање се вршат ноќе, од кои 3 часа се летање на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигациски лет на маршрута и 5 соло полетувања и 5 соло слетувања со целосно запирање; и

(в) 10 часа време на обука по летање по инструменти, од кои најмногу 5 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FNPT I или FNPT II или на FFS. На кандидат, кој има уверение за завршен курс „Основен модул за летање по инструменти", му се признаваат до 10 часа од времето што се бара за обуката за летање по инструменти. Часовите спроведени на BITD не се признаваат;

(г) 6 часа време на летање се остваруваат на повеќемоторен авион;

(д) часовите поминати во својство на PIC на други категории на воздухоплов може да се пресметаат во вкупното време од 200 часа време на летање, во следните случаи:

(i) 30 часа на хеликоптер, ако кандидатот има PPL(H); или

(ii) 100 часа на хеликоптери, ако кандидатот има CPL(H); или

(iii) 30 часа на TNG или на едрилици; или

(iv) 30 часа на воздушни бродови, ако кандидатот има PPL(As); или

(v) 60 часа на воздушни бродови, ако кандидатот има CPL(As).

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСОПОСБЕНОСТ

13. По завршување на обуката по летање и исполнување на условите за искуство, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(A) или на едномоторен или на повеќе–моторен авион.

Г. Интегриран курс за ATP/IR – Хеликоптери

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за ATP(H)/IR е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое им е потребно да летаат во својство на копилоти на повеќемоторни хеликоптери со повеќе пилоти, во јавниот воздушен превоз и да добијат CPL(H)/IR.

2. Кандидатот кој сака да посетува интегриран курс за ATP(H)/IR ги завршува сите фази на обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на ATO.

3. Кандидатот може да го примаат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PPL(H) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот е имател на PPL(H), му се признава 50% од односното искуство, и тоа максимум:

(а) до 40 часа, од кои до 20 часа може да е обука со инструктор; или

(б) до 50 часа, од кои до 25 часа може да се обука со инструктор, ако има овластување за летање ноќе со хеликоптер.

4. Курсот се состои од:

Прилог 1

(а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за ATPL(H);

(б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти; и

(в) обука за MCC за операции на хеликоптери со повеќе пилоти.

5. Кандидатот кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за ATP(H)/IR, може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права и за IR, ако се исполнети важечките услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Курсот за настава по теоретско познавање за ATP(H)/IR се состои од настава од најмалку 750 часа.

7. Курсот за MCC се состои од најмалку 25 часа настава по теоретско познавање и вежби.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

8. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му се даваат на имателот на ATPL(H) и IR.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

9. Обуката по летање се состои вкупно од најмалку 195 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот. Во рамките на вкупно 195 часа кандидатите остваруваат најмалку:

(а) 140 часа обука со инструктор, од кои:

(1) 75 часа од наставата по летање по надворешна видливост може да опфаќаат:

(i) 30 часа на хеликоптер FFS, ниво C/D; или

(ii) 25 часа на FTD 2, 3; или

(iii) 20 часа на хеликоптер FNPT II/III; или

(iv) 20 часа на авион или на TMG;

(2) 50 часа од обуката по инструменти може да опфаќа:

(i) до 20 часа на хеликоптер FFS или FTD 2, 3 или FNPT II/III; или

(ii) 10 часа најмалку на хеликоптер FNPT I или на авион;

(3) 15 часа за MCC, за што може да се користи хеликоптер FFS или хеликоптер FTD 2, 3 (MCC) или FNPT II/III MCC.

Ако хеликоптерот кој се користи за обука по летање е од различен тип од хеликоптерот FFS кој се користи за обука по летање по надворешна видливост, максималното признавање се ограничува на она кое е доделено за хеликоптерот FNPT II/III;

Прилог 1

(б) 55 часа како PIC, од кои 40 часа може да се во својство на SPIC. Најмалку 14 часа соло летање по надворешна видливост и 1 час самостоен/соло лет ноќе;

(в) 50 часа лет на маршрута, вклучувајќи најмалку 10 часа летање на маршрута во својство на SPIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 185 km (100 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(г) 5 часа на време на летање на хеликоптери се вршат ноќе, од кои 3 часа се летање на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигациски лет на маршрута и 5 соло кругови ноќе. Секој круг содржи полетување и слетување;

(д) 50 часа време на летање по инструменти со инструктор, кое се состои од:

(i) 10 часа основна обука по инструменти; и

(ii) 40 часа обука за IR, која опфаќа најмалку 10 часа на повеќемоторни хеликоптери со уверение за летање по IFR.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

10. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(H) на повеќемоторен хеликоптер и испит по практична оспособеност за стекнување на IR на повеќемоторен хеликоптер со уверение за летање по IFR и треба да ги исполнува условите за обука за MCC.

Е. Интегриран курс за ATP — хеликоптери

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за ATP(H) е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое им е потребно да летаат во својство на копилоти на повеќемоторни хеликоптери со повеќе пилоти, ограничени на права за VFR, во јавниот воздушен превоз и да добијат CPL(H).

2. Кандидатот кој сака да посетува интегриран курс за ATP(H) ги завршува сите фази на обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на ATO.

3. Кандидатот може да го примат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PPL(H) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот е имател на PPL(H), му се признава 50% од односното искуство, и тоа максимум:

(а) до 40 часа, од кои до 20 часа може да е обука со инструктор; или

(б) до 50 часа, од кои до 25 часа може да е обука со инструктор, ако има овластување за летање ноќе со хеликоптер.

4. Курсот се состои од:

(а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за ATPL(H);

(б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти; и

(в) обука за MCC за операции на хеликоптери со повеќе пилоти.

5. Кандидатот кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за ATP(H), може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права, ако се исполнети важечките услови.

Прилог 1

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Курсот за настава по теоретско познавање за ATP(H) се состои од настава од најмалку 650 часа.

7. Курсот за MCC се состои од најмалку 20 часа настава по теоретско познавање и вежби.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

8. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги даваат ATPL(H) на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

9. Обуката по летање се состои вкупно од најмалку 150 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот. Во рамките на вкупно 150 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

(а) 95 часа обука со инструктор, од кои:

(i) 75 часа од наставата по летање по надворешна видливост може да опфаќаат:

(1) 30 часа на хеликоптер FFS, ниво C/D; или

(2) 25 часа на FTD 2, 3; или

(3) 20 часа на хеликоптер FNPT II/III; или

(4) 20 часа на авион или на TMG;

(ii) 10 часа од основната обука по инструменти може да опфаќа 5 часа најмалку на хеликоптер FNPT I или на авион;

(iii) 10 часа за MCC, за што може да се користи хеликоптер: може да се користи хеликоптер FFS или FTD 2, 3 (MCC) или FNPT II/III MCC.

Ако хеликоптерот кој се користи на обуката по летање е друг тип за разлика од хеликоптерот FFS кој се користи за обука по летање по надворешна видливост, максималното признавање се ограничува на она предвидено за хеликоптерот FNPT II/III;

(б) 55 часа во својство на PIC, од кои 40 часа може да се остварат во својство на SPIC. Најмалку 14 часа соло летање по надворешни услови и 1 час /соло летање ноќе;

(в) 50 часа на лет на маршрута, вклучувајќи најмалку 10 часа лет на маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 185 km (100 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(г) 5 часа на време на летање на хеликоптери се вршат ноќе, од кои 3 часа се обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигациски лет на маршрута и 5 соло школски кругови ноќе. Секој круг содржи полетување и слетување.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

10. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(H) на повеќемоторен хеликоптер и ги исполнува условите за MCC.

Прилог 1

Ж. Модуларен курс за ATP - Хеликоптери

1. Кандидатите за ATPL(H), кои ја завршиле наставата по теоретско познавање на модуларен курс, треба да имаат најмалку PPL(H) и да ги поминат следните часови на обука во рок од 18 месеци:

   (а) за кандидати кои имаат PPL(H) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција: 550 часа;

   (б) за кандидати кои имаат CPL(H): 300 часа.

2. Кандидатите за ATPL(H)/IR кои завршиле настава по теоретско познавање на модуларен курс, треба да имаат најмалку PPL(H) и да ги поминат најмалку следните часа на обука:

   (а) за кандидати кои имаат PPL(H): 650 часа;

   (б) за кандидати кои имаат CPL(H): 400 часа.

   (ц) за кандидати кои имаат IR(H): 500 часа;

   (д) за кандидати кои имаат CPL(H) и за IR(H): 250 часа;

З. Интегриран курс за CPL/IR - Хеликоптери

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за CPL(H)/IR е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое им е потребно да летаат на повеќемоторни хеликоптери со еден пилот и да добијат CPL(H)/IR.

2. Кандидатот кој сака да посетува интегриран курс за CPL(H)/IR ги завршува сите фази на обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО.

3. Кандидатот може да го примаат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PL(H) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот е имател на PPL(H), му се признава 50% од односното искуство, и тоа максимум до:

   (а) 40 часа, од кои до 20 часа може да се обука со инструктор; или

   (б) 50 часа, од кои до 25 часа може да се обука со инструктор, ако има овластување за летање ноќе со хеликоптер.

4. Курсот содржи:

   (а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(H) и IR, и за прво овластување за тип на повеќемоторен хеликоптер;

   (б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти.

5. Кандидатот кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за CPL(H)/IR), може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права и за IR, ако се исполнети важечките услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Курсот за настава по теоретско познавање за CPL(H)/IR се состои од настава од најмалку 500 часа.

Прилог 1

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги даваат CPL(H) и IR на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Обуката по летање се состои вкупно од најмалку 180 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот. Во рамките на овие 180 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

(а) 125 часа обука со инструктор, од кои:

(i) 75 часа на обука по летање во услови на надворешна видливост, кои може да опфаќаат:

(1) 30 часа на хеликоптер FFS, ниво C/D; или

(2) 25 часа на хеликоптер FTD 2, 3; или

(3) 20 часа на хеликоптер FNPT II/III; или

(4) 20 часа на авион или TMG;

(ii) 50 часа на обука по летање по инструменти, кои може да опфаќаат:

(1) до 20 часа на хеликоптер FFS или FTD 2, 3, или FNPT II, III или

(2) 10 часа најмалку на хеликоптер FNPT I или на авион.

Ако типот на хеликоптерот кој се користи на обуката по летање е различен од типот на хеликоптерот FFS кој се користи на обука по летање по надворешна видливост, максималното признавање се ограничува на она кое е доделено за FNPT II/III;

(б) 55 часа како PIC, од кои 40 часа може да се во својство на SPIC. Најмалку 14 часа се остваруваат на соло лет по услови на надворешна видливост;

(в) 10 часа на лет на маршрута со инструктор;

(г) 10 часа лет на маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 185 km (100 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(д) 5 часа време на летање на хеликоптери се вршат ноќе, кои се состојат од 3 часа поминати на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час на навигациски лет на маршрута и 5 соло школски круга извршени ноќе. Секој школски круг содржи полетување и слетување:

(ѓ) 50 часа на обука за летање по инструменти, кои се состојат од:
(i) 10 часа на основна обука за летање по инструменти;

(ii) 40 часа обука за IR, која опфаќа најмалку 10 часа обука на повеќемоторни хеликоптери со уверение за летање по IFR;

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

Прилог 1

9. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(H), било на повеќемоторен или на едномоторен хеликоптер, и испит по практична оспособеност за стекнување на IR на повеќемоторен хеликоптер со уверение за летање по IFR.

S. Интегриран курс за CPL – Хеликоптери

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за CPL(H) е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое им е потребно за стекнување на CPL(H).

2. Кандидатот кој сака да посетува интегриран курс за CPL(H) ги завршува сите фази од обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО.

3. Кандидатот може да го примаат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PPL(H) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот е имател на PPL(H), му се признава 50% од односното искуство, и тоа максимум до:

   (а) 40 часа, од кои до 20 часа може да се обука со инструктор; или

   (б) 50 часа, од кои до 25 часа може да се обука со инструктор, ако има овластување за летање со хеликоптер ноќе.

4. Курсот содржи:

   (а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(H); и

   (б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти; и

5. Кандидат, кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за CPL(H), може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права, ако се исполнети важечките услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Одобрен курс за настава по теоретско познавање се состои од настава од најмалку 350 часа на обука или 200 часа, ако кандидатот е имател на PPL.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги дава CPL(H) на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Обуката по летање се состои вкупно од најмалку 135 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот, од кои најмногу 5 часа може да е обука по инструменти помината на земја. Во рамките на овие 135 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

   (а) 85 часа обука со инструктор, од кои:

      (i) 75 часа на обука по летање во услови на надворешна видливост, кои може да опфаќаат:

         (1) 30 часа на хеликоптер FFS, ниво C/D; или

Прилог 1

(2) 25 часа на хеликоптер FTD 2, 3; или

(3) 20 часа на хеликоптер FNPT II/III; или

(4) 20 часа на авион или TMG;

(ii) до 10 часа може да се на обука по летање по инструменти, а кои може да опфаќаат 5 часа најмалку на хеликоптер FNPT или на авион;

Ако типот на хеликоптерот кој се користи на обуката по летање е различен од типот на хеликоптерот FFS кој се користи на обука за летање по надворешна видливост, максималното признавање се ограничува на она кое е доделено за FNPT II/III;

(б) 50 часа како PIC, од кои 35 часа може да се во својство на SPIC. Најмалку 14 часа се остваруваат на соло лет во услови на надворешна видливост и 1 час соло лет ноќе;

(в) 10 часа на лет по маршрута со инструктор;

(г) 10 часа лет по маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 185 km (100 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(д) 5 часа време на летање на хеликоптери се вршат ноќе, кои се состојат од 3 часа поминати на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час на навигациски лет на маршрута и 5 соло школски круга извршени ноќе. Секој школски круг содржи полетување и слетување:

(ѓ) 10 часа на обука по летање по инструменти со инструктор, вклучувајќи најмалку 5 часа на хеликоптер.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

9. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(H).

И. Модуларен курс за CPL – Хеликоптери

ОПШТО

1. Целта на модуларниот курс за CPL(H) е да се обучат имателите на PPL(H) до ниво на стручност кое им е потребно да добијат CPL(H).

2. Пред да започне со модуларен курс за CPL(H), кандидатот треба да е имател на PPL(H) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција.

3. Пред да започне со обуката по летање, кандидатот треба да:

(а) оствари 155 часа време на летање како пилот на хеликоптери, вклучувајќи и 50 часа во својство на PIC, од кои 10 часа се лет по маршрута;

(б) се придржува кон FCL.725 и FCL.720.H, ако треба да се користи повеќемоторен хеликоптер на испитот по практична оспособеност.

4. Кандидатот кој сака да посетува модуларен курс за CPL(H) ги завршува сите фази на обуката по летање на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на ATO. Наставата по теоретско познавање може да се врши во ATO која спроведува само настава по теоретско познавање.

Прилог 1

5. Курсот се состои од:

(а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(H); и

(б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Одобрен курс за настава по теоретско познавање за CPL(H) се состои од настава од најмалку 250 часа.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги дава CPL(H) на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Кандидатите без IR треба да имаат најмалку 30 часа на обука по летање со инструктор, од кои:

(а) 20 часа обука по летање при надворешна видливост, кои може да опфаќаат 5 часа на хеликоптер FFS или FTD 2, 3 или FNPT II, III; и

(б) 10 часа обука по летање по инструменти, кои може да опфаќаат 5 часа најмалку на FTD 1 или FNPT I или на авион.

9. На кандидатите, кои имаат важечко IR(H), во целост им се признава времето поминато на обука по летање по инструменти со инструктор. Кандидатите, кои имаат важечко IR(A), поминуваат најмалку 5 часа од обуката по летање по инструменти со инструктор на хеликоптер.
10. Кандидатите кои немаат овластување за летање на хеликоптер ноќе, одат на дополнителна обука по летање во ноќни услови од најмалку 5 часа, од кои 3 часа е обука со инструктор, која опфаќа најмалку 1 час навигациски лет по маршрута и 5 соло навигациски школски круга во ноќни услови. Секој школски круг опфаќа полетување и слетување.

ИСКУСТВО

11. Кандидатот за CPL(H) остварува најмалку 185 часа на летање, вклучувајќи 50 часа како PIC, од кои 10 часа летање по маршрута во својство на PIC, кои пак опфаќаат лет на маршрута по VFR, од најмалку 185 km (100 NM), при што се вршат слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на заминување;

Часовите остварени како водач на воздухоплов на други категории на воздухоплови може да се пресметаат во вкупното време од 185 часа не летање во следните случаи:

(а) 20 часа на авиони, ако кандидатот има PPL(A); или

(б) 50 часа на авиони, ако кандидатот има CPL(A); или

(в) 10 часа на TMG или на едрилици; или

(г) 20 часа на воздушни бродови, ако кандидатот има PPL(As); или

(д) 50 часа на воздушни бродови, ако кандидатот има CPL(As).

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

Прилог 1

12. По завршување на односната обука по летање и исполнување на условите за искуство, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(H).

J. Интегриран курс за CPL/IR – Воздушни бродови

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за CPL(As)/IR е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое им е потребно да управуваат воздушни бродови, во јавниот воздушен превоз и да добијат CPL(As)/IR.

2. Кандидатот кој сака да посетува интегриран курс за CPL(As)/IR ги завршува сите фази на обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО.

3. Кандидатот може да го примаат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H) издадени согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот е имател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H) му се признава максимум до:

   (а) 10 часа, од кои до 5 часа може да е обука со инструктор; или

   (б) 15 часа, од кои до 7 часа може да е обука со инструктор, ако има овластување за летање ноќе со воздушен брод.

4. Курсот се состои од:

   (а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(As) и IR, и за прво овластување за тип на воздушен брод; и

   (б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти.

5. Кандидатот кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за CPL/IR(As), може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права и за IR, ако се исполнети важечките услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Курсот за настава по теоретско познавање за CPL(As)/IR се состои од настава од најмалку 500 часа.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги даваат CPL(As) и IR на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Обуката по летање се состои вкупно од најмалку 80 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот. Во рамките на вкупно 80 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

   (а) 60 часа обука со инструктор, од кои:

      (i) 30 часа обука по летање по надворешна видливост, кои може да опфаќаат:

Прилог 1

(1) 12 часа на воздушен брод FFS; или

(2) 10 часа на воздушен брод FTD; или

(3) 8 часа на воздушен брод FNPT II/III; или

(4) 8 часа на авион, хеликоптер или на TMG;

(ii) 30 часа од обуката по инструменти може да опфаќа:

(1) до 12 часа на воздушен брод FFS или FTD или FNPT II/III; или

(2) 6 часа најмалку на воздушен брод FTD I или FNPT I или на авион.

Ако воздушниот брод кој се користи за обука по летање е од различен тип од FFS кој се користи за обука по летање по надворешна видливост, максималното признавање се ограничува на 8 часа;

(б) 20 часа како PIC, од кои 5 часа може да се во својство на SPIC. Се остваруваат најмалку 14 часа соло летање по надворешна видливост и 1 час соло лет ноќе;

(в) 5 часа лет на маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 90 km (50 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(г) 5 часа време на летање на воздушни бродови се вршат ноќе, од кои 3 часа се летање на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигациски лет по маршрута и 5 соло школски кругови ноќе. Секој школски круг содржи полетување и слетување;

(д) 30 часа време на летање по инструменти со инструктор, кое се состои од:

(i) 10 часа основна обука по инструменти; и

(ii) 20 часа обука за IR, која опфаќа најмалку 10 часа на повеќемоторни воздушни бродови со уверение за летање по IFR.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

9. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(As) или на повеќемоторен или на едномоторен воздушен брод и испит по практична оспособеност за стекнување на IR на повеќемоторен воздушен брод со опрема за летање по IFR.

К. Интегриран курс за CPL – Воздушни бродови

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за CPL(As) е да се обучат пилотите до ниво на стручност кое им е потребно за стекнување на CPL(AS).

2. Кандидатот кој сака да посетува интегриран курс за CPL(As) ги завршува сите фази на обуката на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО.

3. Кандидатот може да го примаат на обука како почетник (*ab–inition entrant*), или како имател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H) издадени согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција. Ако кандидатот е имател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H) му се признаваат максимум до:

Прилог 1

(а) 10 часа, од кои до 5 часа може да е обука со инструктор; или

(б) 15 часа, од кои до 7 часа може да е обука со инструктор, ако има овластување за летање ноќе со воздушен брод.

4. Курсот се состои од:

(а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(As); и

(б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти.

5. Кандидатот кој не успеал или не може да го заврши целиот курс за CPL(As) може да поднесе барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права, ако се исполнети важечките услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Одобрен курс за настава по теоретско познавање за CPL(As) се состои од настава од најмалку 350 часа или 200 часа ако кандидатот е имател на PPL.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги дава CPL(As) на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Обуката по летање се состои вкупно од најмалку 50 часа, заедно со сите тековни проверки за напредокот, од кои најмногу 5 часа може да се остварат на обука по летање по инструменти помината на земја. Во рамките на овие вкупно 50 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

(а) 30 часа обука со инструктор, од кои до 5 часа може да се остварат на обука по летање по инструменти на земја;

(б) 20 часа како PIC;

(в) 5 часа лет на маршрута со инструктор;

(г) 5 часа време на летање по маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет по маршрута по VFR, од најмалку 90 km (50 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на полетување;

(д) 5 часа време на летање на воздушни бродови се вршат ноќе, од кои 3 часа се летање на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку 1 час навигациски лет по маршрута и 5 соло школски кругови ноќе. Секој школски круг содржи полетување и слетување;

(ѓ) 10 часа обука по летање по инструменти со инструктор, вклучувајќи најмалку 5 часа на воздушен брод.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

9. По завршување на односната обука по летање, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(As).

Прилог 1

Л. Модуларен курс за CPL – Воздушни бродови

ОПШТО

1. Целта на модуларниот курс за CPL(As) е да се обучат имателите на PPL(As) до ниво на стручност кое им е потребно да добијат CPL(As).

2. Пред да започне да посетува модуларен курс за CPL(As), кандидатот треба да:

   (а) да има PPL(As) издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција;

   (б) оствари 200 часа на летање како пилот на воздушни бродови, вклучувајќи 100 часа во својство на PIC, од кои 50 часа се лет по маршрута.

3. Кандидатот кој сака да посетува модуларен курс за CPL(As) ги завршува сите фази на обуката по летање на еден континуиран курс по обука, како што е организирано од страна на АТО. Наставата по теоретско познавање може да се врши во АТО која спроведува само настава по теоретско познавање.

4. Курсот се состои од:

   (а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за CPL(As); и

   (б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

5. Одобрен курс за настава по теоретско познавање за CPL(As) се состои од настава од најмалку 250 часа.

ИСПИТ ПО ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Кандидатот треба да покаже ниво на знаење кое одговара на правата што му ги дава CPL(As) на имателот.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

7. На кандидатите, кои немаат IR им се признаваат најмалку 20 часа од обуката по летање со инструктор, од кои:

   10 часа обука по летање по надворешна видливост, кои може да опфаќаат 5 часа на воздушен брод FFS или FTD 2, 3 или FNPT II, III; и

   10 часа обука по летање по инструменти, кои може да опфаќаат 5 часа најмалку на воздушен брод FTD 1 или FNPT или на авион.

8. На кандидатите, кои имаат важечко IR(As), во целост им се признава времето поминато на обука по летање по инструменти со инструктор. Кандидатите, кои имаат важечко IR за друга категорија на воздухоплов остваруваат најмалку 5 часа од обуката по летање по инструменти со инструктор на воздушен брод.

9. Кандидатите кои немаат овластување за летање на воздушен брод ноќе, посетуваат дополнителна обука по летање во ноќни услови од најмалку 5 часа, од кои 3 часа е обука со инструктор, која опфаќа најмалку 1 час навигациски лет по маршрута и 5 соло навигациски школски круга во ноќни услови. Секој школски круг опфаќа полетување и слетување.

ИСКУСТВО

Прилог 1

10. Кандидатот за CPL(As) остварува најмалку 250 часа летање на воздушни бродови, вклучувајќи 125 часа како PIC, од кои 50 часа летање по маршрута во својство на PIC, кои пак опфаќаат лет на маршрута по VFR, од најмалку 90 km (50 NM), при што се врши слетување со целосно запирање на аеродромот на одредиштето.

Часовите остварени во својство на PIC на други категории на воздухоплови може да се пресмета во вкупното време од 185 часа не летање во следните случаи:

(а) 30 часа на авиони или хеликоптери, ако кандидатот има PPL(A) или PPL(H); или

(б) 60 часа на авиони или хеликоптери, ако кандидатот има CPL(A) или CPL(H); или

(в) 10 часа на TMG или на едрилици; или

(г) 10 часа на балони.

ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

11. По завршување на односната обука по летање и исполнување на условите за искуство, кандидатот полага испит по практична оспособеност за стекнување на CPL(As).

Прилог 1

Додаток 4

Испит по практична оспособеност за стекнување на CPL

А. Општо

1. Кандидатот за испит по практична оспособеност за издавање на CPL поминува обука на иста класа или тип на воздухоплов, како оној што треба да се користи за време на испитот.

2. Кандидатот треба да ги положи сите соодветни секции од испитот по практична оспособеност. Во случај да не положи некоја точка од секцијата, се смета дека не ја положил односната секција. Ако кандидатот не положи повеќе од една секција, тој повторно го полага целиот испит. Кандидатот кој не положил само една секција, повторно ја полага таа секција. Ако не положи која било секција во текот на повторното полагање на испитот, вклучувајќи ги и оние кои во претходниот обид ги положил, тој повторно го полага целиот испит. Сите релевантни секции од испитот по практична оспособеност се полагаат во рок од 6 месеци. Неуспешното полагање на сите секции од испитот во два обиди, бара дополнителна обука.

3. После неуспешно полагање на кој било испит по практична оспособеност, може да се бара дополнителна обука. Нема ограничување на бројот на обидите за полагање на испитите по практична оспособеност.

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ

4. Ако кандидатот реши да го прекине испитот по практична оспособеност од причини, за кои испитувачот по летање (FE) смета дека се неоправдани, кандидатот повторно го полага целиот испит по практична оспособеност. Ако испитот се прекине од причини за кои испитувачот по летање (FE) смета дека се оправдани, во тој случај на следниот лет се испитуваат само оние секции кои не биле завршени во претходниот лет.

5. По дискрециона одлука на FE, кандидатот може само еднаш да повтори кој било маневар или процедура од испитот. FE може да го прекине испитот во која било фаза, ако смета дека прикажаната оспособеност за летање на кандидатот бара повторување на целиот испит.

6. Од кандидатот се бара да управува со воздухопловот од позиција на PIC и да го полага испитот како да е единствен член на екипаж. Одговорноста за летот се одредува согласно националните прописи.

7. Кандидатот го известува FE за извршените проверки и задачи, вклучувајќи ја и идентификацијата на радионавигациските средства. Проверките се вршат согласно листата за проверка – чеклистата (*checklist)* за воздухопловот на кој се спроведува испитот. За време на подготовката, пред летот, за испитот, од кандидатот се бара да ја определи поставеноста на снагата на моторите и брзината. Податоците за перформансите за полетување, приод и слетување ги пресметува кандидатот согласно оперативниот прирачник или прирачникот за летање за дадениот воздухоплов.

8. FE не зема учество во управувањето со воздухопловот, освен во ситуации кога е потребно да интервенира заради безбедносни причини за да се избегне неприфатливо доцнење на останатиот сообраќај.

Б. Содржина на испитот по практична оспособеност за стекнување на CPL – Авиони

1. Авионот кој се користи на испитот по практична оспособеност ги исполнува условите кои се пропишани за авиони за обука, и има уверение за превоз на најмалку четири лица, да е со променлив чекор на елиса и стоен трап, кој се вовлекува.

2. FE ја одредува рутата по која ќе се лета, а одредиштето мора да е на контролиран аеродром. Кандидатот е одговорен за планирање на летот, како и за тоа дека во авионот е севкупната опрема и документација потребни за извршување на летот. Летот трае најмалку 90 минути.

Прилог 1

3. Кандидатот прикажува дека е оспособен:

(а) да го управува авионот согласно ограничувањата на истиот;

(б) да ги извршува сите маневри со леснотија и прецизно;

(в) правилно да донесува одлуки и да го води воздухопловот;

(г) да го применува воздухопловното знаење; и

(д) да ја одржува контролата врз воздухопловот во секој момент и тоа на таков начин што никогаш нема сериозно да се доведе во прашање успешното изведување на постапка или маневар.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ ВО ЛЕТ

4. За време на испитот по практична оспособеност се применуваат следниве ограничувања, со коригирани отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на управувањето и карактеристиките на авионот кој се користи на испитот.

Висина

нормален лет	± 100 стапки
со симулиран дефект на мотор	± 150 стапки
Патека на летот по радио средствата	± 5°

Курс

нормален лет	± 10°
со симулиран дефект на мотор	± 15°

Брзина

полетување и приод	± 5 јазли (*knots*)
сите останати режими на лет	± 10 јазли (*knots*)

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ

5. Деловите од секцијата 2(в) и (д)(iv), и целите секции 5 и 6 може да се изведат на FNPT II или на FFS.

Користењето на листите за проверка – чеклистите (*checklists)* на авионот, водењето на летот и контролата на положбата на авионот по надворешни визуелни ориентири, процедурите против мрзнење/процедурите за одмрзнување и основните правила за управување со закани и грешки се применуваат во сите секции.

СЕКЦИЈА 1 - ПРОЦЕДУРИ ПРЕД ЛЕТ И ПОЛЕТУВАЊЕ	
а	Пред лет, вклучувајќи: Планирање на лет, документација, определување на маса и рамнотежа, податоци за временските услови, NOTAMS
б	Преглед и опслужување на авион
в	Возење по земја и полетување
г	Следење на перформансите на авионот и стабилизирање на авионот (trim)

Прилог 1

д	Операции во зона на аеродром и школски круг
ѓ	Процедура за заминување, поставување на висиномерот и избегнување на судир (набљудување)
е	Соработка со АТС – придржување, R/T процедури
СЕКЦИЈА 2 - ОПШТО УПРАВУВАЊЕ СО АВИОН	
а	Управување на авионот со помош на надворешни визуелни ориентири, вклучувајќи праволиниски хоризонтален лет, качување, спуштање, набљудување
б	Летање на критично мали брзини, вклучувајќи препознавање и исправување од почетно и целосно губење на брзина
в	Засврти, вклучувајќи и засврти во конфигурација за слетување. Остри засврти од 45°
г	Летање на критично големи брзини, вклучувајќи препознавање и исправување од спирално понирање
д	Летање исклучиво со помош на инструменти, вклучувајќи: (i) Хоризонтален лет, конфигурација за крстарење, одржување на курс, висина и брзина (ii) Свртувања при качување и спуштање со нагиб од 10° – 30° (iii) Исправувања од неправилни положби (iv) Лет со покриени поедини инструменти на инструмент таблата
ѓ	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 3 – ПРОЦЕДУРИ НА РУТА	
а	Управување на авионот со помош на надворешни визуелни ориентири, вклучувајќи подесување на режим за крстарење со оглед на дометот/ траењето на летот
б	Ориентација, читање на карти
в	Одржување на висината, брзина, контрола на курсот, набљудување
г	Поставување на висиномерот. Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
д	Пратење на текот на летот, запишување на податоци во дневникот за лет, следење на потрошувачката на гориво, проценка на скршнување од дадената патека и враќање на зададената патека
ѓ	Набљудување на метеоролошките услови, проценка на развојот, планирање на скршнување
е	Следење на патеката, одредување на положба (NDB или VOR), идентификација на средствата (летање по инструменти). Спроведување на планот за скршнување до алтернативен аеродром (лет по визуелни ориентири)
СЕКЦИЈА 4 – ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИОД И СЛЕТУВАЊЕ	
а	Процедури за пристигнување, поставување на висиномерот, проверки, набљудување
б	Соработка со АТС – придржување, R/T процедури
в	Продолжување на друг круг од мала висина
г	Нормално слетување, слетување со страничен ветер (ако постојат услови)
д	Слетување на кратки патеки
ѓ	Приод и слетување со снага на мотор на релант (само за едномоторни авиони)
е	Слетување без користење на закрилца
ж	Постапки по лет
СЕКЦИЈА 5 - ПРОЦЕДУРИ ЗА ВОНРЕДНИ ОКОЛНОСТИ И ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	

Прилог 1

Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 4	
а	Симулиран дефект на мотор по полетување (на безбедна висина), процедура во случај на пожар
б	Дефект во работата на опремата вклучувајќи го помошниот систем за извлекување на стојниот трап, дефект на електро–системот и дефект на кочници
в	Принудно слетување (симулирано)
г	Соработка со АТС – придржување, R/T процедури
д	Усни прашања
СЕКЦИЈА 6 - СИМУЛИРАН НЕСИМЕТРИЧЕН ЛЕТ И СООДВЕТНИ СТАВКИ ЗА КЛАСА/ТИП	
Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 5	
а	Симулиран дефект на мотор за време на полетување (на безбедна висина, освен ако не се изведува на симулатор за лет)
б	Приод со несиметрична влеча/потисок и продолжување на друг круг
в	Приод со несиметрична влечна сила и слетување со целосно застанување
г	Гаснење на мотор и повторно палење
д	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури, летачки способности
ѓ	Како што ќе одреди FE – се вклучува, ако е соодветно, која било односна ставка од испитот по практична оспособеност за стекнување на овластување за класа/тип : (i) Авионски системи, вклучувајќи и користење на авто–пилотот (ii) Управување со системот за кабински притисок (iii) Користење на системот за одмрзнување и системот за против мрзнење
е	Усни прашања

В. Содржина на испитот по практична оспособеност за стекнување на CPL – Хеликоптери

1. Хеликоптерот, кој се користи на испитот по практична оспособеност, ги исполнува условите кои се пропишани за хеликоптери за обука.

2. FE ја избира областа и рутата по која ќе се лета, а сите маневри на мали висини и за време на лебдење се изведуваат на одобрен аеродром/терен. Рутите кои се користат за секција 3 може да завршуваат на аеродромот на заминување или на друг аеродром, а едно одредиште мора да е на контролиран аеродром. Испитот по практична оспособеност може да се спроведе на два лета. Вкупното времетраење на летот(летовите) е најмалку 90 минути.
3. Кандидатот покажува дека е способен:

   (а) да го управува хеликоптерот согласно ограничувањата на истиот;

   (б) да ги извршува сите маневри со леснотија и прецизно;

   (в) правилно да донесува одлуки и да го води воздухопловот;

   (г) да го применува воздухопловното знаење; и

   (д) да ја одржува контролата врз воздухопловот во секој момент и тоа на таков начин што никогаш нема сериозно да се доведено во прашање успешното изведување на постапка или маневар.

Прилог 1

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ ВО ЛЕТ

4. За време на испитот по практична оспособеност се применуваат следниве ограничувања, со коригирани отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на управувањето и карактеристиките на хеликоптерот кој се користи на испитот.

Висина

нормален лет	± 100 стапки
со симулирани поголеми дефекти	± 150 стапки

Патека на летот по радио средствата	± 10°

Курс

нормален лет	± 10°
со симулирани поголеми дефекти	± 15°

Брзина

полетување и приод	
со повеќемоторен хеликоптер	± 5 јазли (*knots*)
сите останати режими на летот	± 10 јазли (*knots*)

Занесување (отстапувања заради влијанието од близина на земјата)

Т.О. лебдење I.G.E	± 3 стапки
слетување без придвижување на страна или наназад	

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ

5. Ставките од секцијата 4 може да се спроведат на хеликоптер FNPT II или на хеликоптер FFS. Користењето на листите за проверка – чеклистите (*checklists)*на хеликоптерот, водењето на летот и контролата на положбата на хеликоптерот по надворешни визуелни ориентири, процедурите против мрзнење и основните правила за управување со закани и грешки се применуваат во сите секции.

СЕКЦИЈА 1 – ПРОВЕРКИ И ПРОЦЕДУРИ ПРЕД/ПО ЛЕТ	
а	Познавање на хеликоптерот (на пр., техничка книшка, гориво, маса и центар на тежиштето, перформанси), планирање на лет, документација, NOTAM, временски услови
б	Преглед/постапка пред лет, поставеност на деловите и намена
в	Преглед на кабината, процедура за придвижување на моторите
г	Проверки на опремата за комуникација и навигација, избор и поставување на фреквенции
д	Процедури пред полетување, R/T процедури, соработка со ATC – придржување
ѓ	Паркирање, гасење на моторите и процедури по летот
СЕКЦИЈА 2 – МАНЕВРИ ПРИ ЛЕБДЕЊЕ, НАПРЕДНАТА ТЕХНИКА НА ПИЛОТИРАЊЕ И ОГРАНИЧЕНИ ПОВРШИНИ	
а	Полетување и слетување (подигање и приземјување)

Прилог 1

б	Возење по земја, возење – со помрднување од лебдење
в	Лебдење во место со челен/страничен и ветер во грб
г	Вртење при лебдење за 360° на лево и на десно (во место)
д	Маневри при лебдење напред, странично и наназад
ѓ	Симулирано откажување на мотор во лебдење
е	Брзо застанување во ветер и низ ветер
ж	Кос терен / полетувања и слетувања на неподготвени терени
з	Полетувања (различни профили)
ѕ	Полетување со страничен ветер или со ветер во грб (ако е изводливо)
и	Полетување со максимална маса на полетување (вистинска и симулирана)
ј	Приоди (различни профили)
к	Полетување и слетување со ограничена снага
л	Авторотации (FE избира две ставки – од општите постапки, долет, мала брзина, вртење за 360°)
љ	Слетување од авторотација
м	Вежбање на принудно слетување со користење на снагата на мотор
н	Проверки на снага, техника на набљудување, техника за приод и заминување
СЕКЦИЈА 3 – НАВИГАЦИЈА – ПРОЦЕДУРИ НА РУТА	
а	Навигација и ориентација на различни апсолутни/релативни висини, исчитување на карти
б	Одржување на апсолутна/релативна висина, брзина, курс/правец, набљудување на воздушниот простор, поставување на висиномерот
в	Следење на летот, запишување на податоци, потрошувачка на гориво, траење, ETA, проценка на следење на грешки и одржување на корекција, следење на инструменти
г	Следење на временските услови, планирање на скршнување
д	Следење, одредување на позиција (NDB и/или VOR), идентификација на средства
ѓ	Соработка со ATC и придржување кон законските прописите
СЕКЦИЈА 4 – ПРОЦЕДУРИ ВО ЛЕТ И МАНЕВРИ САМО СО ПОМОШ НА ИНСТРУМЕНТИ	
а	Хоризонтален лет, контрола на курсот, апсолутна/релативна висина и брзина
б	Стандардни хоризонтални свртувања на лево и на десно на утврдени курсеви, за 180° до 360°
в	Вртења при качување и спуштање на утврдени курсеви
г	Исправување/вадење од неправилни положби
д	Вртења со нагиб од 30°, со промена на правец за 90° на лево и на десно
СЕКЦИЈА 5 – ВОНРЕДНИ ПРОЦЕДУРИ И ПРОЦЕДУРИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ (ДА СЕ СИМУЛИРА КАДЕ Е МОЖНО)	
Забелешка (1)	Ако испитот се спроведува на повеќемоторен хеликоптер, во испитот мора да се опфати вежба со симулиран дефект на мотор, вклучувајќи и приод и слетување со еден мотор

Прилог 1

Забелешка (2)	FE избира 4 ставки од долунаведените:
а	Неправилности во работата на моторите, вклучувајќи и дефект на регулаторот, замрзнување на карбураторот/моторот, системот за масло, ако е применливо
б	Дефект во работата на системот за гориво
в	Дефект на електричниот систем
г	Дефект на хидрауличниот систем, вклучувајќи приод и слетување без хидраулика, ако е применливо
д	Дефект на главниот ротор и/или системот за контрола на моментот на вртење (само на FFS или преку усно објаснување на процедурите)
ѓ	Вежби во случај на пожар, вклучувајќи контрола и отстранување на чад (ако е применливо)
е	Други вонредни и процедури во случај на опасност, како што е опишано во соодветниот прирачник за летање, вклучувајќи за повеќемоторни хеликоптери и: Симулиран дефект на мотор при полетување: прекинато полетување на или пред TDP или безбедно принудно слетување на или пред DPATO, набргу после TDP или DPATO. Слетување со симулиран дефект на мотор: слетување или продолжување на друг круг по дефектот на мотор пред LDP или DPBL, по дефект на мотор после LDP или безбедно принудно слетување после DPBL.

Г. Содржина на испитот по практична оспособеност за стекнување на CPL – Воздушни бродови

1. Воздушниот брод кој се користи на испитот по практична оспособеност ги исполнува условите кои се пропишани за воздушните бродови за обука.

2. FE ја избира областа и рутата по која ќе се лета. Рутите кои се користат во секцијата 3 може да завршуваат на аеродромот на заминување или на друг аеродром, а едно одредиште мора да е на контролиран аеродром. Испитот по практична оспособеност може да се спроведе на два лета. Вкупното времетраење на летот(летовите) е најмалку 60 минути.

3. Кандидатот прикажува дека е оспособен:

   (а) да го управува воздушниот брод согласно ограничувањата на истиот;

   (б) да ги извршува сите маневри со леснотија и прецизно;
   (в) правилно да донесува одлуки и да го води воздухопловот;

   (г) да го применува воздухопловното знаење; и

   (д) да ја одржува контролата врз воздушниот брод во секој момент и тоа на таков начин што никогаш нема сериозно да се доведе во прашање успешното изведување на постапка или маневар.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ ВО ЛЕТ

4. За време на испитот по практична оспособеност се применуваат следниве ограничувања, со коригирани отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на управувањето и карактеристиките на воздушниот брод кој се користи на испитот.

Висина

Прилог 1

нормален лет	± 100 стапки
со симулирани поголеми дефекти	± 150 стапки
Патека на летот по радио средствата	± 10°
Курс	
нормален лет	± 10°
со симулирани поголеми дефекти	± 15°

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ

5. Ставките од секцијата 5 и 6 може да се спроведат на воздушен брод FNPT или на воздушен брод FFS. Користењето на листите за проверка – чеклистите (*checklists)*на хеликоптерот, водењето на летот и контролата на положбата на хеликоптерот по надворешни визуелни ориентири, процедурите против мрзнење/ и основните правила за управување со закани и грешки се применуваат во сите секции.

СЕКЦИЈА 1 - ПРОЦЕДУРИ ПРЕД ЛЕТ И ПОЛЕТУВАЊЕ	
а	Пред лет, вклучувајќи: Планирање на лет, документација, определување на маса и рамнотежа, податоци за временските услови, NOTAMS
б	Преглед и опслужување на воздушниот брод
в	Процедури за одврзување од платформата, маневри на земја и полетување
г	Анализа на перформансите и тримување
д	Операции во зона на аеродром и во школски круг
ѓ	Процедура за заминување, поставување на висиномерот и избегнување на судир (набљудување)
е	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 2 - ОПШТО УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ БРОД	
а	Управување на воздушниот брод со помош на надворешни визуелни ориентири, вклучувајќи праволиниски хоризонтален лет, качување, спуштање, набљудување
б	Летање на релативна висина на притисок
в	Засврти
г	Нагли спуштања и качувања
д	Летање исклучиво со помош на инструменти, вклучувајќи: (i) хоризонтален лет, контрола на курсот, апсолутна висина и брзина низ воздух (ii) свртувања при качување и спуштање (iii) исправувања од неправилни положби (iv) користење на ограничен број инструменти
ѓ	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури

Прилог 1

СЕКЦИЈА 3 – ПРОЦЕДУРИ НА РУТА	
а	Управување на воздушниот брод со помош на надворешни визуелни ориентири. Земање предвид на долет/издржливост
б	Ориентација, читање на карти
в	Апсолутна висина, брзина, контрола на курсот, набљудување
г	Поставување на висиномерот. Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
д	Следење на текот на летот, запишување на податоци во дневникот за лет, следење на потрошувачката на гориво, проценка на скршнување од зададената патека и исправување/ враќање на зададената патека
ѓ	Следење на метеоролошките услови, проценка на развојот, планирање на скршнување
е	Следење на патеката, одредување на положба (NDB или VOR), идентификација на средствата (летање по инструменти). Спроведување на планот за скршнување до алтернативен аеродром (лет по визуелни ориентири – VFR)
СЕКЦИЈА 4 – ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИОД И СЛЕТУВАЊЕ	
а	Процедури за пристигнување, поставување на висиномерот, проверки, набљудување
б	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
в	Продолжување на друг круг од мала висина
г	Нормално слетување
д	Слетување на кратки патеки
ѓ	Приод и слетување со снага на мотор на релант (само за едномоторни воздушни бродови)
е	Слетување без користење на закрилца
ж	Активности по лет
СЕКЦИЈА 5 - ПРОЦЕДУРИ ЗА ВОНРЕДНИ ОКОЛНОСТИ И ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	
Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 4	
а	Симулиран дефект на мотор по полетување (на безбедна висина), процедура во случај на пожар
б	Дефекти во работата на опремата
в	Принудно слетување (симулирано)
д	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
е	Усни прашања
СЕКЦИЈА 6 - СООДВЕТНИ СТАВКИ ЗА КЛАСА/ТИП	
Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 5	
а	Симулиран дефект на мотор за време на полетување (на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS)
б	Приод и продолжување на друг круг со дефектен мотор(мотори)

Прилог 1

в	Приод и слетување до целосно застанување, со дефектен мотор(мотори)
г	Неправилности во работењето на системот за одржување на притисок
д	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури, водење на лет
ѓ	Како што ќе одреди FE – се вклучува, ако е соодветно, која било односна ставка од испитот по практична оспособеност за стекнување на овластување за класа/тип, ако е применливо: (i) системите на водушните бродови (ii) управување со системот за одржување на притисок
е	Усни прашања

Прилог 1

Додаток 5

Интегриран курс за обука за стекнување на MPL

ОПШТО

1. Целта на интегрираниот курс за стекнување на MPL е да ги обучи пилотите до ниво на стручност кое е неопходно за оспособување на пилотите за вршење на должностите на копилот на повеќемоторни турбо авиони со повеќе пилоти во воздушниот сообраќај по VFR и IFR и за стекнување на MPL.

2. Одобрение за спроведување на курс за обука за MPL се дава само на АТО, која е дел на оператор кој врши јавен воздушен превоз и кој има уверение согласно *Дел–MS* и важечките услови за вршење на воздушен сообраќај или има склучено посебен договор со ваков оператор. Дозволата се ограничува на тој одреден оператор до завршување на курсот за конверзија организиран од страна на авиопревозникот.

3. Кандидатот кој сака да посетува интегриран курс за MPL ги завршува сите фази на обука на еден континуиран курс за обука во АТО. Обуката се темели врз стручност и се спроведува во оперативен амбиент на екипаж со повеќе пилоти.

4. На курсот се примаат само кандидати – почетници.

5 Курсот се состои од следното:

(а) настава по теоретско познавање до ниво потребно за ATPL(A);

(б) обука по летање во визуелни услови за лет и по инструменти;

(в) обука за соработка во екипаж од повеќе членови за летање во авиони со повеќе пилоти; и

(г) обука за овластување за тип.

6. Кандидатот кој нема да успее или не е во состојба да го заврши целиот курс за MPL, може да достави барање до надлежниот орган за признавање за полагање на испитот по теоретско познавање и по практична оспособеност за дозвола со помали права и за IR, ако се исполнети односните услови.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

7. Одобрен курс за теоретско познавање за MPL се состои од најмалку 750 часа настава за ниво на знаење за ATPL(A), како и од часовите кои се потребни за настава по теоретско познавање за стекнување на соодветното овластување за тип, согласно Поддел Ж.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

8. Обуката по летање се состои од вкупно најмалку 240 часа, и тоа во улога на PF и PNF, на вистински или симулиран лет, а ги опфаќа следните 4 фази од обука:

(а) Фаза 1 –Основни вештини за летање
Посебна основна обука на авион со еден пилот.

(б) Фаза 2 – Основна
Запознавање со работата на екипаж од повеќе пилоти и летање по инструменти.

(в) Фаза 3 – Средна
Примена на операциите на екипаж од повеќе членови на повеќемоторни турбо авиони со уверение за авиони со високи перформанси согласно *Дел–21*.

Прилог 1

(г) Фаза 4 – Напредна
Обука за стекнување на овластување за летање на тип во компаниско опкружување.

Искуството по летање на вистински лет ги опфаќа условите во поглед на искуството наведени во Поддел Ж, обуката за исправување од неправилна положба, летање ноќе, летање само врз основа на покажувањето на инструментите и искуството кое е потребно за постигнување на релевантно водење на лет.

Условите за МСС треба да се опфатат соодветно од горенаведени фази.

Обуката во несиметричен лет се спроведува на авион или на FFS.

9. Секоја фаза од обуката во наставната програма за обука по летање се состои од сегменти од настава по основно знаење и сегменти од практичната обука.

10. Курсот за обука вклучува процес на постојана проценка на наставната програма на обуката и постојано оценување на студентите кои ја следат наставната програма. Со проценката се обезбедува дека:

(а) способностите и соодветната проценка се соодветни на задачите на копилот во авион со повеќе пилоти; и

(б) студентите се стекнуваат со потребните способности на еден постапен и задоволувачки начин.

11. Курсот за обука опфаќа најмалку 12 полетувања и слетувања за да се обезбеди стручноста. Овие полетувања и слетувања се изведуваат под надзор на инструктор на авион за кој се издава овластувањето за тип.

НИВО НА ОЦЕНУВАЊЕ

12. Кандидатот за MPL, на задоволителен начин го демонстрира извршувањето на сите 9 единици од стручноста наведени во став 13 подолу, на напреднато ниво на стручност кое е потребно за извршување на работите и за заемно дејствување како копилот на турбо авиони со повеќе пилоти, при визуелни услови за лет и во услови за летање по инструменти. Со оценувањето се потврдува дека управувањето со авионот или состојбата се одржува за цело време на начин со кој се обезбедува успешен резултат на процедурата или маневарот. Кандидатот постојано го демонстрира знаењето, вештините и ставовите потребни за безбедно летање на соодветен тип на авион, согласно критериумите за извршување на MPL.

ДЕЛОВИ НА СТРУЧНОСТ

13. Кандидатот ја докажува стручноста во следните 9 делови на стручноста:

(1) примена на принципите на човечки способности, вклучувајќи ги принципите за справување со закана и грешка;

(2) извршување на операции на воздухоплов на земја;

(3) изведување на полетување;

(4) изведување на качување;

(5) изведување на крстарење;

(6) изведување на спуштање;

(7) изведување на приод;

Прилог 1

(8) изведување на слетување; и

(9) изведување на операции по слетување и операции на авион по лет.

СИМУЛИРАН ЛЕТ

14. Минимални услови за FSTD:

(а) Фаза 1 –Основни вештини за летање

Е–обука и уреди за вршење на дел од задачите, одобрени од страна на надлежниот орган и со следните карактеристики:

– опфаќаат помошни средства покрај оние кои вообичаено се однесуваат на компјутери, како што се функционалните копии на пултот со командите за гас, страничната контролна табла, или FMS тастатура; и

– опфаќаат психомоторна активност со соодветна примена на сила и време на одговор.

(б) Фаза 2 – Основна
FNPT II MCC кој претставува генерички повеќемоторен турбо авион.

(в) Фаза 3 – Средна

FSTD кој претставува повеќемоторен турбо авион, кој треба да се управува заедно со копилот и кој е квалификуван до еквивалентен стандард на ниво B, а кој дополнително има:

– систем за визуелизација дење/во самрак/ноќе со постојано минимално паралелно видно поле што му овозможува на секој пилот 180 степени хоризонтално и 40 степени вертикално поле на глетка/поглед/видливост, и

– симулација на ATC амбиент.

(г) Фаза 4 – Напредна

FS кој е наполно идентичен со нивото D или нивото C со усовршен систем за визуелно летање дење, вклучувајќи и симулација на ATC амбиент.

Прилог 1

Додаток 6

Модуларен курс за обука за стекнување на IR

А. IR(A) – Модуларен курс за обука по летање

ОПШТО

1. Целта на модуларниот курс за обука по летање за стекнување на IR(A) е да се обучат пилотите до ниво на стручност неопходно за управување со авиони по IFR и во IMC. Курсот се состои од два модула, кои може да се посетуваат засебно или заедно:

   (а) Основен модул за летање по инструменти

   Овој модул се состои од 10 часа на обука по летање по инструменти со инструктор, од кои најмногу 5 часа може да се време на обука по летње по инструменти поминато на земја, на BITD, FNPT I или II или на FFS. По завршување на основниот модул за летање по инструменти, кандидатот добива Уверение за завршен курс.

   (б) Модул за процедури за летање по инструменти

   Овој модул го содржи преостанатиот дел од наставната програма на обуката за стекнување на IR(A), 40 часа обука по летање по инструменти на едномоторен авион или 45 часа на повеќемоторен авион под надзор, како и курсот за теоретско познавање за стекнување на IR(A).

2. Кандидатот кој сака да посетува модуларен курс за стекнување на IR(A) мора да има PPL(A) или CPL(A), која опфаќа и право за летање ноќе. Кандидатот за модулот за процедури за летање по инструменти, кој нема CPL(A), мора да има Уверение за завршен курс „Основен модул за летање по инструменти".

   АТО обезбедува дека кандидатот за курс за стекнување на IR(A) за повеќемоторен авион кој нема овластување за летање на тип/класа на повеќемоторен авион ќе заврши обука за повеќемоторен авион утврдена во Поддел Ж, пред да започне со обуката по летање на курсот за стекнување на IR(A).

3. Од кандидатот кој сака да посетува Модул за процедури за летање по инструменти од модуларен курс за IR(A) се бара да ги заврши сите фази од обуката на еден одобрен континуиран курс за обука. Пред отпочнување на Модулот за процедури за летање по инструменти, АТО мора да се увери во оспособеноста на кандидатот во основните вештини за летање по инструменти. Ако е потребно се спроведува обука за обновување на знаење.

4. Курсот по теоретско познавање се завршува во рок од 18 месеци. Модулот за процедури за летање по инструменти и испитот по практична оспособеност се завршуваат во периодот на важноста на положените испити по теоретско познавање.

5. Курсот се состои од следното:

   (а) настава по теоретско познавање до ниво потребно за стекнување на овластување за IR;

   (б) обука за летање по инструменти.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Одобрен модуларен курс за IR(A) се состои од најмалку 150 часа настава по теоретско познавање.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

Прилог 1

7. Курсот за IR(A) за едномоторни авиони се состои од најмалку 50 часа летање по инструменти извршени под надзор, од кои до 20 часа може да се време на обука за летање по инструменти која се врши на земја на FNPT I, или до 35 часа на FFS или на FNPT II. Најмногу 10 часа од обуката на земја за летање по инструменти на FNPT II или на FFS може да се спроведат на FNPT I.

8. Курсот за IR(A) за повеќемоторни авиони се состои од најмалку 55 часа летање по инструменти со инструктор, од кои најмногу 25 часа може да се време за обука по летање по инструменти помината на земја на FNPT I, или најмногу до 40 часа поминати на FFS или на FNPT II. Најмногу 10 часа може да се остварат на FNPT I наместо на FNPT II или FFS. Преостанатиот дел од обуката за летање по инструменти мора да опфаќа најмалку 15 часа летање на повеќемоторни авиони.

9. Имател на IR(A) за едномоторни авиони, кој исто така има и овластување за тип или класа на повеќемоторни авиони, а кој за првпат стекнува IR(A) за повеќемоторни авиони успешно завршува курс во ATO, кој се состои најмалку од пет часа обука по летање по инструменти на повеќемоторни авиони, од кои 3 часа може да бидат на FFS или на FNPT II.

10.1. На имател на CPL(A) или Уверение за завршен курс за основен модул за летање по инструменти може да му се скратат 10 часа од вкупната обука којашто се бара согласно горниот став 7 или 8.

10.2. На имател на IR(H) може да му се скратат 10 часа од вкупната обука која се бара согласно горниот став 7 или 8.

10.3. Вкупната обука за летање по инструменти на авион се врши согласно став 7 или 8, што е соодветно.

11. Вежбите за летање до испитот по практична оспособеност за IR(A) се состојат од следното:

(а) Основен модул за летање по инструменти: Процедурите и маневрите за основите за летање по инструменти го опфаќаат најмалку следното:

основи за летање по инструменти без надворешни визуелни знаци
- хоризонтален лет,
- качување,
- спуштање,
- свртувања во праволиниски лет, качување, спуштање;

летање по одредена патека со помош на инструменти (instrument pattern);

остар засврт;

радионавигација;

исправување од невообични положби;

лет со покриени поедини инструменти на инструменталната табла (limited panel);

препознавање и опоравување од почетно и целосно губење на брзини;

(б) Модул за процедури за летање по инструменти:

(i) предполетни процдури за летови по IFR, вклучувајќи го и користењето на прирачникот за летање и соодветните документи на службата на контролата на летање во подготовката на план за лет по IFR;

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

— преод од лет по визуелни ориентири на лет по инструменти при полетување,

Прилог 1

— стандардни заминувања и пристигнувања по инструменти,
— IFR процедури на рута,
— процедури за чекање,
— приоди по инструменти до утврдени минимуми,
— процедури за неуспешен приод,
— слетувања од приоди по инструменти, вклучувајќи и низок круг;

(iii) маневри во лет и одредени карактеристики на летот;

(iv) ако се бара, управување со повеќемоторен авион за време на горенаведените вежби, вклучувајќи и управување со авион само со помош на инструменти со симулиран дефект и гасење на еден мотор и повторно придвижување на мотор (оваа вежба треба да се изведе на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS или на FNPT II).

Б. IR(H) – Модуларен курс за обука по летање

ОПШТО

1. Целта на модуларниот курс за обука по летање за стекнување на IR(H) е да се обучат пилотите до ниво на стручност неопходно за управување со авиони по IFR и во IMC.

2. Кандидатот кој сака да посетува модуларен курс за стекнување на IR(H) има PPL(H), која опфаќа и право за летање ноќе или CPL(H) или ATPL(H). Пред да започне со фазите од обуката на курсот за IR(H), кандидатот мора да е имател на овластување за летање на тип на хеликоптер кој ќе се користи на испитот по практична оспособеност за стекнување на IR(H), или да завршил одобрена обука за стекнување на овластување за тип на тој хеликоптер. Кандидатот мора да има Уверение за завршен курс за MCC, ако испитот по практична оспособеност се спроведува во услови за летање со повеќе пилоти.

3. Од кандидат кој сака да посетува модуларен курс за IR(H) се бара да ги заврши сите фази од обуката на еден одобрен континуиран курс за обука.

4. Курсот по теоретско познавање се завршува во рок од 18 месеци. Обуката по летање и испитот по практична оспособеност се завршуваат во периодот на важноста на положените испити по теоретско познавање.

5. Курсот се состои од следното:

(а) настава по теоретско познавање до ниво потребно за стекнување на овластување за IR;
(б) обука за летање по инструменти.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Одобрен модуларен курс за IR(H) се состои од најмалку 150 часа настава по теоретско познавање.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

7. Курсот за IR(H) за едномоторни авиони се состои од најмалку 50 часа летање по инструменти под надзор, од кои:

(а) најмногу 20 часа може да се време на обука за летање по инструменти спроведена на земја на FNPT I (H) или (A). Овие 20 часа на обука на FNPT I (H) или (A) може да се заменат со 20 часа време на обука за IR(H) на авион, одобрен за овој курс; или

(б) најмногу 35 часа на обука за летање по инструменти поминато на земја на хеликоптер FTD 2/3, FNPT II/III или FFS.

Прилог 1

8. Курсот за IR(H) за повеќемоторни авиони се состои од најмалку 55 часа летање по инструменти со инструктор, од кои:

(а) најмногу 20 часа може да се време за обука по летање по инструменти помината на земја на FNPT I (H) или (A). Овие 20 часа на обука на FNPT I (H) или (A) може да се заменат со 20 часа време на обука за IR(H) на авион, одобрен за овој курс; или

(б) најмногу 40 часа на обука за летање по инструменти поминато на земја на хеликоптер FTD 2/3, FNPT II/III или FFS.

Обуката по летање по инструменти опфаќа најмалку 10 часа на повеќемоторен хеликоптер со уверение за летање по IFR правила.

9.1. На имателот на ATPL(H) му се скратуваат 50 часа од наставата по теоретско познавање.

9.2. На имателот на IR(A) му се скратуваат 10 часа од вкупното време на летање од обуката која се бара.

10. Вежбите за летање до испитот по практична оспособеност за IR(H) се состојат од следното:

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

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

преод од лет по визуелни ориентири на лет по инструменти при полетување,

стандардни заминувања и пристигнувања по инструменти,

IFR процедури на рута,

процедури за чекање,

приоди по инструменти до утврдени минимуми,

процедури за неуспешен приод,

слетувања од приоди по инструменти, вклучувајќи и низок круг;

(в) маневри во лет и одредени карактеристики на летот;

(г) ако се бара, управување со повеќемоторен хеликоптер за време на горенаведените вежби, вклучувајќи и управување со хеликоптер исклучиво само по инструменти со симулиран дефект и гасење на еден мотор и повторно вклучување на мотор (оваа вежба треба да се изведе на FFS или на FNPT II или FTD 2/3).

B. IR(As) – Модуларен курс за обука по летање

ОПШТО

1. Целта на модуларниот курс за обука по летање за стекнување на IR(As) е да се обучат пилотите до ниво на стручност неопходно за управување со воздушни бродови по IFR и во IMC. Курсот се состои од два модула, кои може да се посетуваат засебно или заедно:

(а) Основен модул за летање по инструменти

Прилог 1

Овој модул се состои од 10 часа на обука по летање по инструменти со инструктор, од кои најмногу 5 часа може да се време на обука по летање по инструменти поминато на земја, на BITD, FNPT I или II или на FFS. По завршување на основниот модул за летање по инструменти, кандидатот добива Уверение за завршен курс.

(б) Модул за процедури за летање по инструменти

Овој модул го содржи преостанатиот дел од наставната програма на обуката за стекнување на IR(As), 25 часа обука за летање по инструменти со инструктор, како и курсот за теоретско познавање за стекнување на IR(As).

2. Кандидатот кој сака да посетува модуларен курс за стекнување на IR(As) мора да има PPL(As), која опфаќа и право за летање ноќе или CPL(As). Кандидатот за модулот за процедури за летање по инструменти, кој нема CPL(As), мора да има Уверение за завршен курс „Основен модул за летање по инструменти".

3. Од кандидатот кој сака да посетува Модул за процедури за летање по инструменти од модуларен курс за IR(As) се бара да ги заврши сите фази од обуката на еден одобрен континуиран курс за обука. Пред отпочнување со Модулот за процедури за летање по инструменти, АТО мора да се увери во оспособеноста на кандидатот во основните вештини за летање по инструменти. Ако е потребно, се спроведува обука за обновување на знаењето.

4. Курсот по теоретско познавање се завршува во рок од 18 месеци. Модулот за процедури за летање по инструменти и испитот по практична оспособеност се завршуваат во периодот на важноста на положените испити по теоретско познавање.

5. Курсот се состои од следното:

(а) настава по теоретско познавање до ниво потребно за стекнување на IR;
(б) обука за летање по инструменти.

ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ

6. Одобрениот модуларен курс за IR(As) се состои од најмалку 150 часа настава по теоретско познавање.

ОБУКА ПО ЛЕТАЊЕ

7. Курсот за IR(As) се состои најмалку од 35 часа летање по инструменти со инструктор, од кои најмногу 15 часа може да се обука на земја по инструменти на FNPT I или најмногу 20 часа на FFS или FNPT II. Најмногу 5 часа од обуката на земја за летање по инструменти на FNPT II или на FFS може да се спроведат на FNPT I.

8. На имател на CPL(As) или Уверение за завршен курс за основен модул за летање по инструменти може да му се скратат 10 часа од вкупната обука која се бара согласно став 7. Вкупната обука за летање по инструменти на воздушен брод се врши согласно став 7.

9. Ако кандидатот е имател на IR за друга категорија на воздухоплов, вкупното време кое се бара за обука за летање по инструменти на воздушни бродови може да се скрати за 10 часа.

10. Вежбите за летање до испитот за практична оспособеност за IR(As) се состојат од следното:

(а) Основен модул за летање по инструменти:

Процедурите и маневрите за основите за летање по инструменти го опфаќаат најмалку следното:

основи за летање по инструменти без надворешни визуелни знаци:

Прилог 1

- хоризонтален лет,
- качување,
- спуштање,
- свртувања во праволиниски лет, качување, спуштање;

летање по одредена патека со помош на инструменти (instrument pattern);

радионавигација;

опоравување/исправување од невообични положби;

лет со покриени поедини инструменти на инструменталната табла (limited panel);

(б) Модул за процедури за летање по инструменти:

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

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

— преод од лет по визуелни ориентири на лет по инструменти при полетување,
— стандардни заминувања и пристигнувања по инструменти,
— IFR процедури на рута,
— процедури за чекање,
— приоди по инструменти до утврдени минимуми,
— процедури за неуспешен приод,
— слетувања од приоди по инструменти, вклучувајќи и низок круг;

(iii) маневри во лет и одредени карактеристики на летот;

(iv) управување со воздушен брод за време на горенаведените вежби, вклучувајќи и управување со воздушен брод исклучиво само со помош на инструменти со симулиран дефект и гасење на еден мотор и повторно придвижување на мотор (оваа вежба треба да се изведе на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS или на FNPT II).

Прилог 1

Додаток 7

Испит по практична оспособеност за стекнување на IR

1. Кандидатот за стекнување на IR се обучува на иста класа или тип на воздухоплов кој ќе се користи на испитот по практична оспособеност.

2. Кандидатот мора да ги положи сите релевантни секции од испитот по практична оспособеност. Доколку кандидатот не положи кој било дел од една секција, се смета дека не ја положил таа секција. Доколку кандидатот не положи повеќе од една секција, тогаш кандидатот повторно ќе го полага целиот испит. Кандидатот кој не положил само една секција, повторно ја полага таа секција. Доколку при повторното полагање не положи која било секција, кандидатот повторно го полага целиот испит вклучувајќи ги и оние секции кои ги положил во претходниот обид. Сите секции од испитот по практична оспособеност треба да се завршат во рок од шест месеци. Ако не се положат сите релевантни секции од испитот во два обида, во тој случај е потребна дополнителна обука.

3. Може да е потребна дополнителна обука по неуспешно полагање на испит по практична оспособеност. Не постои ограничување на бројот на обиди за полагање на испитот по практична оспособеност.

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ

4. На испитот се настојува да се симулира вистински лет. Испитувачот ја избира рутата по која треба да се лета. Многу битен елемент претставува способноста на кандидатот да го испланира и спроведе летот спрема материјалот добиен за време на подготовката пред лет. Кандидатот го врши планирањето на летот и обезбедува дека севкупната опрема и документација за извршување на летот е во авионот. Времетраењето на летот изнесува најмалку еден час.

5. Ако кандидатот реши да го прекине испитот по практична оспособеност од причини за кои испитувачот смета дека се неоправдани, кандидатот повторно го полага целиот испит по практична оспособеност. Ако испитот се прекине од причини за кои испитувачот смета дека се оправдани, во тој случај само оние делови кои не се спроведени ќе се испитуваат на следниот лет.

6. По дискрециono право на испитувачот, кандидатот може да повтори, само еднаш, кој било маневар или процедура. Испитувачот може да го прекине испитот во која било фаза, ако смета дека демонстрацијата на вештината за летање на кандидатот бара повторување на целиот испит.

7. Кандидатот управува со воздухопловот од седиштето од кое може да се вршат должностите на PIC (водач на воздухоплов) и го спроведува испитот како да е единствен член на екипаж во авионот. Испитувачот не смее да учествува во управувањето со воздухопловот, освен кога е потребно да интервенира заради безбедноста или избегнување на неоправдано доцнење на останатиот сообраќај. Лицето одговорно за летот се определува согласно националните прописи.

8. Кандидатот ги определува, а испитувачот одобрува, висините на носење на одлука, минималните висини за спуштање и точката за неуспешен приод.

9. Кандидат за IR му предочува на испитувачот кои проверки и должности ги извршува, вклучувајќи ја и идентификацијата на средствата за радио врска. Проверките се вршат согласно одобрената листа на проверки – чеклиста (*checklist*) на воздухопловот на кој се спроведува испитот. За време на подготовките пред лет за испитот, од кандидатот се бара да го определи поставувањето на снагата на моторите и брзините. Кандидатот ги пресметува и податоците за изведување на полетување, приод и слетување кои треба да се во согласност со оние од оперативниот прирачник или прирачникот за летање на воздухопловот кој се користи.

ОТСТАПУВАЊА ВО ЛЕТ ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ

Прилог 1

10. Кандидатот мора да покаже способност:

- да управува со авионот во рамките на ограничувањата на истиот;
- да ги изведе сите маневри внимателно и точно;
- да покаже сигурност во донесување на одлуки и да применува летачки способности;
- да го применува знаењето за воздухопловство; и
- за цело време да одржува контрола на авионот на начин што нема да постои сомнеж во успешниот резултат од извршувањето на процедури или маневри.

11. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволените отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција, и заради квалитетот на оперативните и управувачки карактеристики на авионот кој се користи.

Висина

Генерално	± 100 стапки
Започнување на продолжување на друг круг на висина на носење на одлука	+ 50 стапки/-0 стапки
Миним. релативна висина на спуштање/ MAP/апсолутна висина	+ 50 стапки/-0 стапки

Патека на летот

Со радио средства	$\pm 5^{o}$
Прецизен приод	пола отклон од скала, азимут и рамнина на понирање

Курс

сите мотори работат	$\pm 5^{o}$
со симулиран дефект на мотор	$\pm 10^{o}$

Брзина

сите мотори работат	±5 јазли
со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

Авиони

СЕКЦИЈА 1 - ПРОЦЕДУРИ ПРЕД ЛЕТ И ПОЛЕТУВАЊЕ	
Користењето на листата на проверка – чеклистата, водење на лет, процедури против мрзнење и за одмрзнување, итн., се применуваат во сите секции	
а	Користење на Прирачникот за летање (или слично), особено при пресметување на перформансите на воздухопловот, масата и рамнотежата
б	Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања
в	Подготовка на АТС планот за летање, IFR планот за летање/дневник
г	Преглед пред лет
д	Метеоролошки минимуми
ѓ	Возење по земја – таксирање
е	Договор пред полетување. Полетување
ж(^{o})	Преод на летање по инструменти
з(^{o})	Процедури за заминување по инструменти, поставување на висиномерот
ѕ(^{o})	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 2 – УПРАВУВАЊЕ СО АВИОН (^{o})	
а	Управување со авион исклучиво само по инструменти, вклучувајќи: хоризонтален лет со различни брзини, тримување

Прилог 1

б	Свртување во качување и спуштање со константна брзина
в	Исправување од неправилни положби, вклучувајќи и свртувања со постојан нагиб од 45° и остри свртувања при спуштање
г(*)	Исправување од превлекување во хоризонтален лет, свртување при качување/спуштање и во конфигурација на слетување – применливо само за авиони
д	Лет со делумно покриени инструменти од таблата: стандардни свртувања при качување или спуштање со излегување на зададени правци, исправување од неправилни положби – применливо само за авиони
СЕКЦИЈА 3 - ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR НА РУТА	
а	Пратење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, RNAV
б	Користење на радио средства
в	Хоризонтален лет, одржување на курс, висина и брзина, подесување на снага, техника за тримување
г	Подесување на висиномер
д	Мерење на време и корекција на предвиденото време на пристигнување (ETA) (чекање на рута – ако е потребно)
ѓ	Следење на текот на летот, запишување на податоци во дневникот за лет, потрошувачка на гориво, управување со системите на авионот
е	Процедури за заштита од замрзнување, да се симулира ако е потребно
ж	Соработка со ATC – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 4 - ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРЕЦИЗЕН ПРИОД	
а	Поставување и проверка на навигациските средства, идентификација на средствата
б	Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот
в	Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките за понирање/приод/слетување
г(+)	Процедура за чекање
д	Придржување кон објавената процедура за приод
ѓ	Мерење на време во тек на приодот
е	Контрола на висина, брзина и курс, (вообичаен приод)
ж(+)	Процедура за продолжување на друг круг
з(+)	Процедура за неуспешен приод / слетување
и	Соработка со ATC – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 5 - ПРОЦЕДУРИ ЗА НЕПРЕЦИЗЕН ПРИОД (°)	
а	Поставување и проверка на навигациски средства, идентификација на средствата
б	Процедури за пристигнување, поставување на висиномер
в	Брифинг за приод и слетување, вклучувајќи и проверки во тек на понирање/приод/слетување
г(+)	Процедури на чекање
д	Придржување кон објавената процедура за приод
ѓ	Мерење на време во тек на приод
е	Контрола на висина, брзина и курс/правец (вообичаен приод)
ж(+)	Процедура за продолжување на друг круг
з(+)	Процедура за неуспешен приод / слетување
s	Соработка со ATC – придржување, R/T процедури
СЕКЦИЈА 6 – ЛЕТ СО ЕДЕН ДЕФЕКТЕН МОТОР (само за повеќемоторни авиони) (°)	
а	Симулиран дефект на мотор после полетување или на продолжување на друг круг
б	Приод, продолжување на друг круг и процедурален неуспешен приод со еден дефектен мотор
в	Приод и слетување со еден дефектен мотор
г	Соработка со ATC – придржување и R/T процедури

(*) Може да се спроведе на FFS, FTD 2/3 или на FNPT II.
(+) Може да се спроведе или во Секција 4 или во Секција 5
(°) Мора да се изведе исклучиво само врз основа на показателите на инструменти

Хеликоптери

СЕКЦИЈА 1 - ЗАМИНУВАЊЕ

Прилог 1

Користењето на листата на проверка – чеклистата, летачки способности, процедури против мрзнење и за одмрзнување, итн., се применуваат во сите секции	
а	Користење на Прирачникот за летање (или слично), особено при пресметување на перформансите на воздухопловот, масата и рамнотежата
б	Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања
в	Подготовка на АТС планот за летање, IFR планот за летање/дневник
г	Преглед пред лет
д	Метеоролошки минимуми
ѓ	Возење по земја/воздушно возење/таксирање во согласност со инструкциите од АТС или од инструктор
е	Договор пред полетување, процедури и проверки
ж(°)	Преод на летање по инструменти
з(°)	Процедури за заминување по инструменти
СЕКЦИЈА 2 – УПРАВУВАЊЕ СО ХЕЛИКОПТЕР	
а	Управување со авион исклучиво само по инструменти, вклучувајќи:
б	Свртување во качување и спуштање со константна брзина
в	Вадење од неправилни положби, вклучувајќи и свртувања со постојан нагиб од 30° и остри свртувања при спуштање
СЕКЦИЈА 3 - ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR НА РУТА	
а	Пратење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, RNAV
б	Користење на радио средства
в	Хоризонтален лет, одржување на курс/правец, висина и брзина, подесување на снага
г	Подесување на висиномер
д	Мерење на време и корекција на предвиденото време на пристигнување (ETA)
ѓ	Следење на текот на летот, запишување на податоци во дневникот за лет, потрошувачка на гориво, управување со системите
е	Процедури за заштита од замрзнување, да се симулира ако е потребно
ж	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 4 - ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРЕЦИЗЕН ПРИОД	
а	Поставување и проверка на навигациските средства, идентификација на средствата
б	Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот
в	Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките при спуштање/приод/слетување
г(*)	Процедура за кругот на чекање
д	Придржување кон објавената процедура за приод
ѓ	Мерење на време во тек на приодот
е	Контрола на висина, брзина и курс/правец, (вообичаен приод)
ж(*)	Процедура за продолжување на друг круг
з(*)	Процедура за неуспешен приод / слетување
s	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 5 - НЕПРЕЦИЗЕН ПРИОД	
а	Поставување и проверка на навигациски средства, идентификација на средствата
б	Процедури за пристигнување, поставување на висиномер
в	Договор/брифинг за приод и слетување, вклучувајќи и проверки во тек на спуштање/приод/слетување
г(*)	Процедури на круг на чекање
д	Придржување кон објавената процедура за приод
ѓ	Мерење на време во тек на приод
е	Контрола на висина, брзина и курс/правец (вообичаен приод)
ж(*)	Процедура за продолжување на друг круг
з(*)	Процедура за неуспешен приод / слетување
s	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 6 – ПРОЦЕДУРИ ЗА ВОНРЕДНИ ОКОЛНОСТИ И ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	
Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 5. На испитот се земаат предвид управувањето со хеликоптерот, идентификацијата на моторот кој е во дефект, моментални постапки (вежби за допир), дополнителни постапки и проверки и прецизност во одржување на летот, во следните ситуации:	

Прилог 1

а	Симулиран дефект на мотор после полетување и за време на приодот (**) (на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS, или на FNPT II/III, FTD 2/3)
б	Дефект на уредот за одржување на стабилност/хидрауличниот систем (ако е применливо)
в	Делумно покриени инструменти од таблата
г	Авторизација и враќање на претходно утврдената брзина
д	Прецизен приод рачно, без уредот за управување со летот (***) Прецизен приод рачно, со уредот за управување со летот (***)
(*)	Може да се спроведе во секција 4 или секција 5.
(**)	Само за повеќе–моторни хеликоптери.
(***)	Треба да се провери само една ставка.

Воздушни бродови

СЕКЦИЈА 1 – АКТИВНОСТИ ПРЕД ЛЕТ И ЗАМИНУВАЊЕ	
Користењето на листата на проверка – чеклистата, летачки способности, соработка со АТС – придржување и R/T процедури се применуваат во сите секции	
а	Користење на Прирачникот за летање (или слично), особено при пресметување на перформансите, масата и рамнотежата
б	Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања
в	Подготовка на АТС планот за летање, IFR планот за летање/дневник
г	Преглед пред лет
д	Метеоролошки минимуми
ѓ	Договор пред полетување, процедура на одвојување (*off mast)*, маневрирање на земја
е	Полетување
ж	Преод на летање по инструменти
з	Процедури за заминување по инструменти, поставување на висиномерот
s	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 2 – ОПШТО УПРАВУВАЊЕ	
а	Управување со воздушен брод исклучиво само по инструменти
б	Свртување во качување и спуштање со константна брзина на качување/спуштање
в	Исправување од неправилни положби
г	Лет со делумно покриени инструменти од таблата
СЕКЦИЈА 3 - ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR НА РУТА	
а	Пратење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, RNAV
б	Користење на радио средства
в	Хоризонтален лет, одржување на курс/правец, висина и брзина, подесување на снага, техника на тримување
г	Подесување на висиномер
д	Мерење на време и корекција на предвиденото време на пристигнување (ETA)
ѓ	Следење на текот на летот, запишување на податоци во дневникот за лет, потрошувачка на гориво, управување со системите на воздушниот брод
е	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 4 - ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРЕЦИЗЕН ПРИОД	
а	Поставување и проверка на навигациските средства, идентификација на средствата
б	Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот
в	Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките при спуштање/приод/слетување
г(+)	Процедура за кругот на чекање
д	Придржување кон објавената процедура за приод
ѓ	Мерење на време во тек на приодот
е	Стабилизиран приод (контрола на висината, брзината и курс/правецот)
ж(+)	Процедура за продолжување на друг круг
з(+)	Процедура за неуспешен приод / слетување
s	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 5 – ПРОЦЕДУРИ ЗА НЕПРЕЦИЗЕН ПРИОД	

Прилог 1

а	Поставување и проверка на навигациските средства, идентификација на средствата
б	Процедури за пристигнување, поставување на висиномер
в	Брифинг за приод и слетување, вклучувајќи и проверки во тек на спуштање/приод/слетување
г(+)	Процедури на круг на чекање
д	Придржување кон објавената процедура за приод
ѓ	Мерење на време во тек на приод
е	Стабилизиран приод (контрола на висината, брзината и курс/правецот)
ж(+)	Процедура за продолжување на друг круг
з(+)	Процедура за неуспешен приод / слетување
s	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
СЕКЦИЈА 6 – ЛЕТ СО ЕДЕН ДЕФЕКТЕН МОТОР	
Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 5. На испитот се земаат предвид управувањето со воздушниот брод, идентификацијата на моторот кој е во дефект, моментални постапки (вежби на допирот – touch derills), последователни постапки и проверки и прецизност во одржување на летот, во следните ситуации	
а	Симулиран дефект на мотор по полетување или за време на продолжување на друг круг
б	Приод и процедурално продолжување на друг круг со еден дефектен мотор
в	Приод и слетување, процедура при неуспешен приод со еден дефектен мотор
г	Соработка со АТС – придржување и R/T процедури
(+)	Може да се спроведе или во секција 4 или во секција 5.

Прилог 1

Додаток 8

Признавање на дел од проверката на стручноста за стекнување на IR

А. Авиони

Признавање се дава само кога имателот ја продолжува важноста на правата на IR, за едномоторни и повеќемоторни авиони со еден пилот, што е соодветно:

Кога се спроведува проверка на стручноста, вклучувајќи IR, а имателот има важечко:	Признавањето важи во однос на делот за IR од проверката на стручноста за:
MP овластување за летање на тип: Овластување за летање на тип на сложени авиони со високи перформанси	SE класа (*) и SE овластување за тип (*), и SP ME класа и SP ME овластување за тип на сложени авиони со мали перформанси, се признава само секција 3Б од испитот за практична оспособеност за сложени авиони со мали перформанси со еден пилот од Додаток 9(*)
SP ME овластување за тип на сложени авиони со мали перформанси, за операции со еден пилот	SP ME класа (*), и SP ME овластување за тип на сложени авиони со мали перформанси, и SE овластување за класа и тип (*)
SP ME овластување за тип на сложени авиони со мали перформанси, ограничено на операции со повеќе пилоти (MP)	а. SP ME класа (*), и б. SP ME овластување за тип на сложени авиони со мали перформанси (*), и в. SE овластување за класа и тип (*)
SP ME овластување за класа, ограничено на операции со еден пилот	SE овластување за класа и тип, и SP ME класа, и SP ME овластување за тип на сложени авиони со мали перформанси
SP ME овластување за класа, ограничено на операции со повеќе пилоти (MP)	SE овластување за класа и тип(*), и SP ME класа, и SP ME овластување за тип на сложени авиони со мали перформанси
SP SE овластување за класа	SE овластување за класа и тип
SP SE овластување за тип	SE овластување за класа и тип

(*) Под услов дека во претходните 12 месеци кандидатот остварил најмалку три заминувања и приоди по IFR на SP класа или тип на авион во операции со еден пилот или, за повеќемоторни едноставни авиони со мали перформанси, кандидатот ја положил секција 6 од испитот по практична оспособеност за повеќемоторни едноставни авиони со мали перформанси, летајќи исклучиво по показателите на инструментите во операции со еден пилот.

Б. Хеликоптери

Признавање се дава само кога имателот ја продолжува важноста на правата на IR, за едномоторни и повеќемоторни хеликоптери со еден пилот, што е соодветно:

Кога се спроведува проверка на стручноста, вклучувајќи IR, а имателот има важечко:	Признавањето важи во однос на делот за IR од проверката на стручноста за:
MPH овластување за летање на тип;	SE овластување за тип (*), и SP ME овластување за тип (*)
SP ME овластување за тип, за операции со еден пилот	SP овластување за тип, SP ME овластување за тип.
SP ME овластување за тип, ограничено на операции со повеќе пилоти (MP)	SE овластување за тип, (*) SP ME овластување за тип (*)

Прилог 1

(*) Под услов дека во претходните 12 месеци кандидатот остварил најмалку три заминувања и приоди по IFR на SP тип на хеликоптер, во операции со еден пилот.

Додаток 9

Обука, испит по практична оспособеност и проверка на стручноста за MPL, ATPL, овластување за летање на тип и класа и проверката на стручноста за стекнување на IR

А. Општо

1. Кандидатот за испит по практична оспособеност поминува обука на иста класа или тип на воздухоплов, како на оној кој ќе се користи на испитот.

2. Ако кандидатот не ги положи сите секции од испитот во два обида, потребна е дополнителна обука.

3. Нема ограничување на бројот на обидите за полагање на испитот по практична оспособеност.

СОДРЖИНА НА ОБУКАТА, ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ И ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТА

4. Освен ако не е поинаку утврдено во податоците за оперативната прикладност утврдени согласно *Дел–21,* наставната програма за обуката по летање е во склад со овој додаток. Наставната програма може да се скрати кога се признава претходното искуство на слични типови на воздухоплови, како што е определено во податоците за оперативната прикладност утврдени согласно *Дел–21*.

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

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ/ПРОВЕРКАТА

6. Испитувачот може да избере едно од различните сценарија за испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста, кои содржат симулирани операции, а кои ги подготвил и одобрил надлежниот орган. Ако има на располагање, може да се користат симулатори на лет и други одобрени уреди за обука, како што е определено во овој дел.

7. За време на проверката на стручноста, испитувачот потврдува дека имателот на овластување за класа или тип го одржува соодветното ниво на теоретско познавање.

8. Ако кандидатот одлучи да го прекине испитот од причини за кои испитувачот смета дека се неоправдани, кандидатот повторно го полага целиот испит. Ако испитот е прекинат од причини за кои испитувачот смета дека се оправдани, во тој случај на следниот лет се полагаат само оние делови од испитот/проверката кои не се завршени во претходниот лет.

9. По дискреционо право на испитувачот, кандидатот може само еднаш да повтори кој било маневар или процедура од испитот. Испитувачот може да го прекине испитот во која било фаза, доколку смета дека способноста на кандидатот бара повторување на целиот испит.

10. Од кандидатот се бара да управува со воздухопловот од седиштето од кое може да се вршат должностите на водач на воздухоплов или копилот и да го спроведе испитот како да е единствен член на екипаж во авионот, ако испитот се врши во услови за еден пилот. Одговорноста за летот се распределува согласно националните прописи.

Прилог 1

11. За време на подготовките пред лет за испитот, од кандидатот се бара да го определи поставувањето на снагата на моторите и брзините. Кандидатот му ги предочува на испитувачот кои проверки и должности извршува, вклучувајќи ја и идентификацијата на средствата за радио врска. Проверките се вршат согласно одобрената листа на проверка – чеклиста листа на воздухопловот на кој се спроведува испитот и, ако е соодветно, согласно концептот за МСС. Кандидатот ги пресметува податоците за изведување на полетувањето, приодот и слетувањето во согласност со оперативниот прирачник или прирачникот за летање на воздухопловот кој се користи. Кандидатот ги определува, а испитувачот одобрува, релативните/апсолутните висини на донесување на одлуки, минималните релативни/апсолутни висини за спуштање и точката за неуспешен приод.

12. Испитувачот не смее да учествува во управувањето со воздухопловот, освен кога е потребно да интервенира заради безбедноста или заради избегнување на неоправдано доцнење на останатиот сообраќај.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/
ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊА ЗА ТИП НА
ВОЗДУХОПЛОВИ СО ЕКИПАЖ ОД ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ, ЗА ОВЛАСТУВАЊА ЗА ТИП НА АВИОН СО ЕДЕН ПИЛОТ, НА ЛЕТОВИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ, ЗА MPL И ATPL

13. Испитот по практична оспособеност за воздухоплови со повеќе пилоти или авион со еден пилот во операции со повеќе пилоти се спроведе во средина на екипаж со повеќе членови. Друг кандидат или друг пилот може да ја врши должноста на втор пилот. Ако за време на испитот се користи воздухоплов, вториот пилот мора да е испитувач или инструктор.

14. Од кандидатот се бара да управува со авионот во својство на PF за време на сите фази од испитот по практична оспособеност, освен за време на процедурите за невообичаени и ситуации на опасност, кои може да ги изведе како PF или PNF согласно МСС. Исто така, кандидатот за прво стекнување на овластување за летање на тип на авиони со повеќе пилоти или за ATPL мора да покаже способност да врши должности на PNF. Кандидатот може да се одлучи за левото или десното седиште на испитот по практична оспособеност, доколку сите ставки од испитот може да се спроведат од одбраното седиште.

15. Посебно мора да се провери следното за кандидатите за стекнување на ATPL или за овластување за летање на тип на авион со повеќе пилоти или операции со повеќе пилоти на авион со еден пилот проширувајќи ги должностите на водачот на воздухопловот, без разлика дали кандидатот лета во својство на PF или PNF:

(а) раководење со соработката на екипаж;

(б) одржување на надзор врз управувањето на авионот со соодветна контрола; и

(в) дефинирање на приоритети и донесување на одлуки согласно постапките за безбедност и соодветните правила и прописи адекватни за оперативната состојба, вклучувајќи ги и оние за опасни ситуации.

16. Испитот/проверката се спроведуваат по IFR, ако е вклучено овластување за IR и, секогаш кога е можно, во симулирани услови на јавен воздушен превоз. Клучен елемент кој се проверува е способноста да се испланира и изврши летот врз основа на вообичаениот материјал за подготовка на лет.

17. Кога курсот за овластување за тип вклучува помалку од 2 часа обука по летање на воздухоплов, испитот по практична оспособеност може да се спроведе на FFS и може да заврши пред обуката по летање на воздухоплов. Во тој случај, уверението за завршен курс за овластување за тип, вклучувајќи ја обуката по летање на воздухоплов се доставува до надлежниот орган пред да се впише новото овластување во дозволата на кандидатот.

Б. Посебни услови за категории на авион

ПРЕОДНИ ОЦЕНКИ

Прилог 1

1. За авиони со еден пилот, со исклучок на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, кандидатот мора да ги положи сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако не положи која било ставка од една секција, таа секција се смета за неположена. Ако кандидатот не положи повеќе од една секција, тој повторно го полага целиот испит или проверката. Секој кандидат кој не положил само една секција, тој повторно ја полага секцијата која не ја положил. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатот не положи која било секција на повторното полагање, вклучувајќи ги и секциите кои ги положил во претходниот обид. За повеќемоторните авиони со еден пилот, се полага секција 6 од односниот испит или проверка, а која се однесува на несиметричните летови.

2. За авиони со повеќе пилоти и сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, кандидатот мора да ги положи сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатот не положи повеќе од пет ставки. Секој кандидат кој нема да положи пет или помалку ставки повторно ги полага тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатот не положи која било ставка при повторното полагање на испитот, односно проверката, вклучувајќи ги и ставките кои ги положил во претходниот обид. Секцијата 6 не е дел од испитот по практична оспособеност за ATPL или MPL. Ако кандидатот не ја положи само секција 6 или ако не ја полагал секција 6, овластувањето за тип се издава без права за CAT II и CAT III. За да го прошири овластувањето за летање на тип со права за CAT II и CAT III, кандидатот мора да ја положи секција 6 на соодветен тип на воздухоплов.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ

3. Кандидатот мора да покаже дека е способен за следното:

(а) да управува со авионот во рамките на ограничувањата на истиот;
(б) да ги изведе сите маневри внимателно и точно;
(в) да прикаже сигурност во донесување на одлуки и да применува летачки способности;
(г) да го применува стекнатото знаењео за воздухопловство;
(д) да одржува контрола при управувањето со авионот за цело време на начин што нема да постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри;
(ѓ) да ги разбира и применува процедурите за соработка на екипажот, како и процедурите во случај на неспособност, ако е применливо; и
(е) успешно да комуницира со останатите членови на екипажот, доколку е применливо.

4. Следните ограничувања се применуваат, корегирани за дозволените отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на оперативните и управувачки карактеристики на авионот кој се користи:

Висина

Нормален лет	± 100 стапки
Започнување со продолжување на друг круг на висина на одлука	+ 50 стапки / -0 стапки
Најмала висина на спуштање	+ 50 стапки / -0 стапки

Патека

По радио средства	± 5°
Прецизен приод	скршнување од пола отклон на скала, по азимут и по линија на понирање

Курс

Прилог 1

сите мотори работат	± 5°
со симулиран дефект на мотор	± 10°

Брзина

сите мотори работат	±5 јазли
со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ /ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

5. Авиони со еден пилот, со исклучок на сложени авиони со високи перформанси:

(а) Значењето на следните симболи е следното:

P = Обучен како PIC или копилот и како пилот кој лета (PF) и пилот кој не лета (PNF)

X = За оваа вежба се користат симулатори на лет, ако има такви, во спротивно се користи авион, ако е соодветен за маневрите или процедурите

P# = Обуката мора да е дополнета со надзор во авионот.

(б) Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

A	=	Авион
FFS	=	Симулатор на лет
FTD	=	Тренажер за обука по летање/ уред за обука по летање (вклучувајќи FNPT II за овластување за класа за ME)

(в) Ставките означени со ѕвездичка (*) во секцијата 3Б и, за повеќемоторните, во секција 6, може да се летаат исклучиво само по основ на инструменти, ако продолжувањето/обновувањето на IR е вклучено во испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако делот означен со ѕвездичка (*) не се лета само по инструменти за време на испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, и кога нема признавање на правата за IR, овластувањето за летање на класа или тип се ограничува само за летање по VFR.

(г) Секцијата 3А мора да се заврши за целите за продолжување на овластување за тип или класа на повеќемоторен авион, само по VFR, ако не е исполнет условот за искуство од 10 сектори на рута, во период од претходните 12 месеци. Секцијата 3А не се бара ако е завршена секцијата 3Б.

(д) Онаму каде се појавува буквата „M" во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, укажува дека тоа е задолжителна вежба или право на избор во случај на повеќе вежби.

(ѓ) FFS или FNPT II се користат за практичната обука за овластувања за класа или тип на повеќемоторни авиони, ако се составен дел од одобрен курс за овластување за класа или тип. За одобрување на курсот се земаат предвид следните услови:

(i) квалификацијата на FFS или на FNPT II согласно Дел–OR;
(ii) квалификациите на инструкторите;
(iii) обемот на обука на FFS или на FNPT II, обезбедени на курсот;
(iv) квалификациите и претходното искуство на слични типови на пилотот кој се обучува.

(е) Кога испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста се спроведува во операции со повеќе пилоти, овластувањето за тип се ограничува на операции со повеќе пилоти.

Прилог 1

АВИОНИ СО ЕДЕН ПИЛОТ, ОСВЕН ЗА КОМПЛЕКСНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА ИЛИ ТИП	
Маневри/процедури	FTD	FFS	A	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS A	Потпис на испитувачот по завршу-вање на испитот
СЕКЦИЈА 1						
1 Заминување 1.1. Подготовка за лет, вклучувајќи Документација Маса и рамнотежа Метеоролошки извештај NOTAM						
1.2 Проверка пред придвижување на моторите						
1.2.1 Надворешна	P#		P			
1.2.2 Внатрешна			P		M	
1.3 Придвижување на моторите: Нормално Со дефект	P→	→	→		M	
1.4 Возење по возење		P→	P→		M	
1.5 Проверки пред лет Проверка на моторите (ако е применливо)	P→	→	→		M	
1.6 Процедура за полетување: Нормално, со закрилца поставени по Прирачникот за летање Со страничен ветер (ако постојат услови)		P→	→			
1.7 Качување: Vx/Vy Свртувања во зададениот курс Израмнување /		P→	→		M	
1.8 Соработка со ATC – придржување, процедура за R/T						
СЕКЦИЈА 2						
2. Лет во зона (VMC) 2.1 Праволиниски хоризонтален лет на различни брзини, вклучувајќи и лет на критично мала брзина со и без закрилца (вклучувајќи приближување на VMCA, кога е можно)		P→	→			
2.2 Остри свртувања (360^0 на лево и десно со нагиб од 45^0)		P→	→		M	
2.3 Губење на висина и опоравување (i) чисто провлекување		P→	→		M	

Прилог 1

АВИОНИ СО ЕДЕН ПИЛОТ, ОСВЕН ЗА КОМПЛЕКСНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА ИЛИ ТИП	
Маневри/процедури	FTD	FFS	A	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS A	Потпис на испитувачот по завршу-вање на испитот
(ii) приближување на провлекување во свртување при спуштање во конфигурација и снага за приод (iii) приближување на провлекување во конфигурација и снага за слетување (iv) приближување на провлекување во свртување при качување со конфигурација за полетување (само за едномоторни авиони)						
2.4 Постапки за користење на автопилот и навигацискиот уред (FD) (може да се спроведе во секција 3) ако е можно		P→	→		M	
2.5 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T						
СЕКЦИЈА 3А						
3А Процедури за на рута за VFR (види B.5 (в) и (г) 3А.1 План на лет, навигација со пресметување и читање на карти						
3А.2 Одржување на висина, правец и брзина						
3А.3 Ориентација, мерење на времето и корекција на предвиденото време за пристигнување (ETA)						
3А.4 Користење на радио-навигациски средства (ако е применливо)						
3А.5 Управување со летот (дневник на лет, рутински проверки вклучувајќи на горивото, системите и системите против замрзнување)						
3А.6 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T						
СЕКЦИЈА 3Б						
3Б Летање по инструменти						
3Б.1* Заминување по IFR		P→	→		M	
3Б.2* На рута по IFR		P→	→		M	
3Б.3* Процедури за чекање		P→	→		M	
3Б.4* ILS до DH/A од 200' (60 m) или до пропишаниот минимум (може да се користи аутопилот до пресретнување на рамнината на понирање		P→	→		M	
3Б.5* Непрецизен приод до MDH/A и MAP						

Прилог 1

АВИОНИ СО ЕДЕН ПИЛОТ, ОСВЕН ЗА КОМПЛЕКСНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА ИЛИ ТИП	
Маневри/процедури	FTD	FFS	A	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS A	Потпис на испитувачот по завршу-вање на испитот
3Б.6* Вежби по летање вклучувајќи симулиран дефект на компасот и показателот на висина: свртувањесо соодветна брзина исправувања од невообичаени положби	P→	→	→		M	
3Б.7* Дефект на локалајзерот или рамнината на понирање	P→	→	→			
3Б.8* Соработка со АТС – придржување, процедури за R/T						
СЕКЦИЈА 4						
4. Пристигнување и слетување						
4.1 Аеродромска процедура за пристигнување		P→	→		M	
4.2 Нормално слетување		P→	→		M	
4.3 Слетување без закрилца		P→	→		M	
4.4 Слетување при страничен ветер (ако дозволуваат условите)		P→	→			
4.5 Приод и слетување на релант од висина од 2000' или над ПСП (само за авиони со еден пилот)		P→	→			
4.6 Продолжување на друг круг од минимална висина		P→	→		M	
4.7 Продолжување на друг круг и слетување ноќе (ако е применливо)	P→	→	→			
4.8 Соработка со АТС – придржување, процедури за R/T						
СЕКЦИЈА 5						
5 Невообичаени и процедури во случај на опасност (Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 4)						
5.1 Прекинато полетување на прифатлива брзина		P→	→		M	
5.2 Симулиран дефект на мотор после полетувањето (само за авиони со еден пилот)			P		M	
5.3 Симулирано принудно слетување без снага (само за авиони со еден пилот)			P		M	
5.4 Симулирани опасни ситуации: (i) пожар или чад за време на летот (ii) неправилности на системите	P→	→	→			

Прилог 1

АВИОНИ СО ЕДЕН ПИЛОТ, ОСВЕН ЗА КОМПЛЕКСНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА ИЛИ ТИП	
Маневри/процедури	FTD	FFS	A	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS A	Потпис на испитувачот по завршување на испитот
(ако е применливо)						
5.5 Гасење и повторно придвижување на моторите (само на испит по практична оспособеност за стекнување на ME) (на сигурна висина ако се изведува на воздухоплов)	P→	→	→			
5.6 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T						
СЕКЦИЈА 6						
6 Симулиран асиметричен лет						
6.1* (Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 5) Симулиран дефект на мотор за време на полетувањето (на сигурна висина, освен ако не се изведува на FFS или FNPT II)	P→	→	→X		M	
6.2* Асиметричен приод и продолжување на друг круг	P→	→	→		M	
6.3* Асиметричен приод и слетување со целосно запирање	P→	→	→		M	
6.4 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T						

6. Сложени авиони со високи перформанси со еден пилот или повеќе пилоти:

(а) Значењето на следните симболи е следното:

P = Обучен како PIC или копилот и како пилот кој лета (PF) и пилот кој не лета (PNF) за стекнување на овластување за тип, како што е соодветно.

X = За оваа вежба се користат симулатори на лет, ако има такви, во спротивно се користи воздухоплов, ако е соодветен за маневрите или процедурите

P# = Обуката мора да е дополнета со надзор во авионот.

(б) Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

A = Авион
FFS = Симулатор на лет
FTD = Тренажер за обука по летање

Прилог 1

OTD = Други/останати уреди за обука

(в) Ставките означени со ѕвездичка (*) може да се летаат исклучиво само по основ на инструменти. Ако делот означен со ѕвездичка (*) не се лета само по инструменти за време на испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, овластувањето за летање на класа или тип се ограничува само за летање по VFR.

(г) Онаму каде се појавува буквата „M" во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност укажува дека тоа е задолжителна вежба.

(д) FFS се користи за практичната обука и испитување, ако FFS претставува составен дел од одобрен курс за овластување за тип. За одобрување на курсот се земаат предвид следните фактори:

(i) квалификацијата на FFS или на FNPT II;
(ii) квалификациите на инструкторите;
(iii) обемот на обука на FFS или на FNPT II, обезбедена на курсот; и
(iv) квалификациите и претходното искуство на слични типови на пилотот кој се обучува.

(ѓ) Маневрите и процедурите вклучуваат MCC за авион со повеќе пилоти и за сложени авиони со високи перформанси со еден пилот при операции со повеќе пилоти.

(е) Маневрите и процедурите се извршуваат во улога на еден пилот за сложени авиони со високи перформанси со еден пилот во операции со еден пилот.

(ж) Во случај на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, кога испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста се спроведува во операции со повеќе пилоти, овластувањето за тип се ограничува на операции со повеќе пилоти. Ако се бараат права за еден пилот, маневрите/процедурите наведени во 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 и најмалку еден маневар/процедура од секција 3.4 треба дополнително да се изведат во улога на еден пилот.

(з) Во случај на ограничено овластување за тип издадено согласно FCL.720.A(e), кандидатот ги исполнува истите услови како и другите кандидати за тоа овластување за тип, со исклучок на практичните вежби кои се однесуваат на фазите на полетување и слетување.

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
СЕКЦИЈА 1							
1 Подготовка за лет 1.1. Пресм. на перформанси	P						
1.2 Визуелен преглед на надворешноста на авион; локација на секоја ставка и цел на прегледот	P#			P			
1.3 Преглед на пилот. кабина		P→	→	→			

Прилог 1

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
1.4 Користење. на листата на проверка – чеклиста пред придвижување на моторите, процедури за придвиж. на моторите, проверка на радио и навигациската опрема, избор и поставување на навигац. и фреквенциите за комуникација	P→	→	→	→		M	
1.5 Возење по земја по упатства од контролата на летање или од инструкторот			P→	→			
1.6 Проверки пред лет		P→	→	→		M	
СЕКЦИЈА 2							
2. Полетувања 2.1 Нормални полетувања со различ. позиции на закрилцата, вклучувајќи полетување без застанување			P→	→			
2.2* Полетување по инструменти; преод на лет. по инструменти треба да се изврши за време на ротацијата или веднаш по полетувањето			P→	→			
2.3 Полетување со бочен ветар			P→	→			
2.4 Полетување со макс. маса на полетување (вистинска или симулирана макс. маса на полетување)			P→	→			
2.5 Полетувања со симулиран дефект на мотор 2.5.1* набрзо после постигнување на V_2							

Прилог 1

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
(Кај авиони кои не се хомологирани како категорија на авиони за транспорт, ниту како категорија на авиони за регионален сообраќај (commuter), дефект на мотор не смее да се симулира сè додека не се постигне миним. висина од 500 стапки над крајот на ПСП. Кај авиони кои имаат исти перформанси како категоријата на авиони за транспорт што се однесува до масата на полетување и висината по густина, инструкторот може да симулира дефект на мотор набрзо по достигнување на V_2)			P→	→			
2.5.2* помеѓу V_1 и V_2			P	X		M само FFS	
2.6 Прекинато полетување на разумна брзина пред да се постигне V_1.			P→	→X		M	
СЕКЦИЈА 3							
3 Меневри и процедури во лет 3.1 Свртувања со и без спојлери			P→	→			
3.2 Поднабирање и Махови удари (осцилации) по постигнување на критичниот Махов број и други специфични карактеристики на авионот во лет (на пр. Dutch Roll)		P→	→X за оваа вежба може да не се користи возду хоплов				
3.3 Нормална работа на системите и на таблата на контролниот инженер	P→	→	→	→			
Нормална и невообичаена работа на следните системи:						M	Задолжителен мин. од 3 невооби. се избира од 3.4.0 до 3.4.14 вклучително.
3.4.0 Мотори (ако треба елиса)	P→	→	→	→			

Прилог 1

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
3.4.1 Кабински притисок и климатизација	P→	→	→	→			
3.4.2 Питот/систем за статички притисок	P→	→	→	→			
3.4.3 Систем за гориво	P→	→	→	→			
3.4.4 Електронски систем	P→	→	→	→			
3.4.5 Хидрауличен систем	P→	→	→	→			
3.4.6 Систем за контрола на лет и урамнотежување	P→	→	→	→			
3.4.7 Систем против замрзнување и за одмрзнување, затоплување на заштита од сонце (glare shield)	P→	→	→	→			
3.4.8 Автопилот/ команден навиг. уред	P→	→	→	→			
3.4.9 Уреди за предупредување за губење на брзината или уреди за избегнување на загубата на брзината и уреди за зголемување на стабилност	P→	→	→	→			
3.4.10 Систем за предупредување на опасно приближување на земја, метео радар, радио алтиметар, транспондер		P→	→	→			
3.4.11 Радија, навигациска опрема, инструменти, систем за управување на лет	P→	→	→	→			
3.4.12 Стоен трап и сопирачки	P→	→	→	→			
3.4.13 Систем за преткрилца и задкрилца	P→	→	→	→			
3.4.14 Помошна погонска група	P→	→	→	→			
Намерно оставено празно							
3.6 Невообичаени и процедури во случај на опасност:						M	Задолжително да се изберат мин. 3 ставки од 3.6.1 до 3.6.9 вклучително.
3.6.1 Противпожарни вежби, на пр. пожар на мотор, APU, кабина, оддел за багаж, пилотска кабина, крило и електрич. систем, вклучувајќи и вежби за евакуација		P→	→	→			

Прилог 1

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
3.6.2 Контрола и отстранување на чад		P→	→	→			
3.6.3 Дефект на мотор, гасење и повторно придвижување на безбедна висина		P→	→	→			
3.6.4 Испуштање на гориво (симулирано)		P→	→	→			
3.6.5 Удари на ветер при полетување/слетување			P	X		само FFS	
3.6.6 Симулиран дефект на системот за притисок во кабината/принудно спуштање			P→	→			
3.6.7 Онеспособеност на член на екипаж за летање		P→	→	→			
3.6.8 Други процедури за опасни ситуации како што е дадено во соодв. Прирачник за летање на авионот		P→	→	→			
3.6.9 ACAS настан	P→	→	→	Може да не се користи авион		само FFS	
3.7 Остро свртување со нагиб од 45°, 180° до 360° на лево и десно		P→	→	→			
3.8 Рано препознавање и противмерки за приближув. на губење на узгон (до активирање на уредот за предупредување за губење на узгон) во конфигурација на полетување (закрилца во положба за полетување), во конфигурација на лет во режим на крстарење и во конфигурација за слетување (закрилца во положба за слетување, извлечен стоен трап) 3.8.1 Оправување по потполно губење на брзина или по активирање на уредот за предупредување за губење на узгон во конфигурација на качување, крстарење и приод			P→ P	→ X			
3.9 Процедури за летање по инструменти							
3.9.1* Придржување на рутите за заминување и пристигнување и кон упатствата од АТС		P→	→	→		M	
3.9.2* Процедури за чекање		P→	→	→			

Прилог 1

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
3.9.3* Прецизен приод до висина на одлука (DH) не помала од 60 м (200 ft)							
3.9.3.1* рачно, без помош на командно навигационен уред за лет			P→			M (само испит за вешти.)	
3.9.3.2* рачно, со помош на командно навигационен уред за лет			P→	→		M (само испит за вешти.)	
3.9.3.3* автоматски, со автопилот			P→	→			
3.9.3.4* рачно, со симулирано неработење на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод од пред поминување на надворешниот маркер (OM) па сè до приземјување или низ комплетна процедура за неуспешен приод За авионите кои не се хомологирани во категорија на авиони за превоз (JAR/FAR 25) ниту во категорија на авиони за регионален сообраќај (SFAR 23), приодот со симулиран дефект на мотор и наредното продолжување на друг круг се иницира заедно со непрецизниот приод како е опишано во 3.9.4. Продолжувањето на друг круг се иницира кога ќе се постигне објавената висина за (безбедно) надвисување на препреки (OCH/A), меѓутоа, не подоцна од постигнувањето на минималната висина на спуштање (MDH/A) од 500 ft над висината на прагот на полетно-слетната патека. За авионите кои имаат исти перформанси како и авионите од категоријата за транспорт што се однесува до масата за полетување и висината по густина на воздухот, инструкторот може да симулира дефект на мотор			P→	→		M	

Прилог 1

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
согласно 3.9.3.4.							
3.9.4* Непрецизен приод до MDH/A			P→	→		M	
3.9.5. Приод со кружење во следниве услови : (а)* приод до дозволената минимална висина за приод со кружење на аеродромот за кој станува збор согласно локалните средства за приод по инструменти во симулирани услови за летање по инструменти; <u>проследено со:</u> (б) приод со кружење до друга полетно-слетна патека, која е најмалку 90° од оската од завршниот приод кој се користи во точката а), на дозволената минимална висина за приод со кружење; Забелешка: ако (а) и (б) не се можни заради АТС причини, може да се изведе симулирана постапка при слаба видливост.			P*→	→			
СЕКЦИЈА 4							
4. Процедури за неуспешен приод 4.1 Продолжување на друг круг со сите мотори во функција* по приод по ILS при постигнување на висината на одлука			P→	→			
4.2 Останати процедури за неуспешен приод			P*→	→			
4.3* Рачно продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор по приод по инструменти при постигнување на DH, MDH или MAPt			P*→	→		M	
4.4 Прекинато слетување на 15 м (50 ft) над прагот на ПСП и продолжување на друг круг			P→	→			
СЕКЦИЈА 5							
5 Слетување							

Прилог 1

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
5.1 Нормални слетувања*, исто така после приод по ILS со преод кон визуелен лет по постигнување на DH			P				
5.2 Слетување со симулирано заглавен хориз. стабилизатор во која било неурамнотежена позиција (out-of-trim)			P→	За оваа вежба може да не се користи воздухоплов			
5.3 Слетување со бочен ветер (авион, ако е можно)			P→	→			
5.4 Школски круг и слетување без извлечени или со делумно извлечени закрилца и претклилца			P→	→			
5.5 Слетување со симулиран дефект за критична работа на мотор			P→	→		M	
5.6 Слетување со два неоперативни мотора - авиони со три мотори: централен мотор и еден надворешен мотор доколку е можно согласно податоците од AFM. - авиони со четири мотори, два мотори на една страна			P	X		M само FFS (само испит за веш.)	

Општи забелешки :

Посебни услови за продолжување на овластувањето за летање на тип на авиони за приоди по инструменти до висина на донесување на одлуки помала од 200 стапки (60 м), т.е. операции за Cat II/III.

СЕКЦИЈА 6							
Дополнително овластување на овластување за тип на авион за приоди по инструменти до висина на донесување на одлуки не помала од 60 м (200 ft) (CAT II/III) Следните маневри и процедури се минимални услови за обуката за да се дозволи приод со помош на инструменти до DH помала од 60м (200 ft). За време на следните приоди со помош на инструменти и процедури за неуспешен приод мора да се користи целата опрема на авионот која е потребна за							

Прилог 1

АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ СО ЕДЕН ПИЛОТ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ВЕШТИНИ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	A	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS A	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
издавање на овластување за тип за приоди по инструменти до DH помала од 60 м (200 ft).							
6.1* Прекинато полетување на минимално дозволена RVR			P*→	→X За оваа вежба може да не се користи авион		M	
6.2* Приоди по ILS: Кај симулирани услови за лет по инструменти до применлива DH, со користење на систем за водење на лет. Стандардните процедури за соработка на екипаж (поделба на задачи, процедури за повик, заеднички надзор, размена на податоци и поддршка) мора да се контролираат.			P→	P→		M	
6.3* Продолжување на друг круг: по 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, удари на ветер, скршнување на авион поголемо од ограничувањата за успешен приод и дефект на опремата на земја/во авион пред да се постигне DH и, продолжување на друг круг со симулиран дефект на авиоопремата.			P→	→		M*	
6.4* Слетување(а) со визуелен репер определен кај DH по приод по инструменти. Во зависност од специфичниот систем за водење на лет, се изведува автоматско слетување.			P→	→		M	
***Забелешка**: САТ II/III операциите мора да се извршат согласно соодветните услови за воздушен сообраќај.*							

7. Овластување за класа – вода.

Прилог 1

Секцијата 6 треба да се заврши за целите за обновување на овластување за летање на класа на повеќемоторни хидроавиони, само по VFR, ако не е исполнет условот за искуство од 10 сектори на рута во период од претходните 12 месеци.

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА НА ХИДРОАВИОНИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА	
Маневри / Процедури	Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
СЕКЦИЈА 1		
1. Заминување 1.1 Подготовка за лет, вклучувајќи: Документација Маса и равнотежа метеоролошки извештај NOTAM		
1.2 Проверки пред придвижување на моторите Надворешни/внатрешни		
1.3 Палење и гасење на моторите Нормално со дефект		
1.4 Возење по земја		
1.5 Постепено возење по земја/таксирање		
1.6 Усидрување: Плажа Пристаниште Бова		
1.7 Едрење со угаснати мотори		
1.8 Проверки пред заминување: Палење на моторите (ако е применливо)		
1.9 Процедура за полетување: Нормално со поставеност на преткрилцата според Прирачникот за летање Со страничен ветер (ако има услови)		
1.10 Качување Свртувања во зададениот правец Порамнување		
1.11 Соработка со АТС – придржување и R/T процедури		
СЕКЦИЈА 2		
2. Лет во зона (VFR) 2.1 Прав и хоризонтален лет на различни брзини, вклучувајќи и лет на критично мали брзини со и без закрилца (вклучувајќи приближување кон VMCA, кога е можно)		
2.2 Остри свртувања (360^0 на лево и на десно со нагиб од 45^0)		
2.3 Исправање/вадење од провлечен лет: (i) чисто провлекување (ii) приближување на провлекување во свртување при спуштање во конфигурација и со снага за приод		

Прилог 1

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА НА ХИДРОАВИОНИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА	
Маневри / Процедури	Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
(iii) приближување на провлекување во конфигурација и снага за слетување (iv) приближување на провлекување во свртување при качување во конфигурација за полетување (само за едномоторни авиони)		
2.4 Соработка со АТС – придржување и R/T процедури		
СЕКЦИЈА 3		
3. VFR процедури на рута 3.1 План на лет, навигација со пресметување и читање на карти		
3.2 Одржување на висина, правец и брзина		
3.3 Ориентација, мерење на време и корекција на ЕТА		
3.4 Користење на радио навигациски средства (ако е применливо)		
3.5 Управување со летот (дневник за летот, рутински проверки вклучувајќи проверка на горивото, системите и замрзнувањето)		
3.6 Соработка со АТС – придржување и R/T процедури		
СЕКЦИЈА 4		
4. Пристигнувања и слетувања 4.1 Аеродромска процедура за пристигнување (само за амфибии)		
4.2 Нормално слетување		
4.3 Слетување без закрилца		
4.4 Слетување со страничен ветер (ако има услови)		
4.5 Приод и слетување на одземена снага (релант) од висина од 2.000' или повеќе, над вода (само за едномоторни авиони)		
4.6 Продолжување на друг круг од минимална висина		
4.7 Слетување на мирна вода Слетување на немирна вода		
4.8 Соработка со АТС – придржување и R/T процедури		
СЕКЦИЈА 5		
5. Вонредни процедури и процедури во случај на опасност (Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 4)		
5.1 Прекинато полетување на прифатлива брзина		
5.2 Симулиран дефект на мотор по полетување (само за едномоторни авиони)		

Прилог 1

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА НА ХИДРОАВИОНИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА	
Маневри / Процедури	Иницијали на инструкторот по завршување на обуката	Иницијали на испитувачот по завршување на испитот
5.3 Симулирано принудно слетување без мотор (само за едномоторни авиони)		
5.4 Симулирани опасни ситуации: (i) Пожар или чад за време на лет (ii) Дефект на различни системи		
5.5 Соработка со ATC – придржување и R/T процедури		
СЕКЦИЈА 6		
6. Симулиран асиметричен лет (Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 5)		
6.1 Симулиран дефект на мотор по полетување (на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS FNPT II)		
6.2 Гасење и повторно палење на моторите (само на испитот по практична оспособеност за ME)		
6.3 Приод и продолжување на друг круг		
6.4 Приод и слетување со целосно застанување со еден мотор		
6.5 Соработка со ATC – придржување и R/T процедури		

Прилог 1

В. Посебни услови за категории на хеликоптери

1. Во случај на испит по практична оспособеност или проверка на стручноста за стекнување на овластувања за тип и за ATPL, кандидатот мора да ги положи секциите од 1 до 4 и секцијата 6 (ако е применливо) од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако кандидатот не положи повеќе од пет ставки, тој повторно го полага целиот испит или проверката. Секој кандидат кој не положил пет или помалку ставки повторно ги полага тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатот не положи која било ставка при повторното полагање, вклучувајќи ги и ставките кои ги положил во претходниот обид. Сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста треба да се положат во рок од шест месеци.

2. Во случај на проверка на стручноста за стекнување на IR, кандидатот мора да ја положи секција 5 од проверката на стручноста. Ако кандидатот не положи повеќе од три ставки, тој повторно ја полага целата секција 5. Секој кандидат кој не положил помалку од три ставки повторно ги полага тие ставки. Ако при повторното полагање кандидатот не положи која било ставка или која било ставка од секција 5, која во претходниот обид ја положил, тој повторно ја полага целата проверка на стручноста.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ

3. Кандидатот мора да покаже дека е способен за следното:

(а) да управува со хеликоптерот во рамките на ограничувањата на истиот;
(б) да ги изведе сите маневри внимателно и точно;
(в) да практикува исправно донесување на одлуки и добро водење на летот;
(г) да го применува стекнатото знаењето за воздухопловство;
(д) да одржува контрола при управувањето со хеликоптерот за цело време на начин што нема да постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри;
(ѓ) да ги разбира и применува процедурите за соработка на екипажот, како и процедурите во случај на неспособност, ако е применливо; и
(е) успешно да комуницира со останатите членови на екипажот, ако е применливо.

4. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволените отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција, и заради квалитетот на оперативните и управувачки карактеристики на авионот кој се користи

(а) Ограничувања на лет по IFR

Висина

Нормален лет	± 100 стапки
Започнување со продолжување на друг круг на висина на одлука	+ 50 стапки / -0 стапки
Најмала висина на спуштање	+ 50 стапки / -0 стапки

Патека

По радио средства	± 5°
Прецизен приод	скршнување од пола отклон на скала, по азимут и по линија на понирање

Курс

Нормален лет	± 5°
Невообичаени операции, постапки за опасни ситуации	± 10°

Прилог 1

Брзина

Вообичаено	±5 јазли
Со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

(б) Ограничувања на лет по VFR

Висина:

Вообичаено	± 100 стапки

Курс:

Нормален лет	± 5°
Невообичаени операции, постапки за опасни ситуации	± 10°

Брзина:

Вообичаено	±5 јазли
Со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

Движење на земја (Ground drift)

Т.О. лебдење I.G.E	± 3 стапки
Слетување	± 2 стапки (со 0 стапки летање наназад или странично)

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ /ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

ОПШТО

5. Значењето на следните симболи:

P = Обучен како PIC за стекнување на овластување за тип за SPH или обучен како PIC или копилот и како PF и PNF за стекнување на овластување за тип за MPH.

6. Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

FFS = Симулатор на целосен лет
FTD = Тренажер за обука по летање
H = Хеликоптер

7. Ставките означени со ѕвездичка (*) се летаат во вистински или IMC, и тоа само кандидати кои сакаат да обноват или продолжат IR(H), или да ги прошират правата на тоа овластување за друг тип.

8. Процедурите за летање по инструменти (секција 5) ги изведуваат само кандидати кои сакаат да обноват или продолжат IR(H), или да ги прошират правата на тоа овластување за друг тип. За оваа цел може да се користи FFS или FTD 2/3.

9. Онаму каде се појавува буквата „M" во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, укажува дека тоа е задолжителна вежба.

Прилог 1

10. FSTD се користи за практичната обука и испитот, ако FSTD е составен дел од курс за овластување за тип. За одобрување на курсот предвид се земаат следните услови:

(i) квалификацијата на FSTD согласно Дел–OR;
(ii) квалификациите на инструкторите и испитувачите;
(iii) обемот на обука на FSTD, обезбеден на курсот;
(iv) квалификациите и претходното искуство на слични типови на пилотот кој се обучува, и
(v) обемот на искуството за летање остварено под надзор, а спроведено по издавање на овластувањето за летање на новиот тип.

ХЕЛИКОПТЕР СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ

11. Кандидатите за испит по практична оспособеност за издавање на овластување за летање на тип на хеликоптер со повеќе пилоти и за ATPL(H) ги летаат само секциите од 1 до 4 и секцијата 6, ако е применливо.

12. Кандидатите за продолжување или обновување на овластување за летање на тип на хеликоптер со повеќе пилоти ги летаат само секциите од 1 до 4 и, ако е применливо, секција 6.

ХЕЛИКОПТЕРИ СО ЕДЕН ПИЛОТ/ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА	
Маневри/процедури	FTD	FFS	H	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS H	Потпис на испитувачот по завршување на испитот
СЕКЦИЈА 1 – Подготовки и прегледи пред лет						
1.1 Визуелен преглед на надворешната страна на хеликоптер, локација на секој уред и цел на прегледот			P		M (ако се изведува на хеликоптер)	
1.2 Преглед на пилотската кабина		P	→		M	
1.3 Придвижување на моторите, проверка на радио навигациската опрема, избор и поставување на навигациската и фреквенциите за комуникација	P→	→	→		M	
1.4 Возење по земја по упатствата на контролата на летање или на инструкторот		P→	P→		M	
1.5 Процедури и проверки пред полетување	P→	→	→		M	
СЕКЦИЈА 2 – Маневри и процедури во лет						
2.1 Полетувања (различни профили)		P→	→		M	
2.2 Полетувања и слетувања на терен под нагиб и со страничен ветер		P→	→			
2.3 Полетување со максимална маса на полетување (актуелна и симулирана маса на полетување)	P	→	→			
2.4 Полетување со симулиран дефект на мотор набргу пред достигнување на TDP и DPATO		P	→		M	

Прилог 1

ХЕЛИКОПТЕРИ СО ЕДЕН ПИЛОТ/ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА	
Маневри/процедури	FTD	FFS	H	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS H	Потпис на испитувачот по завршување на испитот
2.4.1 Полетување со симулиран дефект на мотор набргу по достигнување на TDP или DPATO		P	→		M	
2.5 Свртувања при качување и спуштање до одредени правци	P	→	→		M	
2.5.1 Свртувања со нагиб од 30°, 180° до 360° на лево и на десно, само по инструменти	P	→	→		M	
2.6 Спуштање во ауторотација	P	→	→		M	
2.6.1 Слетување од ауторотација (само SHE) или враќање на снагата на моторите		P	→		M	
2.7 Слетувања, различни профили		P	→		M	
2.7.1 Продолжување на друг круг или слетување по симулиран дефект на мотор пред LDP или DPBL		P	→		M	
2.7.2 Слетување по симулиран дефект на мотор по LDP или DPBL		P	→		M	
СЕКЦИЈА 3 – Редовни и вонредни постапки при дефект на следните системи						
3. Редовни и вонредни постапки при дефект на следните системи					M	Задолжително се избираат три ставки од оваа секција
3.1 Мотор	P	→	→			
3.2 Климатизација (греење, вентилација)	P	→	→			
3.3 Пито/статички систем	P	→	→			
3.4 Систем за гориво	P	→	→			
3.5 Електричен систем	P	→	→			
3.6 Хидрауличен систем	P	→	→			
3.7 Командите на лет и системот за тримување	P	→	→			
3.8 Системот против мрзнење/ за одмрзнување	P	→	→			
3.9 Автопилот/уред за управување со лет	P	→	→			

Прилог 1

ХЕЛИКОПТЕРИ СО ЕДЕН ПИЛОТ/ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА	
Маневри/процедури	FTD	FFS	H	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS H	Потпис на испитувачот по завршување на испитот
3.10 Уреди за стабилност на лет	P	→	→			
3.11 Метео радар, радио висиномер, транспондер	P	→	→			
3.12 Навигациски систем	P	→	→			
3.13 Стоен трап	P	→	→			
3.14 Помошен извор на енергија	P	→	→			
3.15 Радио навигациска опрема, систем за летање по инструменти	P	→	→			
СЕКЦИЈА 4 – Процедури за невообични и ситуации на опасност						
4. Процедури за невообичаени и ситуации на опасност					M	Задолжително се избираат три ставки од оваа секција
4.1 Вежби во случај на пожар (вклучително и евакуација ако е применливо)	P	→	→			
4.2 Контрола и отстранување на чад	P	→	→			
4.3 Дефект на мотор, гасење и повторно стартување на сигурна висина	P	→	→			
4.4 Исфрлање на гориво (симулирано)	P	→	→			
4.5 Дефект на опашниот ротор (ако е применливо)	P	→	→			
4.5.1 Губење на опашниот ротор	P	→		За оваа вежба не може да се користи хеликоптер		
4.6 Неспособност на член на екипаж - MPH	P	→	→			
4.7 Дефект на трансмисијата	P	→	→			
4.8 Останати процедури за опасни ситуации како што е наведено во Прирачникот за летање	P	→	→			

Прилог 1

ХЕЛИКОПТЕРИ СО ЕДЕН ПИЛОТ/ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА	
Маневри/процедури	FTD	FFS	H	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS H	Потпис на испитувачот по завршување на испитот
СЕКЦИЈА 5 – Процедури за летање по инструменти (треба да се изведе во IMC или симулирани IMC)						
5.1 Полетување по инструменти: преод на лет по инструменти што е можно поскоро по полетувањето	P*	→*	→*			
5.1.1 Симулиран дефект на мотор за време на заминување	P*	→*	→*		M*	
5.2 Придржување кон рутите за заминување и пристигнување и кон инструкциите од ATC	P*	→*	→*		M*	
5.3 Процедури на круг за чекање	P*	→*	→*			
5.4 Приоди по ILS до висина на одлука за CAT I	P*	→*	→*			
5.4.1 Рачно, без уред за управување со лет	P*	→*	→*		M*	
5.4.2 Прецизен приод рачно, со или без уред за управување	P*	→*	→*		M*	
5.4.3 Со впарен автопилот	P*	→*	→*			
5.4.4 Рачно, со симулиран дефект на еден мотор (симулација на дефектот на моторот за време на завршниот приод, пред поминување на надворешниот маркер (OM) сè до слетување или за време на целата процедура за неуспешен приод)	P*	→*	→*		M*	
5.5 Непрецизен приод до минималната висина на спуштање MDA/H	P*	→*	→*		M*	
5.6 Продолжување на друг круг со сите мотори во работа при постигнување на DA/DH или MDA/MDH	P*	→*	→*			
5.6.1 Останати процедури за неуспешен приод	P*	→*	→*			
5.6.2 Продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор при постигнување на DA/DH или MDA/MDH	P*					

Прилог 1

ХЕЛИКОПТЕРИ СО ЕДЕН ПИЛОТ/ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА	
Маневри/процедури	FTD	FFS	H	Потпис на инструкторот по завршување на обуката	Проверено на FFS H	Потпис на испитувачот по завршување на испитот
5.7 Авторотација во IMC со повторно постигнување на полна снага	P*	→*	→*		M*	
5.8 Исправување од неправилни положби	P*	→*	→*		M*	
СЕКЦИЈА 6 – Користење на дополнителна опрема						
6 Користење на дополнителна опрема	P	→	→			

Г. Посебни услови за категории на воздухоплови со вертикално полетување

1. Во случај на испит по практична оспособеност или проверка на стручноста за стекнување на овластувања за тип на воздухоплови со вертикално полетување, кандидатот мора да ги положи секциите од 1 до 5 и секцијата 6 (ако е применливо) од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако кандидатот не положи повеќе од пет ставки, тој повторно го полага целиот испит или проверката. Секој кандидат кој не положил пет или помалку ставки повторно ги полага тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатот не положи која било ставка при повторното полагање или повторната проверка, вклучувајќи ги и ставките кои ги положил во претходниот обид. Сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста треба да се положат во рок од шест месеци.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ

2. Кандидатот мора да покаже дека е способен за следното:

(а) да управува со воздухоплов со вертикално полетување во рамките на ограничувањата на истиот;
(б) да ги изведе сите маневри внимателно и точно;
(в) да прикаже сигурност во донесување на одлуки и да применува летачки способности;
(г) да го применува стекнатото знаењето за воздухопловство;
(д) да одржува контрола при управувањето со воздухоплов со вертикално полетување за цело време на начин што нема да постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри;
(ѓ) да ги разбира и применува процедурите за соработка на екипажот, како и процедурите во случај на неспособност, ако е применливо; и
(е) успешно да комуницира со останатите членови на екипажот, ако е применливо.

3. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволените отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на оперативните и управувачки карактеристики на авионот кој се користи

(а) Ограничувања на лет по IFR

Прилог 1

Висина

Нормален лет	± 100 стапки
Започнување со продолжување на друг круг на висина на одлука	+ 50 стапки / -0 стапки
Најмала висина на спуштање	+ 50 стапки / -0 стапки

Патека

По радио средства	± 5°
Прецизен приод	скршнување од пола отклон на скала, по азимут и по линија на понирање

Курс

Нормален лет	± 5°
Невообичаени операции, постапки за опасни ситуации	± 10°

Брзина

Нормален лет	±5 јазли
Со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

(б) Ограничувања на лет по VFR

Висина:

Нормален лет	± 100 стапки

Курс:

Нормален лет	± 5°
Невообичаени операции, постапки за опасни ситуации	± 10°

Брзина:

Нормален лет	±5 јазли
Со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

Движење на земја (Ground drift)

Т.О. лебдење I.G.E	± 3 стапки
Слетување	± 2 стапки (со 0 стапки летање наназад или странично)

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ /ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

4. Значењето на следните симболи е следно:

P = Обучен како PIC или копилот и како PF и PNF за стекнување на овластување за тип, како е применливо.

5. Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

6. Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

Прилог 1

FFS = Симулатор на целосен лет
FTD = Тренажер за обука по летање
OTD = Други уреди за обука
PL = Воздухоплов со вертикално полетување

(а) Кандидатите за испит по практична оспособеност за издавање на овластување за летање на тип на воздухоплови со вертикално полетување ги полагаат секциите од 1 до 5 и, ако е применливо, секцијата 6.

(б) Кандидатите за продолжување или обновување на овластување за летање на тип на воздухоплови со вертикално полетување, ги полагаат секциите од 1 до 5 и, ако е применливо, секција 6 и/или 7.

(в) Ставките означени со ѕвездичка (*) се летаат само по инструменти. Ако овој услов не е исполнет за време на испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста, овластувањето за летање на тип се ограничува само на VFR.

7. Онаму каде се појавува буквата „M" во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност укажува дека тоа е задолжителна вежба.

8. Уред за симулирање на лет (FSTD) се користи за практичната обука и испитот, ако истиот е составен дел од одобрен курс за овластување за тип. За одобрување на курсот се земаат предвид следните услови:

(а) квалификацијата на FSTD согласно Дел–OR;
(б) квалификациите на инструкторите.

ВОЗДУХОПЛОВИ СО ВЕРТИКАЛНО ПОЛЕТУВАЊЕ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	PL	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS PL	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
СЕКЦИЈА 1 – Подготовка за лет и проверки							
1.1 Визуелен преглед на надворешноста на воздухоплов со вертикално полетување; локација на секоја ставка и цел на прегледот				P			
1.2 Преглед на пилот. кабина	P→	→	→	→			
1.3 Процедури за придвижување на моторите, проверка на радио и навигациската опрема, избор и поставување на навигац. и фреквенциите за комуникација	P→	→	→	→		M	
1.4 Возење по земја по упатства од контролата на летање или од инструкторот		P→	→	→			
1.5 Процедури и проверки пред лет, вклучувајќи и проверка на снагата	P→	→	→	→		M	
СЕКЦИЈА 2 - Меневри и процедури во лет							

Прилог 1

ВОЗДУХОПЛОВИ СО ВЕРТИКАЛНО ПОЛЕТУВАЊЕ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	PL	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS PL	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
2.1 Нормални VFR профили на полетување; Операции на ПСП (STOL и VTOL), вклучувајќи бочен ветер Издигнати хелидроми Хелидроми на земја		P→	→	→		M	
2.2 Полетување со максимална маса на полетување (вистинска или симулирана максимална маса на полетување)		P→	→				
2.3.1 Прекинато полетување: за време на операции на ПСП за време на операции на издигнат хелиодром за време на операции на хелиодром на земја		P→	→			M	
2.3.2 Полетување со симулиран дефект на мотор, по поминување на точката за носење одлуки: за време на операции на ПСП за време на операции на издигнат хелиодром за време на операции на хелиодром на земја		P→	→			M	
2.4 Спуштање со ауторотација во режим на хеликоптер до земја (за оваа вежба не се користи воздухоплов)	P	→	→			M само FFS	
2.4.1 Спуштање со ауторотација во режим на авион до земја (за оваа вежба не се користи воздухоплов)		P→	→				

Прилог 1

ВОЗДУХОПЛОВИ СО ВЕРТИКАЛНО ПОЛЕТУВАЊЕ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	PL	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS PL	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
2.5 Нормални VFR профили на полетување; Операции на ПСП (STOL и VTOL) Издигнати хелидроми Хелидроми на земја		P	→	→		M	
2.5.1 Слетување со симулиран дефект на мотор, по поминивање на точката за носење одлуки: за време на операции на ПСП за време на операции на издигнат хелиодром за време на операции на хелиодром на земја							
2.6 Продолжување на друг круг или слетување со симулиран дефект на мотор, пред точката за носење одлуки:		P	→			M	
СЕКЦИЈА 3 – Нормални и вонредни операции на следните системи и процедури							
3. Нормална и невообичаени операции на следните системи и процедури (може да се изведат на FSTD, ако е квалификуван за вежбата):						M	Задолжителен мин. од 3 ставки се избира од оваа секција
3.1 Мотор	P	→	→				
3.2 Кабински притисок и климатизација (греење и вентилација)	P	→	→				
3.3 Питот/систем за статички притисок	P	→	→				
3.4 Систем за гориво	P	→	→				
3.5 Електронски систем	P	→	→				
3.6 Хидрауличен систем	P	→	→				
3.7 Систем за контрола на лет и урамнотежување	P	→	→				
3.8 Систем против замрзнување и за одмрзнување, затоплување на заштит. од сонце (ако има)	P	→	→				

Прилог 1

ВОЗДУХОПЛОВИ СО ВЕРТИКАЛНО ПОЛЕТУВАЊЕ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	PL	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS PL	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
3.9 Автопилот/ команден навиг. уред	P	→	→				
3.10 Уреди за предупредување за губење на брзината или уреди за избегнување на загубата на силата на поткревање и уреди за зголемување на стабилност	P	→	→				
3.11 Метео радар, радио алтиметар, транспондер, систем за предупредување за приближување на земја (ако постои)	P	→	→				
3.12 Стоен трап	P	→	→				
3.13 Помошен извор за напојување							
3.14 Радио, навигациска опрема, инструменти, систем за управување на лет	P	→	→				
3.15 Систем за закрилца	P	→	→				
СЕКЦИЈА 4 – Невообичаени и процедури во случај на опасност							
4. Невообичаени и процедури во случај на опасност (може да се спроведе на FSTD, ако е квалификуван за вежбата)						M	Задолжително е да се изберат мин. 3 ставки од оваа секција
4.1 Противпожарни вежби, мотор, APU, оддел за багаж, пилотска кабина, крило и електрич. систем, вклучувајќи и вежби за евакуација, ако е применливо	P→	→	→				
4.2 Контрола и отстранување на чад	P→	→	→				
4.3 Дефект на мотор, гасење и повторно придвижување на безбедна висина (за оваа вежба не може да се користи воздухоплов), вклучувајќи OEI конверзија од режим на хеликоптер на режим на авион и обратно	P→	→	→			само FFS	
4.4 Испуштање на гориво (симулирано, ако е можно)		P→	→	→			

Прилог 1

ВОЗДУХОПЛОВИ СО ВЕРТИКАЛНО ПОЛЕТУВАЊЕ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	PL	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS PL	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
4.5 Удари на ветер при полетување/слетување (за оваа вежба не може да се користи воздухоплов)			P			само FFS	
4.6 Симулиран дефект на системот за притисок во кабината/принудно спуштање (за оваа вежба не се користи воздухоплов)	P	→	→	→		само FFS	
4.7 ACAS настан (за оваа вежба не може да се користи воздухоплов)	P	→	→			само FFS	
4.8 Онеспособеност на член на екипаж за летање		P→	→	→			
4.9 Дефект на трансмисијата	P	→	→			само FFS	
4.10 Опоравување после потполно губење на брзина (со или без снага) или после активирање на уредот за предупредување за губење на узгон во конфигурација на качување, крстарење и приод (за оваа вежба не се користи воздухоплов)	P	→	→			само FFS	
4.11 Други процедури за опасни ситуации како што е наведено во соодветниот Прирачник за летање на авионот	P	P→	P→				
СЕКЦИЈА 5 – Процедури за летање по инструменти (треба да се спроведат во IMC или во симулирани IMC)							
5.1 Полетување по инструменти: преод на лет по инструменти се бара што е можно поскоро по полетувањето	P*	→*	→*				
5.1.1 Симулиран дефект на мотор за време на заминувањето по точката на одлука	P*	→*	→*			M*	
5.2 Придржување кон рутите за заминување и пристигнување и кон инструкциите на ATC	P*	→*	→*			M*	
5.3 Процедури на круг за чекање	P*	→*	→*				
5.4 Прецизен приод до висина на одлука (DH) не помала од 60 м (200 ft)	P*	→*	→*				

Прилог 1

ВОЗДУХОПЛОВИ СО ВЕРТИКАЛНО ПОЛЕТУВАЊЕ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	PL	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS PL	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
5.4.1 Рачно, без помош на командно навигационен уред за лет	P*	→*	→*			M* (само испит за практ. оспосо.)	
5.4.3 Рачно, со помош на командно навигационен уред за лет	P*	→*	→*				
5.4.4 Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод од пред поминување на надворешниот маркер (OM) па сè до приземјување или за време на комплетна процедура за неуспешен приод	P*	→*	→*			M*	
5.5 Непрецизен приод до минимална висина на спуштање (MDA/H)	P*	→*	→*			M*	
5.6 Процедури за неуспешен приод со сите мотори во функција, по постигнување на минимална висина на одлука DA/DH или MDA/MDH	P*	→*	→*				
5.6.1 Останати процедури за неуспешен приод	P*	→*	→*				
5.6.2 Продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор по постигнување на DH/DH или MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Ауторотација во услови на IMC со повторно постигнување на полна снага за слетување на ПСП само во режим на хеликоптер (за оваа вежба не се користи воздухоплов)	P*	→*	→*			M* само на FFS	
5.8 Исправување од неправилна положба (зависи од квалитетот на FFS)	P*	→*	→*			M*	
СЕКЦИЈА 6 – Дополнително овластување на овластувањето за тип за приоди по инструменти до точката на одлука помала од 60 m (200 ft) (CAT II/III)							
6. Дополнително овластување на овластувањето за тип за приоди по инструменти до висина на одлуки помала од 60 m (CAT II/III).							

Прилог 1

ВОЗДУХОПЛОВИ СО ВЕРТИКАЛНО ПОЛЕТУВАЊЕ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	PL	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS PL	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
Следните маневри и процедури претставуваат минимални услови за обука за да се дозволат приоди по инструменти до DH или помала од 60 m (200 ft). За време на следните приоди по инструменти и процедури за неуспешен приод, се користи целата опрема на воздухоплов со вертикално полетување потребна за издавање на уверение за тип на приоди по инструменти до DH или помала од 60 m (200 ft).							
6.1 Прекинато полетување на минимална дозволена RVR		P	→			M*	
6.2 Приоди по ILS во симулирани услови за летање по инструменти до пропишана DH, користејќи го системот за водење на лет. Се следат стандардните процедури за координација на екипаж (SOP).		P	→	→		M*	
6.3 Продолжување на друг круг по приоди како што е назначено во 6.2 при постигнување на DH. Обуката исто така опфаќа и продолжување на друг круг заради (симулирана) недоволна RVR, поместување на ветерот, отстапување на воздухопловот вон границите за приод за успешен приод, дефект на опремата на земја/во авион пред достигнување на DH, и продолжување на друг круг со симулиран дефект на опремата во авион.		P	→	→		M*	
6.4 Слетување(слетувања) по визуелни референци утврдени на DH која следи по приод по инструменти. Во зависност од специфичниот систем за водење се врши автоматско слетување.		P	→			M*	
СЕКЦИЈА 7 – Дополнителна опрема							
7. Користење на дополнителна опрема		P	→	→			

Прилог 1

Д. Посебни услови за категории на воздушни бродови

1. Во случај на испит по практична оспособеност или проверка на стручноста за стекнување на овластувања за тип на воздушен брод, кандидатот мора да ги положи секциите од 1 до 5 и секцијата 6 (ако е применливо) од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако кандидатот не положи повеќе од пет ставки, тој повторно го полага целиот испит или проверката. Секој кандидат кој не положил пет или помалку ставки повторно ги полага тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатот не положи која било ставка при повторното полагање или повторната проверка, вклучувајќи ги и ставките кои ги положил во претходниот обид. Сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста треба да се положат во рок од шест месеци.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ/ПРОВЕРКАТА

2. Кандидатот мора да покаже дека е способен за следното:

(i) да управува со воздушен брод во рамките на ограничувањата на истиот;
(ii) да ги изведе сите маневри внимателно и точно;
(iii) да прикаже сигурност во донесување на одлуки и да применува летачки способности;
(iv) да го применува стекнатото знаењето за воздухопловство;
(v) да одржува контрола при управувањето со воздушниот брод за цело време на начин што нема да постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри;
(vi) да ги разбира и применува процедурите за соработка на екипажот, како и процедурите во случај на неспособност, ако е применливо; и
(vii) успешно да комуницира со останатите членови на екипажот.

3. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволените отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на оперативните и управувачки карактеристики на воздушниот брод кој се користи

(а) Ограничувања на лет по IFR

Висина

Нормален лет	± 100 стапки
Започнување со продолжување на друг круг на висина на одлука	+ 50 стапки / -0 стапки
Најмала висина на спуштање	+ 50 стапки / -0 стапки

Патека

По радио средства	± 5°
Прецизен приод	скршнување од пола отклон на скала, по азимут и по линија на понирање

Курс

Нормален лет	± 5°
Невообичаени операции, постапки за опасни ситуации	± 10°

(б) Ограничувања на лет по VFR

Висина:

Прилог 1

Нормален лет	± 100 стапки

Курс:

Нормален лет	± 5°
Невообичаени операции, постапки за опасни ситуации	± 10°

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ /ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

4. Значењето на следните симболи е следно:

P = Обучен како PIC или копилот и како PF и PNF за стекнување на овластување за тип, како е применливо.

5. Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

6. Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

FFS = Симулатор на целосен лет
FTD = Тренажер за обука по летање
OTD = Други уреди за обука
As = Воздушен брод

(а) Кандидатите за испит по практична оспособеност за издавање на овластување за летање на тип на воздушен брод ги полагаат секциите од 1 до 5 и, ако е применливо, секцијата 6.

(б) Кандидатите за продолжување или обновување на овластување за летање на тип на воздушен брод ги полагаат секциите од 1 до 5 и, ако е применливо, секција 6.

(в) Ставките означени со ѕвездичка (*) се летаат само по основ на инструменти. Ако овој услов не се исполни за време на испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста, овластувањето за летање на тип се ограничува само на VFR.

7. Онаму каде се појавува буквата „M" во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност укажува дека тоа е задолжителна вежба.

8. Уред за симулирање на лет (FSTD) се користи за практичната обука и испитот, ако истиот е составен дел од одобрен курс за овластување за летање на тип. За одобрување на курсот се земаат предвид следните услови:

(i) квалификацијата на уредите за симулирање на лет согласно Дел–OR;
(ii) квалификациите на инструкторите.

КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУШЕН БРОД	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	As	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS As	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
СЕКЦИЈА 1 – Подготовка за лет и проверки							
1. Преглед пред лет				P			

Прилог 1

КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУШЕН БРОД	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	As	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS As	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
1.2 Преглед на пилот. кабина	P→	→	→	→			
1.3 Процедури за придвижување на моторите, проверка на радио и навигациската опрема, избор и поставување на навигац. и фреквенциите за комуникација		P→	→	→		M	
1.4 Процедури на одвојување (off mast) и маневрирање по земја			P→	→			
1.5 Процедури и проверки пред лет	P→	→	→	→		M	
СЕКЦИЈА 2 - Меневри и процедури во лет							
2.1 Нормални VFR профили на полетување			P	→		M	
2.2 Полетување со симулиран дефект на мотор			P	→		M	
2.3 Полетување со тежина > 0 (Heavy T/O)			P	→			
2.4 Полетување со тежина < 0 (Light T/O)			P	→			
2.5 Процедура на нормално качување			P	→			
2.6 Качување до висина по притисок			P	→			
2.7 Препознавање на висина по притисок			P	→		M	
2.8 Лет на или блиску до висина по притисок			P	→		M	
2.9 Нормално спуштање и приод			P	→		M	
2.10 Нормален VFR профил на слетување			P	→		M	
2.11 Полетување со тежина > 0 (Heavy Ldg.)			P	→		M	
2.12 Полетување со тежина < 0 (Light Ldg.)			P	→		M	
Намерно оставено празно							
СЕКЦИЈА 3 – Нормални и вонредни операции на следните системи и процедури							
3. Нормални и невообичаени операции на следните системи и процедури (може да се изведат на FSTD, ако е квалификуван за вежбата):						M	Задолжителен мин. од 3 ставки се избира од оваа секција
3.1 Мотор	P	→	→	→			
3.2 Пресуризација на енвелопата	P	→	→	→			
3.3 Питот/систем за статички притисок	P	→	→	→			
3.4 Систем за гориво	P	→	→	→			
3.5 Електронски систем	P	→	→	→			

Прилог 1

КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУШЕН БРОД	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	As	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS As	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
3.6 Хидрауличен систем	P	→	→	→			
3.7 Систем за контрола на лет и урамнотежување	P	→	→	→			
3.8 Системи на балонетот	P	→	→	→			
3.9 Автопилот/ команден навиг. уред	P	→	→	→			
3.10 Уред за одржување на стабилноста на летот	P	→	→	→			
3.11 Метео радар, радио висиномер, транспондер, систем за предупредување за приближување на земја (ако постои)	P	→	→	→			
3.12 Стоен трап	P	→	→	→			
3.13 Помошен извор за напојување	P	→	→	→			
3.14 Радио, навигациска опрема и инструменти, систем за управување на лет	P	→	→	→			
Намерно оставено празно							
СЕКЦИЈА 4 – Невообичаени и процедури во случај на опасност							
4. Невообичаени и процедури во случај на опасност (може да се спроведе на FSTD, ако е квалификуван за вежбата)						M	Задолжително е да се изберат мин. 3 ставки од оваа секција
4.1 Противпожарни вежби, пожар, APU, кабината, одделот за багаж, пилотската кабина, структурата, електрич. систем, вклучувајќи и вежби за евакуација, (ако е применливо)	P→	→	→	→			
4.2 Контрола и отстранување на чад	P→	→	→	→			
4.3 Дефект на мотор, гасење и повторно придвижување Одредени фази од летот вклучуваат дефект на повеќе мотори	P→	→	→	→			
4.4 Онеспособеност на член на екипаж за летање	P	→	→	→			
4.5 Дефект на преносот на брзини/менувачот	P	→	→	→		само на FFS	
4.6 Други процедури за опасни ситуации како што е наведено во соодветниот Прирачник за летање	P	P→	P→	→			
СЕКЦИЈА 5 – Процедури за летање по инструменти (треба да се спроведат во IMC или во симулирани IMC)							

Прилог 1

КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУШЕН БРОД	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	As	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS As	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
5.1 Полетување по инструменти: преод на лет по инструменти се бара што е можно поскоро по полетувањето	P*	→*	→*	→*			
5.1.1 Симулиран дефект на мотор за време на заминувањето	P*	→*	→*	→*		M*	
5.2 Придржување кон рутите за заминување и пристигнување и кон инструкциите на АТС	P*	→*	→*	→*		M*	
5.3 Процедури на круг за чекање	P*	→*	→*	→*			
5.4 Прецизен приод до висина на одлука (DH) не помала од 60 м (200 ft)	P*	→*	→*	→*			
5.4.1 Рачно, без помош на командно навигационен уред за лет	P*	→*	→*	→*		M* (само испит за практ. оспосо.)	
5.4.2 Рачно, со помош на командно навигационен уред за лет	P*	→*	→*	→*			
5.4.3 Со користење на автопилот	P*	→*	→*	→*			
5.4.4 Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод од пред поминување на надворешниот маркер (OM) па се до приземјување или за време на комплетна процедура за неуспешен приод	P*	→*	→*	→*		M*	
5.5 Непрецизен приод до минимална висина на спуштање MDA/H	P*	→*	→*	→*		M*	
5.6 Процедури за неуспешен приод со сите мотори во функција, по постигнување на минимална висина на одлука DA/DH или MDA/MDH	P*	→*	→*	→*			
5.6.1 Останати процедури за неуспешен приод	P*	→*	→*	→*			
5.6.2 Продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор по постигнување на DH/DH или MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Исправување од неправилни положби (зависи од квалитетот на FFS)	P*	→*	→*	→*		M*	

Прилог 1

КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУШЕН БРОД	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	As	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS As	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
СЕКЦИЈА 6 – Дополнително овластување на овластувањето за тип за приоди по инструменти до точката на одлука помала од 60 m (200 ft) (CAT II/III)							
6. Дополнително овластување на овластувањето за тип за приоди по инструменти до висина на одлуки помала од 60 m (200 ft) (CAT II/III). Следните маневри и процедури претставуваат минимални услови за обука за да се дозволат приоди по инструменти до DH помала од 60 m (200 ft). За време на следните приоди по инструменти и процедури за неуспешен приод, се користи целата опрема на воздушниот брод потребна за издавање на уверение за тип на приоди по инструменти до DH или помала од 60 m (200 ft).							
6.1 Прекинато полетување на минимална дозволена RVR		P	→			M*	
6.2 Приоди по ILS во симулирани услови за летање по инструменти до пропишана DH, користејќи го системот за водење на лет. Се следат стандардните процедури за координација на екипаж (SOP).		P	→			M*	
6.3 Продолжување на друг круг По приодите како што е назначено во 6.2 при постигнување на DH. Обуката исто така опфаќа и продолжување на друг круг заради (симулирана) недоволна RVR, проместување на ветерот, отстапување на воздухопловот вон границите за приод за успешен приод, дефект на опремата на земја/во авион пред достигнување на DH, и продолжување на друг круг со симулиран дефект на опремата во авион.		P	→			M*	

Прилог 1

КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУШЕН БРОД	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ИСПИТ ЗА ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FS	As	Иницијали на инструктор. по завршув. на обука	Прове. на FS As	Иницијали на испитувачот по завршув. на испитот
6.4 Слетување(слетувања). По визуелни референци утврдени на DH која следи по приод по инструменти. Во зависност од специфичниот систем за водење се врши автоматско слетување.		P	→			M*	
СЕКЦИЈА 7 – Дополнителна опрема							
7. Користење на дополнителна опрема		P	→				

Прилог 1

АНЕКС II

УСЛОВИ ЗА КОНВЕРЗИЈА НА ПОСТОЈНИ НАЦИОНАЛНИ ДОЗВОЛИ И ОВЛАСТУВАЊА ЗА АВИОНИ И ХЕЛИКОПТЕРИ

А. АВИОНИ

1. Дозволи на пилоти

Дозвола на пилот издадена од земја–членка согласно националните прописи на таа земја може да се конвертира во Дел–FCL дозвола, ако кандидатот ги исполнува следните услови:

(а) за ATPL(A) и CPL(A), да помине проверка на стручноста за продолжување на овластување за летање на тип/класа и за овластување за летање по инструменти согласно условите наведени во Дел–FCL, кои се однесуваат на правата на имателот на дозволата;

(б) да покаже дека има познавање за соодветните делови на Дел–OPS и Дел–FCL;

(в) да ги исполнува условите наведени подолу во табелата:

Национална дозвола што се поседува	**Вкупно налет (часови)**	**Дополнителни услови**	**Замена за Дел–FCL дозвола и ограничувања** *(ако има)*	**Укинување на ограничувања**	
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	
ATPL(A)	>1500 како PIC на авиони со повеќе пилоти	Нема	ATPL (A)	Не е применливо	(а)
ATPL(A)	>1500 на авиони со повеќе пилоти	Нема	како во (в)(4)	како во (в)(5)	(б)
ATPL(A)	>500 на авиони со повеќе пилоти	да покаже знаење за планирање и перформанси на лет согласно условите наведени во FCL.515	ATPL (A), со овластување за тип со ограничување за копилот	Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во Додаток 9 на Дел –FCL	(с)
CPL/IR(A) и положен испит на ICAO за теоретско познавање за ATPL во земјата–членка во која е издадена дозволата		(i) да покаже знаење за планирање и перформанси на лет согласно условите наведени во FCL.310 и FCL.615 (б) (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.720A(ц)	CPL/IR(A) со признавање/ кредит за теоретски дел за ATPL	не е применливо	(d)

Прилог 1

Национална дозвола што се поседува	**Вкупно налет (часови)**	**Дополнителни услови**	**Замена за Дел–FCL дозвола и ограничувања** *(ако има)*	**Укинување на ограничувања**	
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	
CPL/IR(A)	>500 на авиони со повеќе пилоти, или на операции на лет со повеќе пилоти на авиони со еден пилот CS 23 категорија комутер или еквивалент согласно условите наведени во Дел–OPS за јавен воздушен превоз	(i) да го положи испитот за знаење за ATPL(A) согласно JAR FCL во земјата–членка каде се издава дозволата* (ii)да ги исполни другите услови наведени во FCL.720A (в)	CPL/IR(A) со признавање за теоретски дел за ATPL	не е применливо	(е)
CPL/IR(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	нема	CPL/IR(A) со овластување за тип и со ограничување за авиони со еден пилот		(ф)
CPL/IR(A)	<500 часа како PIC на авиони со еден пилот	да покаже познавање за планирање и перформанси на лет за ниво на CPL/IR	како во 4 (ѓ)	Стекнување на овластување за летање на тип во состав на екипаж со повеќе пилоти согласно Дел–FCL	(г)
CPL(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	овластување за летање во ноќни услови, ако е применливо	CPL(A), со овластување за тип ограничено за авиони со еден пилот		(х)
CPL(A)	<500 часа како PIC на авиони со еден пилот	(i) овластување за летање во ноќни услови, ако е применливо; (ii) да покаже знаење за планирање и перформанси на лет согласно условите наведени FCL.310	како во 4 (ж)		(и)

Прилог 1

Национална дозвола што се поседува	**Вкупно налет (часови)**	**Дополнителни услови**	**Замена за Дел–FCL дозвола и ограничувања** *(ако има)*	**Укинување на ограничувања**	
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	
PPL/IR(A)	≥ 75 часа согласно IFR	овластување за летање во ноќни услови, ако правата за летање во ноќни услови не се вклучени во овластувањето за летање по инструменти	PPL/IR(A) (IR ограничено за PPL)	да покаже знаење за перформанси и планирање на лет согласно условите наведени во FCL.615 (б)	(ј)
PPL(A)	≥ 70 часа на авиони	да покаже способност за користење на радио навигациски средства	PPL(A)		(к)

(*) Од имателите на CPL дозволи кои веќе имаат овластување за летање на тип на авиони со повеќе пилоти не се бара да имаат положено испит по теоретско знаење за ATPL(A), сè додека летаат на истиот тип на авиони, но нема да им се признае делот за теоретско познавање за ATPL(A) за издавање на Дел–FCL дозвола. Доколку бараат овластување за друг тип на авион со повеќе пилоти, тие мора да ги исполнат условите наведени во колона (3), ред (д) (i) од горната табела.

2 Овластувања за инструктори

Овластување за инструктор кое го издала земја–членка согласно нејзините национални прописи се конвертира со Дел–FCL овластување за инструктор, ако кандидатот ги исполнува следните услови:

Национално овластување или права кои се поседуваат	Искуство	Кои било дополнителни услови	Замена со Дел–FCL овластување
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/ IRI(A)/ TRI(A)/ CRI(A)	како што се бара согласно Дел–FCL за соодветното овластување	не е применливо	FI(A)/ IRI(A)/ TRI(A)/ CRI(A)]

3 SFI овластување

SFI овластување издадено од страна на земја–членка согласно нејзините национални прописи, се заменува во Дел–FCL овластување, под услов имателот да ги исполнува следните услови:

Прилог 1

Национално овластување што се има	Искуство	кои било дополнителни услови	Замена со Дел–FCL овластување
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1500 часа како пилот на MPA (авион со повеќе пилоти)	(i) има или имал CPL, MPL или ATPL, издадена од страна на земја– членка (ii) да има завршено обука на симулатор за одреден тип на авиони, вклучувајќи и MCC	SFI(A)
SFI(A)	3-годишно претходно искуство како SFI	да има завршено обука на симулатор за одреден тип на авиони, вклучувајќи и MCC	SFI(A)

Конверзијата е со важност од 3 години. Продолжувањето зависи од исполнување на соодветните услови наведени во Дел–FCL.

4. STI Инструктори на FTD & FNPT

STI овластување издадено од страна на земја–членка согласно нејзините национални прописи, се конвертира во Дел–FCL овластување, под услов имателот да ги исполнува следните услови:

Национално овластување што се има	Искуство	Кои било дополнителни услови	Замена со Дел–FCL овластување
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	>1500 часа како пилот на SPA	(i) има или имал дозвола на пилот издадена од страна на земја– членка (ii) да има завршено проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон Дел–FCL на соодветен FSTD за планираната обука	STI(A)
STI(A)	3-годишно претходно искуство како STI	да има завршено проверка на стручноста согласно Додаток 9 кон Дел–FCL на соодветен FSTD за планираната обука	STI(A)

Продолжувањето на овластувањето подлежи на исполнување на односните услови наведени во Дел–FCL.

Прилог 1

Б. ХЕЛИКОПТЕРИ

1. Дозволи на пилоти

Дозвола на пилот издадена од земја–членка согласно националните прописи на таа земја може да се конвертира со Дел–FCL дозвола, ако кандидатот ги исполнува следните услови:

(а) да ја помине проверката на стручноста за продолжување на овластувањето за летање на тип и на овластувањето за летање по инструменти согласно условите наведени во Дел–FCL, кои се однесуваат на правата на имателот на дозволата;

(б) да покаже задоволително познавање за соодветните делови од Дел–OPS и Дел–FCL;

(в) да покаже знаење на јазик согласно FCL.055;

(г) да ги исполнува условите наведени подолу во табелата:

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет (часови)	Дополнителни услови	Замена за Дел–FCL и услови *(ако има)*	Укинување на ограничувањата	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) со важечко IR(H)	>1000 како PIC на хеликоптери со повеќе пилоти	Нема	ATPL(H) и IR	Не е применливо	(а)
ATPL(H) без права за IR(H)	>1000 на хеликоптери со повеќе пилоти	Нема	ATPL(H)		(б)
ATPL(H) со важечко IR(H)	>1000 на хеликоптери со повеќе пилоти	Нема	ATPL (H), и IR со овластување за тип ограничено за копилот	Да покаже способност да лета како PIC како што се бара согласно Додаток 9 кон Дел–FCL	(г)
ATPL(H) без права за IR(H)	>1000 на хеликоптери со повеќе пилоти	Нема	ATPL (H) со овластување за тип ограничено за копилот	Да покаже способност да лета како PIC како што се бара согласно Додаток 9 кон Дел–FCL	(г)
ATPL(H) со важечко IR(H)	>500 на хеликоптери со повеќе пилоти	Да покаже знаење за планирање и перформанси на лет како што се бара во во FCL.515 и FCL.615 (б)	како во (4)(в)	како во (5)(в)	(д)
ATPL(H) без права за IR(H)	>500 на хеликоптери со повеќе пилоти	како во (3)(д)	како во (4)(г)	како во (5)(г)	(ѓ)

Прилог 1

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет (часови)	Дополнителни услови	Замена за Дел–FCL и услови *(ако има)*	Укинување на ограничувањата	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H) и положен испит на ICAO за теоретско познавање за ATPL(H) во земјата–членка каде се издава дозволата		(i) да покаже знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.310 и FCL.615 (б) (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.720.H (б)	CPL/IR(H) со признавање за теоретскиот дел за ATPL(H), под услов дека испитот по теоретско познавање за ATPL(H) на ICAO е оценет како ниво за ATPL во рамките на Дел–FCL	не е применливо	(е)
CPL/IR(H)	>500 на хеликоптери со повеќе пилоти	(i) да го положи испитот по теоретско познавање за ATPL(H) Дел–FCL во земјата– членка каде се издава дозволата (ii)да ги исполни другите услови наведени во FCL.720.H (б)	CPL/IR(H) со признавање за теоретски дел за ATPL(H) согласно Дел–FCL	не е применливо	(ж)
CPL/IR(H)	>500 часа како PIC на хеликоптери со еден пилот	нема	CPL/IR(H) со овластувања за тип ограничени на хеликоптери со еден пилот	Стекнува овластувања за тип на хеликоптери со повеќе пилоти согласно Дел–FCL	(з)
CPL/IR(H)	<500 часа како PIC на хеликоптери со еден пилот	Да покаже знаење за планирање и перформанси на лет како што се бара во FCL.310 и FCL.615 (б)	како во (4)(з)		(ѕ))
CPL(H)	>500 часа како PIC на хеликоптери со еден пилот	овластување за летање во ноќни услови	CPL(H) со овластувања за тип ограничени на хеликоптери со еден пилот		(и)
CPL(H)	<500 часа како PIC на хеликоптери со еден пилот	овластување за летање во ноќни услови, и да покаже знаење за планирање и перформанси на лет како што се бара во FCL.310	како во (4)(и)		(ј)
CPL(H) без овластување за летање ноќе	>500 часа како PIC на хеликоптери со еден пилот		како во (4)(и) и ограничено на VFR операции дење	Стекнува овластувања за тип на хеликоптери со	(к)

Прилог 1

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет (часови)	Дополнителни услови	Замена за Дел–FCL и услови *(ако има)*	Укинување на ограничувањата	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H) без овластување за летање ноќе	<500 часа како PIC на хеликоптери со еден пилот	Да покаже знаење за планирање и перформанси на лет како што се бара во FCL.310	како во (4)(и) и ограничено на VFR операции дење	повеќе пилоти согласно Дел–FCL и овластување за летање ноќе	(л)
PPL/IR(H)	≥ 75 часа согласно IFR	овластување за летање во ноќни услови; ако правата за летање во ноќни услови не се вклучени во овластувањето за летање по инструменти	PPL/IR(H) (IR ограничено за PPL)	да покаже знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.615 (б)	(љ)
PPL(H)	≥ 75 часа на хеликоптери	да покаже способност за користење на радио навигациски средства	PPL(H)		(м)

(*) Од имателите на CPL кои веќе имаат овластување за летање на тип на хеликоптери со повеќе пилоти не се бара да имаат положено испит по теоретско знаење за ATPL(H), сè додека летаат на истиот тип на хеликоптер, но нема да им се признае теоретскиот дел за издавање на ATPL(H) за Дел–FCL дозвола. Доколку бараат овластување за друг тип на хеликоптер со повеќе пилоти, тие мора да ги исполнат условите наведени во колона (3), ред (ж)(i) од горната табела.

2. Овластувања за инструктори

Овластување за инструктор кое го издала земја–членка согласно нејзините национални прописи се конвертира со Дел–FCL овластување за инструктор, ако кандидатот ги исполнува следните услови:

Национално овластување, овластување и права кои се поседуваат	Искуство	Дополнителни услови согласно JAA	Замена со JAR-FCL овластување
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/ IRI(H)/ TRI(H)	како што се бара согласно Дел–FCL за соодветното овластување		FI(H)/ IRI(H)/ TRI(H)(*)

Продолжувањето на овластувањето подлежи на исполнување на соодветните услови наведени во Дел–FCL.

Прилог 1

3. Овластување за SFI

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

SFI овластување издадено од страна на земја–членка согласно нејзините национални услови, може да се конвертира во овластување согласно Дел–FCL под услов дека имателот ги исполнува следните услови:

Национално овластување што се има	Искуство	Дополнителни услови	Замена за Дел–FCL овластување
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1000 часа како пилот на MPH	(i) има или имал CPL, MPL или ATPL издадена од страна на земја– членка (ii) да има завршено курс за обука на симулатор за овластување на соодветен тип на хеликоптер, вклучувајќи и MCC	SFI(H)
SFI(H)	3-годишно претходно искуство како SFI	да има завршено курс за обука на симулатор за овластување на соодветен тип, вклучувајќи и MCC	SFI(H)

Продолжувањето на овластувањето подлежи на исполнување на соодветните услови наведени во Дел–FCL.

4. Овластување за STI

STI овластување издадено од страна на земја–членка согласно нејзините национални услови, може да се конвертира во Дел–FCL овластување, под услов имателот да ги исполнува условите наведени во табелата дадена подолу во текстот:

Национално овластување што се има	Искуство	Дополнителни услови	Замена со Дел–FCL овластување
(1)	(2)	(3)	(4)

Прилог 1

STI(H)	>500 часа како пилот на SPH	(i) има или имал дозвола за пилот издадена од страна на земја–членка (ii) да има завршено проверка на стручноста согласно Додаток 9 на Дел–FCL на соодветен FSTD за планираната обука	STI(H)
STI(H)	3-годишно претходно искуство како STI	да има завршено проверка на стручноста согласно Додаток 9 на Дел–FCL на FSTD соодветен за планираната обука	STI(H)

Продолжувањето на овластувањето подлежи на исполнување на соодветните услови наведени во Дел–FCL.

Прилог 1

АНЕКС III

УСЛОВИ ЗА ПРИФАЌАЊЕ НА ДОЗВОЛИ ИЗДАДЕНИ ОД СТРАНА ИЛИ ВО ИМЕ НА ТРЕТИ ЗЕМЈИ

А. ВАЛИДАЦИЈА НА ДОЗВОЛИ

Општо

1. Дозвола на пилот издадена согласно условите од Анекс 1 кон Чикашката конвенција од страна на трета земја, надлежниот орган на земја–членка може да ја валидира.

   Пилотите поднесуваат барање до надлежниот орган на земја–членка во која живеат или престојуваат, или, ако не престојуваат на територијата на земјите–членки, до надлежниот орган на земја–членка во која операторот за кого работат или планираат да работат има главно седиште.

2. Периодот на валидацијата не смее да е подолг од една година, под услов дека основната дозвола е важечка.

   Овој период може да се продолжи само еднаш од страна на надлежниот орган кој ја издал валидацијата кога, за време на периодот на валидација, пилотот поднел барање, или посетува обука, за издавање на дозвола согласно Дел–FCL. Ова продолжување го опфаќа временскиот период кој е потребен за да се издаде дозволата согласно Дел–FCL.

   Имателите на дозвола која земја–членка ја валидирала ги користат своите права согласно условите наведени во Дел–FCL.

Дозволи на пилоти за јавен воздушен превоз и други комерцијални активности

3. Во случај на дозволи на пилоти за јавен воздушен превоз и други комерцијални активности, имателот мора да се придржува кон следните услови:

   (а) да ги исполни, преку полагање на испитот по практична оспособеност, условите за продолжување на важноста на овластување за класа наведени во Дел–FCL, соодветни за правата од дозволата која се поседува;

   (б) да демонстрира пред надлежниот орган дека поседува доволно знаење за соодветните делови на Дел–OPS и Дел–FCL;

   (в) да покаже знаење по англиски јазик согласно FCL.055;

   (г) да поседува важечко лекарско уверение – класа 1, издадено согласно Дел–Здравствена способност;

   (д) во случај на авиони, да ги исполни условите за искуство наведени во следната табела:

Дозвола што се поседува	**Вкупно налет**	**Права**	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	>1500 часа како PIC на авиони со повеќе пилоти	Јавен воздушен превоз на авиони со повеќе пилоти, во својство на PIC	(а)
ATPL(A) или CPL(A)/IR*	>1500 часа како PIC или копилот на авиони со повеќе пилоти согласно оперативните услови	Јавен воздушен превоз на авиони со повеќе пилоти, во својство на копилот	(б)

Прилог 1

CPL(A)/IR	>1000 часа како PIC во јавен воздушен сообраќај после стекнување на IR	Јавен воздушен превоз на авиони со еден пилот, во својство на PIC	(в)
CPL(A)/IR	>1000 часа како PIC или копилот во авиони со еден пилот, согласно оперативните услови	Јавен воздушен превоз на авиони со еден пилот, како копилот согласно Дел–OPS	(д)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	>700 часа на авиони, не сметајќи ги TMG – моторните едрилици, вклучувајќи и 200 часа на активности во својство за кое се бара валидацијата и 50 часа во тоа својство во последните 12 месеци.	Користење на правата на авиони за време на летови кои не се јавен воздушен превоз	(е)
CPL(A)	>1000 часа како PIC во јавен воздушен сообраќај по стекнување на IR	Јавен воздушен превоз на авиони со еден пилот, во својство на PIC	(е)

(*) Имателите на CPL(A)/IR дозволи за авиони со повеќе пилоти мора да покажат ниво на знаење потребно за ICAO ATPL(A) пред да се изврши валидација на истите.

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

Дозвола што ја поседува	**Вкупно налет**	**Права**	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) важечко IR	>1000 часа како PIC на хеликоптери со повеќе пилоти	Летање во јавен воздушен сообраќај на хеликоптери со повеќе пилоти, како PIC на VFR и IFR летови	(а)
ATPL(H) без права за IR	>1000 часа како PIC на хеликоптери со повеќе пилоти	Летање во јавен воздушен сообраќај на хеликоптери со повеќе пилоти, во својство на PIC на VFR летови	(б)
ATPL(H) важечко IR	>1000 часа како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти	Летање во јавен воздушен сообраќај на хеликоптери со повеќе пилоти, во својство на копилот на VFR и IFR летови	(в)
ATPL(H) без права за IR	>1000 часа како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти	Летање во јавен воздушен сообраќај на хеликоптери со повеќе пилоти, како копилот на VFR летови	(г)
CPL(H)/IR*	>1000 часа како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти	Летање во јавен воздушен сообраќај на хеликоптери со повеќе пилоти, како копилот	(д)
CPL(H)/IR	>1000 часа како PIC во јавен воздушен сообраќај, после стекнување на IR	Летање во јавен воздушен сообраќај на хеликоптери со еден пилот, како PIC	(ѓ)
ATPL(H) со или без права за IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 часа на хеликоптери, различни од оние со уверение согласно CS–27/29 или еквивалент, вклучувајќи и 200 часа на активности во својство за кое се бара валидација и 50 часа во тоа својство во последните 12 месеци.	Користење на правата на хеликоптери за време на летови кои не се јавен воздушен превоз	(е)

(*) Имателите на CPL(H)/IR дозволи за хеликоптери со повеќе пилоти мора да покажат ниво на знаење потребно за ICAO ATPL(H) пред да се изврши валидација на истите

Прилог 1

Дозволи на пилоти за некомерцијални активности со овластување за летање по инструменти

4. Во случај на дозволи на приватен пилот со овластување за летање по инструменти, или CPL и ATPL со овластување за летање по инструменти, кога пилотот планира да ги користи правата на приватен пилот, имателот мора да ги исполни следните услови:

(а) да го положи испитот по практичната оспособеност за стекнување на овластување за летање по инструменти и за овластувања за тип или класа соодветни на правата од дозволата која се поседува, согласно Додаток 7 и Додаток 9 од Дел–FCL;

(б) да покаже пред надлежниот орган задоволително познавање на воздухопловните прописи, воздухопловните ознаки за временските услови, планирање на лет и перформанси (IR) и човечки можности;

(в) да покаже знаење по англиски јазик согласно FCL.055;

(г) да поседува важечко лекарско уверение – најмалку класа 2, издадено согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција;

(д) да ги исполни условите за потребно искуство од најмалку 100 часа време на летање по инструменти во својство на PIC на соодветната категорија на воздухоплов.

Дозволи на пилоти за некомерцијални активности без овластување за летање по инструменти

5. Во случај на дозволи на приватен пилот, или CPL и ATPL без овластување за летање по инструменти, кога пилотот планира да ги користи правата на приватен пилот, имателот мора да ги исполни следните услови:

(а) да покаже дека поседува знаење од предметите воздухопловни прописи и човечки можности;

(б) да го положи испитот по практичната оспособеност за стекнување на PPL, како што е наведено во Дел–FCL;

(в) да ги исполни односните услови од Дел–FCL за издавање на овластување за тип или класа соодветни на правата од дозволата што се поседува;

(г) да поседува најмалку важечко лекарско уверение – класа 2, издадено согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција;

(д) да покаже ниво на знаење на англиски јазик согласно FCL.055;

(ѓ) да има искуство од најмалку 100 часа време на летање на соодветната категорија на воздухоплов.

Валидација на дозволи на пилоти за посебни задачи со ограничено времетраење

6. Без оглед на наведеното во одредбите погоре, во случај на летови на производители на воздухоплови, земјите–членки можат да прифатат дозвола од трета земја издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција, најмногу за период од 12 месеци, за посебни задачи со ограничено времетраење, како што е вршење обука за пробни летови при воведување на воздухоплов во употреба, демонстрациони летови, пробни летови и летови за прелет, под услов кандидатот да ги исполнува следните услови:

(а) да има соодветна дозвола и лекарско уверение, како и соодветни овластувања или квалификации издадени согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција;

Прилог 1

(б) да е вработен, директно или индиректно, кај производител на воздухоплови.

Во овој случај, правата на имателот се ограничуваат на спроведување на обука и пробни летови за прво издавање на овластувања за тип, надзор врз пилотите на операторот на почетно летање на линија, вршење на прелети, почетни летови на линии, демонстрациони или пробни летови.

Б. ЗАМЕНА НА ДОЗВОЛИ

1. PPL/BPL/SPL, CPL или ATPL дозвола издадена од трета земја согласно условите наведени во Анекс 1 кон Чикашката конвенција, надлежниот орган на земја–членка може да ја конвертира во PPL/BPL/SPL со овластување за класа или тип за авиони со еден пилот согласно Дел–FCL.

Пилотот поднесува барање до надлежниот орган на земјата–членка во која живее или престојува.

2. Имателот на дозволата мора да се придржува кон следните минимални услови, за соодветната категорија на воздухоплови:

(а) да положи писмен испит по предметот воздухопловни прописи и човечки можности;

(б) да го положи испитот по практична оспособеност за PPL, BPL или SPL, што е соодветно, согласно Дел–FCL;

(в) да ги исполни условите за издавање на односното овластување за класа или тип, согласно Поддел Ж;

(г) да поседува најмалку важечко лекарско уверение – класа 2, издадено согласно Дел–Здравствена способност;

(д) да покаже ниво на знаење на англиски јазик согласно FCL.055;

(ѓ) да оствари најмалку 100 часа време на летање како пилот.

В. ПРИФАЌАЊЕ НА ОВЛАСТУВАЊА ЗА КЛАСА И ТИП

1. Важечко овластување за класа или тип кое се содржи во дозвола издадена од трета земја може да се внесе во дозвола согласно Дел–FCL под услов кандидатот:

(а) да ги исполнува условите и предусловите за искуство за стекнување на соодветното овластување за тип или класа согласно Дел–FCL;

(б) да го положи соодветниот испит по практична оспособеност за стекнување на односното овластување за тип или класа согласно Дел–FCL;

(в) активно да лета;

(г) да има најмалку:

(i) за овластувања за класа на авион, 100 часа искуство на летање како пилот на таа класа;

(ii) за овластувања за тип на авион, 500 часа искуство на летање како пилот на тој тип;

(iii) за едномоторни хеликоптери со максимална одобрена маса на полетување до 3 175 кг, 100 часа искуство на летање како пилот на тој тип;

(iv) за сите останати хеликоптери, 350 часа искуство на летање како пилот на таа класа.

Прилог 1

АНЕКС IV

[Дел-ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ]

ПОДДЕЛ А
ОПШТИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ 1

Општо

MED.A.001 Надлежен орган

За целите на овој дел, надлежен орган:

(а) за центри за воздухопловна медицина (AeMC) е:

(1) органот определен од страна на земјата–членка во која се наоѓа седиштето на AeMC;

(2) Агенцијата, ако седиштето на AeMC е во трета земја;

(б) за овластените лекари за проценка на здравствената способност (AME):

(1) органот определен од страна на земјата–членка во која AME врши пракса;

(2) ако AME врши пракса во трета земја, надлежниот орган определен од земјата–членка до кого AME го поднесува барањето за издавање на уверение за AME;

(в) за лекари по општа медицина (GMP), надлежниот орган определен од страна на земјата–членка кого GMP го известува за своите активности;

(г) за лекари специјалисти по трудова медицина (OHMP), кои вршат проценка на здравствената способност на кабинскиот персонал, надлежниот орган определен од страна на земјата–членка кого OHMP го известува за своите активности;

MED.A.005 Опсег

Во овој дел се воспоставуваат условите за:

(а) издавање, период на важење, продолжување и обновување на лекарското уверение потребно за користење на правата од дозвола на пилот или на студент–пилот;

(б) здравствената способност на кабинскиот персонал;

(в) издавање на уверение на AME;

(г) квалификациите на лекарите по општа медицина (GMP) и лекарите специјалисти по трудова медицина (OHMP);

MED.A.010 Дефиниции

Прилог 1

За целите на овој дел се применуваат следните дефиниции:

- „**Акредитиран лекарски заклучок** (Accredited medical conclusion)“ е заклучок од страна на еден или повеќе медицински стручњаци прифатливи за надлежниот орган кој издава дозволи, врз основа на објективни и недискриминаторски критериуми, за целите на односниот случај, а во консултации со експерти од летачката оперативна или други експерти, по потреба;

- „**Проценка** (Assessment)“ е заклучок за здравствената способност на едно лице врз основа на евалуација на здравствената анамнеза и/или воздухопловно–медицински прегледи кои се бараат согласно овој дел и дополнителни прегледи, ако се потребни, и/или медицински тестови како што се, но без ограничување, електрокардиограм (ECG), мерење на крвен притисок, анализа на крвта, рендгенско снимање;

- „**Распознавање на бои** (Colour safe)“ е способност на кандидат лесно да ги распознава боите кои се користат во воздухопловната навигација и точно да ги препознава навигациските осветлувања во боја;

- „**Специјалист за очни болести** (Eye specialist)“ е офталмолог или специјалист за вид квалификуван за оптометрија и оспособен да препознава патолошки состојби;

- „**Преглед** (Examination)“ е преглед, палпација, перкусија, аускултација или друг начин на испитување особено за дијагностицирање на болести;

- „**Испитување** (Investigation)“ е проценка на сомнителна патолошка состојба на кандидат со помош на прегледи и тестови со цел да се потврди постоење или непостоење на истата;

- **„Надлежен орган за издавање на дозволи** (Licesing authority)“ е надлежниот орган на земјата–членка кој издава дозволи, или кај кој лицето поднесува барање за издавање на дозвола, или, ако лицето сè уште не поднело барање за издавање на дозвола, надлежниот орган согласно овој дел;

- **„Ограничување** (Limitation)“ е состојба наведена во лекарското уверение, дозвола или медицински извештај за кабинскиот персонал кон која мора да се придржува за време на користење на правата од дозволата или овластувањето за кабински персонал;

- **„Рефрактивна грешка** (Refractive error)“ е отстапување од еметропија која се мери во диоптрија во меридијан со најголема аметропија, мерено со стандардни методи.

MED.A.015 Лекарска тајна

Сите лица кои се вклучени во лекарските прегледи, процени и издавање на уверенија мора да обезбедат дека во секој момент се почитува лекарската тајна.

MED.A.020 Намалување на здравствена способност

(a) Имателите на дозвола не смеат да ги користат правата од својата дозвола и соодветните овластувања или уверенија ако;

1) се свесни за какво било намалување на нивната здравствена способност која би можела да влијае врз безбедно користење на тие права;
2) земаат или користат каков било препишан или непрепишан лек кој најверојатно ќе влијае врз безбедното користење на правата на важечката дозвола;
3) подлежат на каков бил медицински, хируршки или друг третман кој најверојатно ќе влијае врз безбедноста на летањето.

Прилог 1

(б) Покрај ова, имателите на дозволи, без никакво одлагање, бараат воздухопловно–медицинско мислење, ако:

1) имале хируршка интервенција или инвазивна постапка;

2) започнале редовно да користат лекарства;

3) имале каква било поголема повреда која повлекува неспособност за вршење на должноста – член на екипаж за летање;

4) имале каква било болест која повлекува неспособност за вршење на должноста член на екипаж за летање;

5) се бремени;

6) биле примени во болница или клиника;

7) за првпат има потреба за носење очила;

(в) Во овие случаи:

1) имателите на лекарски уверенија класа 1 и класа 2 бараат мислење од АеМС или АМЕ. АеМС или АМЕ ја проценуваат здравствената способност на имателот на дозвола и одлучуваат дали е способен да продолжи да ги користи своите права;

2) имателите на LAPL лекарско уверение бараат мислење од АеМС или АМЕ, или GMP кој го потпишал лекарското уверение. АеМС, АМЕ или GMP ја проценуваат здравствената способност на имателите на дозволи и одлучуваат дали е способен да продолжи да ги користи своите права;

(г) Членовите на кабински персонал не смеат да ги извршуваат своите должности во воздухоплов и, ако е применливо, не смеат да ги користат правата од нивната потврда за кабински персонал, кога се свесни за какво било намалување на нивната здравствена способност до таа мера до која таквата состојба им оневозможува извршување на должностите и обврските поврзани со безбедноста.

(д) Покрај ова, ако постојат здравствени состојби кои се наведени во (б)(1) до (б)(5), членовите на кабинскиот персонал, веднаш, бараат мислење од АМЕ, АеМС или ОНМР, ако е применливо. АМЕ, АеМС или ОНМР ја проценуваат здравствената способност на членовите на кабинскиот персонал и одлучуваат дали се способни да продолжи да ги користи своите права;

MED.A.025 Обврски на АеМС, АМЕ, GMP или ОНМР

(а) Кога вршат лекарски прегледи и/или проценки, АеМС, АМЕ, GMP или ОНМР:

1) обезбедуваат дека може да се воспостави комуникација со лицето без јазични бариери;

2) го запознаваат лицето за последиците од давање на нецелосни, неточни или лажни изјави за неговата медицинска анамнеза;

(б) По завршување на воздухопловно–медицинските прегледи и/или проценки, АеМС, АМЕ, GMP или ОНМР:

1) го известуваат лицето дали е способно, неспособно или го препраќаат до надлежниот орган за издавање дозволи, АеМС или АМЕ, во зависност што е применливо;

Прилог 1

2) го известуваат лицето за кое било можно ограничување, кое може да ја ограничи обуката по летање или правата од дозволата, или потврдата на кабински персонал, во зависност што е применливо;

3) ако лицето е оценето како неспособно, го информираат за неговото право за второстепена постапка; и

4) во случај на кандидати за лекарско уверение, доставуваат веднаш потпишан, или електронски заверен, извештај кој ги содржи резултатите од проценката и примерок од лекарското уверение до надлежниот орган за издавање дозволи.

(в) АеМС, AME, GMP и ОНМР водат евиденција со детали за лекарските прегледи и проценки извршени согласно овој дел и нивните резултати согласно националните закони и други прописи.

(г) Кога е потребно заради издавање на лекарско уверение и/или надзорни функции, АеМС, AME, GMP и ОНМР, ја доставуваат, на барање, до здравствениот проценувач на надлежниот орган, целокупната воздухопловно–медицинска документација и извештаите, и сите други релевантни информации.

ОДДЕЛ 2

Услови за лекарски уверенија

MED.A.030 Лекарски уверенија

(а) Ученик–пилот не смее да лета самостојно ако нема лекарско уверение кое се бара за соодветната дозвола.

(б) Кандидатите за и имателите на дозвола на пилот за лесни воздухоплови (LAPL) мора да имаат најмалку лекарско уверение за LAPL.

(в) Кандидатите за и имателите на дозвола на приватен пилот (PPL), дозвола на пилот за едрилица (SPL) или дозвола на пилот на балони (BPL) мора да имаат најмалку лекарско уверение – класа 2.

(г) Кандидатите за и имателите на SPL дозвола или BPL дозвола кои се вклучени во комерцијални летови со едрилица или балон мора да имаат најмалку лекарско уверение – класа 2.

(д) Ако на PPL или LAPL се додаде овластување за летање ноќе, имателот на дозволата мора сигурно да распознава бои.

(ѓ) Кандидатите за и имателите на дозвола за комерцијален пилот (CPL), дозвола на пилот за екипаж од повеќе членови (MPL) или дозвола за сообраќаен пилот (ATPL) мора да имаат лекарско уверение – класа 1.

(е) Ако имател на PPL има овластување за летање по инструменти, имателот на дозволата мора да направи чиста тонална аудиометрија согласно периодичноста и стандардите кои се бараат за иматели на лекарско уверение – класа 1.

(ж) Имател на дозвола ни во еден момент не смее да има повеќе од едно лекарско уверение издадено согласно овој дел.

MED.A.035 Поднесување на барање за лекарско уверение

(а) Барањата за лекарско уверение се во форма која ќе ја утврди надлежниот орган.

Прилог 1

(б) Кандидатите за лекарско уверение доставуваат до АеМС, АМЕ и GMP, во зависност што е применливо:

(1) доказ за идентитетот;

(2) потпишана изјава:

(i) за здравствени факти во врска со нивната здравствена анамнеза;

(ii) за тоа дали претходно биле на преглед за лекарско уверение и, ако биле, кај кого и со какви резултати;

(iii) за тоа дали некогаш биле оценети како неспособни или дали нивното лекарско уверение било суспендирано или повлечено.

(в) Кога поднесуваат барање за продолжување или обнова на лекарско уверение, кандидатите пред почеток на соодветниот преглед го доставуваат последното лекарското уверение до АеМС, АМЕ и GMP.

MED.A.040 Издавање, продолжување и обнова на лекарските уверенија

(а) Лекарско уверение се издава, продолжува или обновува само по завршувањето на потребните лекарски прегледи и/или проценка, и откако е дадена проценка за здравствената способност.

(б) Првично издавање:

(1) Лекарските уверенија – класа 1 ги издава АеМС.

(2) Лекарските уверенија – класа 2 ги издава АеМС или АМЕ.

(3) Лекарските уверенија LAPL може да ги издава АеМС, АМЕ или, ако тоа го дозволуваат националните закони и прописи на земјата–членка која издава дозволи, ги издава GMP.

(в) Продолжување и обнова:

(1) Лекарските уверенија – класа 1 и класа 2 може да ги продолжи или обнови АеМС или АМЕ.

(2) Лекарските уверенија LAPL може да ги продолжи или обнови АеМС или АМЕ или, ако тоа го дозволуваат националните закони и прописи на земјата–членка која издава дозволи, GMP.

(г) АеМС, АМЕ или GMP издаваат, продолжуваат или обновуваат лекарско уверение само ако:

(1) кандидатот им доставил целосни анамнестички податоци и, ако АеМС, АМЕ или GMP бараат резултати од лекарските прегледи и испитувања кои ги спровел неговиот лекар или кој било друг лекар специјалист; и

(2) АеМС, АМЕ или GMP извршиле воздухопловно медицинска проценка врз основа на лекарските прегледи и испитувања потребни за соодветното лекарско уверение за да потврдат дека кандидатот ги исполнува сите соодветни услови наведени во овој дел.

(д) АМЕ, АеМС или надлежниот орган кој издава дозволи, во случај на лекарски упат, кога постојат клинички индикации, може да побараат од кандидатот да изврши дополнителни лекарски прегледи и истражувања пред да се издаде, продолжи или обнови лекарско уверение.

Прилог 1

(ѓ) Надлежниот орган кој издава дозволи може да издаде или повторно да издаде лекарско уверение, во зависност што е применливо, ако:

(1) случајот е упатен;

(2) утврдил дека се неопходни исправки на податоците наведени во уверението.

MED.A.045 Период на важност, продолжување и обнова на лекарски уверенија

(а) *Период на важност*

(1) Лекарските уверенија – класа 1 се со период на важност од 12 месеци.

(2) Периодот на важност на лекарските уверенија се намалува на 6 месеци за имателите на дозволи кои:

(i) се ангажирани во јавниот воздушен превоз со кои се превезуваат патници со воздухоплови управувани од еден пилот, а кои наполниле 40 години;

(ii) кои наполниле 60 години.

(3) Лекарските уверенија – класа 2 се со период на важност од:

(i) 60 месеци до возраст од 40 години. Лекарско уверение издадено пред навршување на 40 години престанува да важи по 42 роденден на имателот на дозвола;

(ii) 24 месеци до возраст помеѓу 40 и 50 години. Лекарско уверение издадено пред навршување на 50 години престанува да важи по 51 роденден на имателот на дозвола; и

(iii) 12 месеци по навршување на 50 години.

(4) Лекарските уверенија LAPL се со период на важност од:

(i) 60 месеци до возраст од 40 години. Лекарско уверение издадено пред навршување на 40 години престанува да важи по 42 роденден на имателот на дозвола;

(ii) 24 месеци по навршување на 40 години.

(5) Периодот на важност на лекарско уверение, вклучувајќи го и секој односен дополнителен преглед или посебно испитување:

(i) се определува според возраста на кандидатот на денот кога се врши лекарскиот преглед;

(ii) се смета од денот на лекарскиот преглед во случај на прво издавање и обновување, и од датумот на истекот на претходното лекарско уверение во случај на продолжување.

(б) *Продолжување*

Прегледите и /или проценките за продолжување на лекарско уверение се вршат во рок од 45 дена пред датумот на истекување на важноста на лекарското уверение.

(в) *Обновување*

Прилог 1

(1) Ако имателот на лекарско уверение не ги исполнува условите наведени погоре во (б), потребно е да се изврши преглед и/или проценка за обновување.

(2) Во случај на лекарски уверенија класа 1 и класа 2:

(i) ако лекарското уверение е истечено повеќе од 2 години, AeMC или AME, по проценката на воздухопловно медицинските податоци, вршат само преглед за обновување;

(ii) ако лекарското уверение е истечено повеќе од 5 години, се применуваат условите за прегледи потребни за прво издавање, а проценката се заснова врз условите за продолжување.

(3) Во случај на лекарски уверенија за LAPL, AeMC, AME и GMP ја проценуваат медицинската анамнеза на кандидатот и спроведуваат воздухопловно медицински преглед и/или проценка согласно MED.B.095.

MED.A.050 Упатување

(а) Ако кандидат за лекарско уверение класа 1 или класа 2 се упатува до надлежниот орган кој издава дозволи согласно MED.B.001, AeMC или AME ја проследуваат односната медицинска документација до надлежниот орган кој издава дозволи.

(б) Ако кандидат за лекарско уверение за LAPL се упатува до AME или AeMC согласно MED.B.001, GMP ја проследува односната медицинска документација до AeMC или AME.

ПОДДЕЛ Б

УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ НА ЛЕКАРСКИ УВЕРЕНИЈА НА ПИЛОТИ

ОДДЕЛ 1

Општо

MED.B.001 Ограничувања на лекарски уверенија

(а) *Ограничувања на лекарски уверенија класа 1 и класа 2*

(1) Ако кандидатот не ги исполнува во целост условите за соодветната класа на лекарско уверение, но се смета дека не ја загрозува безбедноста на летањето, AeMC или AME:

(i) во случај на кандидат за издавање на лекарско уверение класа 1, одлуката за здравствената способност на кандидатот ја препуштаат на надлежниот орган за издавање на дозволи како што е назначено во овој поддел;

(ii) во случаи кога упатување до надлежниот орган за издавање на дозволи не е назначено во овој поддел, проценува дали кандидатот е способен да ги извршува своите должности сигурно ако се придржува кон едно или повеќе ограничувања впишани во лекарското уверение, и го издава лекарското уверение со ограничување(-а) ако е потребно;

(iii) во случаи на кандидати за лекарско уверение класа 2, проценува дали кандидатот е способен да ги извршува своите должности сигурно ако се придржува кон едно или повеќе ограничувања впишани во лекарското уверение, и го издава лекарското уверение со ограничување(-а) ако е потребно во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи;

Прилог 1

(iv) АеМС и АМЕ можат да продолжат или обноват лекарско уверение со истото ограничување без препраќање на кандидатот до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(б) *Ограничувања на LAPL лекарски уверенија*

(1) Ако GMP, по соодветна анализа на медицинската анамнеза на кандидатот, заклучи дека кандидатот не ги исполнува условите за здравствена способност, GMP го препраќа кандидатот до АеМС или АМЕ, освен оние за кои е потребно ограничување само за користење на леќи за корекција на видот.

(2) Ако кандидат за LAPL лекарско уверение е препратен до АеМС или АМЕ, тие го земаат предвид наведеното во MED.B.095, проценуваат дали кандидатот е способен да ги извршува своите должности сигурно ако се придржува кон едно или повеќе ограничувања впишани во лекарското уверение, и го издава лекарското уверение со ограничување(-а) ако е потребно. АеМС или АМЕ секогаш ја разгледуваат потребата од ограничување на пилотот да превезува патници (Operational Passenger Limitation – OPL).

(3) GMP може да продолжи или обнови LAPL лекарско уверение со истото ограничување, без да го препрати кандидатот до АеМС или АМЕ.

(в) При вршење на проценка дали е потребно ограничување, особено треба да се земе предвид следното:

(1) дали акредитираниот лекарски заклучок укажува на тоа дека ако во посебни околности кандидатот не исполнува некој од условите, бројчан или некој друг, и тоа на таков начин што користењето на правата од дозволата за која поднесува барање најверојатно нема да ја загрози безбедноста на летот.

(2) способноста, вештината и искуството на кандидатот кои се соодветни за операцијата што треба да се изврши.

(г) *Ознаки/шифри на оперативните ограничувања*

(1) Оперативно ограничување за летање со екипаж од повеќе членови (OML – само за класа 1).

(i) Кога имателот на (CPL), (ATPL) или (MPL) не ги исполнува во целост условите за добивање на лекарско уверение – класа 1 и се упатува до надлежниот орган за издавање на дозволи, се врши проценка дали може да се издаде лекарско уверение со OML „важи само како или со квалификуван копилот". Оваа проценка ја врши надлежниот орган за издавање на дозволи.

(ii) Имателот на лекарско уверение со OML може да управува со воздухоплов во операции со повеќе пилоти само кога другиот пилот е потполно квалификуван за соодветниот тип на воздухоплов, нема ограничување за OML и не е постар од 60 години.

(iii) Само надлежниот орган за издавање на дозволи може да издаде или повлече ограничување OML за лекарски уверенија класа 1.

(2) Оперативно ограничување за летање со пилот за безбедност (OSL – класа 2 и LAPL права)

(i) Имателотот на лекарско уверение со ограничување OSL може да управува со воздухоплов само ако во воздухопловот се наоѓа друг пилот кој е потполно квалификуван да лета во својство на водач–на–воздухоплов за соодветната класа или тип на воздухоплов, ако е воздухопловот опремен со дупли команди и ако другиот пилот седи зад командите.

(ii) Ограничување OSL за лекарски уверенија класа 2 може да издаде или повлече АеМС или АМЕ во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

Прилог 1

(3) Оперативно ограничување за превоз на патници (OPL – класа 2 и LAPL права)

(i) Имателотот на лекарско уверение со ограничување OPL може да управува само со воздухоплов без патници.

(ii) OPL за лекарски уверенија класа 2 може да издаде AeMC или AME во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

(iii) Ограничување OPL за лекарски уверенија LAPL може да издаде AeMC или AME.

(д) Кое било друго ограничување може да се издаде на имател на лекарско уверени ако е тоа потребно за да се осигури безбедноста на летот.

(ѓ) Секое ограничување кое се издава на имател на лекарско уверение мора да се наведе во истото.

ОДДЕЛ 2

Здравствени услови за издавање на лекарски уверенија класа 1 и класа 2

MED.B.005 Општо

(а) Кандидатите за лекарско уверение не смеат да имаат никаква:

(1) вродена или стекната абнормалност;

(2) активно, латентно, акутно или хронично заболување или неспособност;

(3) рана, повреда ниту постоперативна последица;

(4) последици или несакани ефекти од какви било препишани или лекови кои се земаат без рецепт во терапевтски, дијагностички или превентивни цели;

кои би предизвикале одреден степен на функционална неспособност, што би влијаело врз безбедно користење на правата од важечката дозвола или би довела до ненадејна неспособност за сигурно користење на правата од дозволата.

(б) Во случаи кога одлуката за здравствената способност на кандидат за лекарско уверение – класа 1 е препуштена на надлежниот орган за издавање дозволи, овој орган може да го пренесе носењето на таквата одлука до AeMC, освен во случаи кога е потребно ограничување OML.

(в) Во случаи кога одлуката за здравствената способност на кандидат за лекарско уверение – класа 2 е препуштена на надлежниот орган за издавање дозволи, овој орган може да го пренесе носењето на таквата одлука до AeMC или AME, освен во случаи кога е потребно ограничување OSL или OPL.

MED.B.010 Кардиоваскуларен систем

(а) *Преглед*

Прилог 1

(1) Стандарден 12-канален електрокардиограм (ECG) во мирување со резултат од истиот потребно е да се изврши по клиничка индикација, и

(i) за издавање на лекарско уверение класа 1, при прегледот за прво издавање на лекарско уверение, потоа истиот преглед се врши на секои 5 години до возраст од 30 години, па на секои 2 години до возраст од 40 години, еднаш годишно до возраст од 50 години, а потоа при сите прегледи за продолжување и обновување.

(ii) за издавање на лекарско уверение класа 2, при прегледот за прво издавање на лекарско уверение по навршени 40 години, а потоа на секои 2 години по навршени 50 години.

(2) Комплетна проценка на кардиоваскуларниот систем треба да се направи кога за тоа постои клиничка индикација.

(3) За лекарско уверение – класа 1, проширена проценка на кардиоваскуларниот систем се прави при прегледот за прво продолжување или обновување по навршени 65 години, а потоа на секои четири години.

(4) За лекарско уверение – класа 1, проценка за липидите во серумот, вклучувајќи и за холестеролот, треба да се направи при лекарскиот преглед за прво издавање на лекарско уверение, како и при првиот лекарски преглед по наполнети 40 години.

(б) *Кардиоваскуларен систем – Општо*

(1) Кандидатите не смеат да имаат никакво кардиоваскуларно нарушување што би можело да влијае врз безбедното користење на правата од важечката(важечките) дозвола(дозволи).

(2) Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 со кои било од долу наведените состојби се оценуваат како здравствено неспособни:

(i) анеуризма на торакалната или абдоминалната аорта, пред или по операција;

(ii) значителна функционална абнормалност на кој било залисток на срцето;

(iii) трансплантација на срце или на срце/бели дробови.

(3) Кандидат за лекарско уверение – класа 1 со утврдена историја на болест или со дијагноза за која било од следните состојби се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи:

(i) периферно артериско заболување, пред или по операција;

(ii) анеуризма на абдоминалната аорта, пред или по операција

(iii) функционална безначајна неправилност на залистоците на срцето;

(iv) по операција на залистоците на срцето;

(v) неправилност на перикардот, миокардот или ендокардот;

(vi) вродена срцева мана, пред или по корективна операција;

(vii) повторлива вазовагална синкопа (губење на свест);

Прилог 1

(viii) тромбоза на артериите или вените;

(ix) белодробна емболија;

(x) кардиоваскуларни состојби за кои е потребна систематска антикоагулантна терапија.

(4) Кандидатите за лекарско уверение – класа 2 со дијагноза за која било од состојбите наведени погоре во точка (2) и (3), се проценуваат од страна на кардиолог во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи, пред да се донесе проценка дека се здравствено способни.

(в) *Крвен притисок*

(1) Крвниот притисок се мери при секој преглед.

(2) Крвниот притисок мора да биде во нормални граници.

(3) Кандидатите за лекарско уверение – класа1:

(i) со симптоми на низок притисок (симптоматска хипотензија); или

(ii) чии крвен притисок при преглед е постојано повисок од 160 mmHg систоличен и/или дијастоличниот е повисок од 95 mmHg, со или без терапија;

се оценуваат како здравствено неспособни.

(4) Почетокот на терапија со лекови заради контрола на крвниот притисок бара период на привремено повлекување на лекарското уверение, со цел да се утврди дека не постојат никакви значајни несакани дејства.

(г) *Заболување на коронарните артерии*

(1) Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 со:

(i) суспектна миокардијална исхемија;

(ii) асимптоматско минорно заболување на коронарните артерии, за кое не е потребно анти–ангинално лекување,

се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи и поминуваат низ кардиолошка проценка за да се исклучи постоење на миокардијална исхемија пред да се донесе проценка за здравствена способност.

(2) Кандидатите за лекарско уверение – класа 2 со која било од состојбите наведени погоре во точка (1) и (3), поминуваат низ кардиолошка проценка пред да се донесе проценка за здравствена способност.

(3) Кандидатите за лекарско уверение со која било од долу наведените состојби се оценуваат како здравствено неспособни:

(i) миокардијална исхемија;

(ii) симптоматско заболување на коронарните артерии;

(iii) симптоми за заболување на коронарните артерии кое се држи под контрола со лекови.

Прилог 1

(4) Кандидатите за првично издавање на лекарско уверение – класа 1 со историја на болест или со дијагноза за која било од следните состојби се оценуваат како здравствено неспособни:

(i) миокардијална исхемија;

(ii) инфаркт на миокардот;

(iii) реваскуларизација заради заболување на коронарните артерии.

(5) Кандидатите за лекарско уверение – класа 2, кои се асимптоматичен по миокардијален исхемичен инфаркт или операција на заболување на коронарните артерии, поминуваат задоволителна кардиолошка процена, пред да се донесе проценка за здравствена способност во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи. Кандидатите за продолжување на лекарско уверение – класа 1 се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(д) *Нарушување на ритамот / спроводливост*

(1) Кандидат за лекарско уверение – класа 1 се упатува до надлежниот орган за издавање на дозволи, во случај ако има какво било значајно нарушување на спроводливоста или ритамот, вклучувајќи што било од следното:

(i) нарушувања на суправентрикуларниот ритам, вклучувајќи повремена или постојана синоатријална дисфункција, атријална фибрилација и/или флатер (треперење) и/или асимптоматски синус паузи;

(ii) комплетен лев блок;

(iii) Мобиц (Mobitz) тип 2 атриовентрикуларен блок;

(iv) изразита и/или слаба комплексна тахикардија;

(v) вентрикуларна пре–ексцитација;

(vi) асимптоматски продолжен QT интервал;

(vii) електрокардиографски докажан Brugada синдром.

(2) Кандидатите за лекарско уверение – класа 2 со која било од состојбите наведени погоре во точка (1), поминуваат низ задоволителна кардиолошка проценка пред да се донесе проценка за здравствената способност во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

(3) Кандидатите со:

(i) некомплетен лев блок;

(ii) комплетен десен блок;

(iii) стабилна девијација на левата оска;

(iv) асимптоматска синусна брадикардија;

(v) асимптоматска синусна тахикардија;

Прилог 1

(vi) асимптоматски изолиран униформен суправентрикуларен или вентрикуларен ектопичен комплекс;

(vii) атриовентрикуларен блок од прв степен;

(viii) атриовентрикуларен блок Mobitz 1;

може да се оценат како здравствено способни ако не постојат други неправилности и ако се со задоволителна кардиолошка процена.

(4) Кандидатите со историја на болест за:

(i) аблатио терапија (стентирање);

(iii) вграден пејсмејкер;

поминуваат задоволителна кардиоваскуларна процена пред да се оценат како здравствено способни. Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се препраќаат до надлежниот орган за издавање на дозволи. Кандидатите за лекарско уверение – класа 2 се оценуваат во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

(5) Кандидатите со која било од следните состојби се оценуваат како здравствено неспособни:
(i) симптоматска синоатријална болест;

(ii) комплетен атриовентрикуларен блок;

(iii) симптоматски продолжен QT интервал

(iv) автоматски имплантабилен систем на дефибрилација;

(v) вентрикуларен антитахикардиски пејсмејкер.

MED.B.015 Респираторен систем

(а) Кандидатите со значително оштетување на функцијата на белите дробови се оценуваат како здравствено неспособни. Оцената здравствено способен може да се донесе по опоравување на функцијата на белите дробови на задоволителен начин.

(б) При првиот преглед и на основа на клинички индикации од кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се бара да ги поминат испитувањата за функцијата на белите дробови.

(в) Од кандидатите за лекарско уверение – класа 2 се бара да ги поминат испитувањата за функцијата на белите дробови на основа на клинички индикации.

(г) Кандидати со историја на болест или со дијагноза:

(1) астма, за која е потребно земање на лекарства;

(2) акутно воспаление на системот за дишење;

(3) активна саркоидоза;

Прилог 1

(4) пнеумоторакс;

(5) синдром на апнеја (привремено запирање на дишењето при спиење);

(6) поголема хируршка интервенција на градниот кош.

(7) пневмонектомија;

мора да ја поминат пулмолошката оцена со задоволителни резултати пред да се оценат за здравствено способни. Кандидатите со утврдена дијагноза на болестите наведени во (3) и (5) мора да поминат кардиолошка оцена со задоволителни резултати пред да се оценат за здравствено способни.

(д) Воздухопловно–медицинска процена:

(1) кандидатите за лекарско уверение – класа 1 со која било состојба наведена во детали во (б) се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(2) кандидатите за лекарско уверение – класа 2 со која било состојба наведена во детали во (б) се оценуваат во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

(ѓ) Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 кои биле подвргнати на пнеумонектомија се оценуваат како здравствено неспособни.

MED.B.020 Дигестивен систем

(а) Кандидатите не смеат да имаат никакво функционално или структурално заболување на гастро-интестиналниот систем ниту на неговите аднекси, што најверојатно би било пречка за безбедно користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) Кандидатите со каква и да било последица од болест или хируршка интервенција во кој било дел на дигестивниот систем и неговите аднекси, која најверојатно би можела да ја намали способноста за време на лет, посебно ако постои каква и да е опструкција од структура или компресија, се оценуваат како здравствено неспособни.

(в) Кандидатите не смеат да имаат никаква хернија што би можело да предизвика симптоми за намалување на способноста.

(г) Кандидатите со нарушувања на гастро-интестиналниот систем, вклучувајќи:

(1) зачестени диспептички тегоби за кои се потребни лекарства;

(2) панкреатитис;

(3) симптоматски камења во жолчката;

(4) утврдена дијагноза или историја на хронично воспаление на цревата;

(5) по извршена хируршка интервенција на системот за варење или на неговите аднекси, вклучувајќи целосно или делумно отстранување или премостување на кој било од овие органи;

се оценуваат како здравствено неспособни. Предвид може да се земе вршење на процена по успешно лекување или целосно опоравување по операција и по задоволувачка процена на гастро-интестиналниот систем.

Прилог 1

(д) Воздухопловно–медицинска процена:

(1) кандидатите за лекарско уверение – класа 1 со која било состојба наведена погоре во (2), (4) и (5) се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(2) кандидатите за лекарско уверение – класа 2 со панкреатитис се оценуваат во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

MED.B.025 Заболувања во врска со метаболизмот и ендрокините жлезди

(а) Кандидатите не смеат да имаат никакво функционално или структурално нарушување поврзано со метаболизмот, исхраната и ендокрините жлезди, кое најверојатно би можело да претставува пречка за безбедно користење на правата од важечката (важечките), дозвола (дозволи).

(б) Кандидатите со пречки во метаболизмот, исхраната или ендокрините жлезди може да се оценат како здравствено способни, ако се докаже стабилност на состојбата и со задоволителна воздухопловно–медицинска процена.

(в) *Шеќерна болест*

(1) Кандидатите со шеќерна болест (diabetes mellitus), кои треба да земаат инсулин се оценуваат како здравствено неспособни.

(2) Кандидатите кои имаат шеќерна болест (diabetes mellitus), кои не треба да земаат инсулин може да се оценат како здравствено неспособни, освен ако може да се докаже дека е постигната регулација на шеќерот во крвта (гликорегулација).

(г) Воздухопловно–медицинска процена:

(1) кандидатите за лекарско уверение – класа 1, кои не земаат инсулин туку други лекарства за регулација на шеќерот во крвта се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(2) здравствената способност на кандидатите за лекарско уверение – класа 2, кои не земаат инсулин туку други лекарства за регулација на шеќерот во крвта се оценува во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

MED.B.030 Хематологија

(а) Кандидатите не смеат да имаат никакво хематолошко заболување кое би можело да влијае врз безбедното користење на правата на важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) За лекарско уверение – класа 1, хемоглобинот се проверува при секој лекарски преглед за издавање на лекарско уверение.

(в) Кандидатите со хематолошка состојба, како што е:

(1) нарушување на коагулацијата, хеморагијата или тромбозата;

(2) хронична леукемија;

Прилог 1

може да се оценат како здравствено способни по задоволителна воздухопловно–медицинска процена.

(г) Воздухопловно–медицинска процена:

(1) кандидатите за лекарско уверение – класа 1 со која било состојба наведена во (в) се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(2) здравствената способност на кандидатите за лекарско уверение – класа 2, со која било состојба наведена во (в) се оценува во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

(д) Кандидатите за лекарско уверение – класа 1, со која било хематолошка состојба наведена подолу во текстот се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи:

(1) абнормален хемоглобин, вклучувајќи но не ограничувајќи се на, анемија, полицитемија или хемоглобинопатија;

(2) значително зголемување на лимфните жлезди;

(3) зголемување на слезината.

MED.B.035 Генито–уринарен систем

(а) Кандидатите не смеат да имаат никакво функционално или структурално заболување на реналниот или генитоуринарниот систем или неговите аднекси, кое најверојатно би можело да влијае врз безбедно користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) Анализата на урина е составен дел на секој воздухопловно–медицински преглед. Уринатa не смее да содржи ниту еден патолошки значаен абнормален елемент.

(в) Кандидатите коишто имаат каква било последица од болест или од хируршка интервенција на бубрезите или мочниот систем, што би можела да предизвика неспособност, особено ако има какви и да било пречки поради стеснување или компресија, се оценуваат како здравствено неспособни.

(г) Кандидатите со генитоуринарни нарушувања, како што е:

(1) заболување на бубрезите;

(2) еден или повеќе уринарни камчиња, или историја на камен во бубрег;

може да се оценат како здравствено способни што подлежи на задоволителна нефролошка/уролошка оцена.

(д) Кандидатите кај кои е извршена потешка хируршка интервенција на мочниот систем или мочниот тракт, вклучувајќи целосно или делумно отстранување или премостување на кој било од неговите органи се оценуваат како здравствено неспособни, а по целосно опоравување повторно се оценуваат пред да се донесе оцена за здравствена способност. Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

MED.B.040 Инфективни болести

Прилог 1

(а) Кандидатите не смеат да имаат никаква утврдена историја на болести ниту клиничка дијагноза за ниедна инфективна болест што би можело да влијае врз безбедното користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) Кандидатите кои се HIV позитивни може да се оценат како здравствено способни по задоволителна воздухопловно–медицинска процена. Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

MED.B.045 Акушерство и гинекологија

(а) Кандидатите не смеат да имаат никаква функционална или структурална акушерска или гинеколошка состојба која би можела да влијае врз безбедното користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) Кандидатите кај кои е извршена потешка гинеколошка операција се оценуваат како здравствено неспособни до целосно оздравување.

(в) *Бременост*

(1) Во случај на бременост, ако АеМС или АМЕ смета дека имателот на дозвола е здравствено способен да ги користи своите права, истиот може да го ограничи периодот на важноста на лекарското уверение до крајот на 26–та недела од бременоста. После тоа, лекарското уверение се суспендира. Суспензијата се укинува по целосно опоравување после породувањето или по прекинување на бременоста.

(2) Имателите на лекарско уверение – класа 1 можат да ги користат правата од својата дозвола само до крајот на 26-та недела од бременоста со ограничување OML. И покрај наведеното во MED.B.001 во овој случај, ограничувањето OML може да го наметне или повлече АеМС или АМЕ.

MED.B.050 Мускуло–скелетен систем

(а) Кандидатите не смеат да имаат никаква вродена или стекната абнормалност на коските, зглобовите, мускулите или тетивите која би можела да влијае врз безбедното користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) Кандидатот мора да има доволна висина при седење, должина на раце и нозе, како и мускулна снага за безбедно користење на правата од важечката дозвола.

(в) Кандидатот мора да има задоволително ниво на функционалност/користење на мускуло–скелетниот систем, кој овозможува безбедно користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи). Здравствената способност на кандидатите се оценува во консултација со надлежниот орган за издавање на дозволи.

MED.B.055 Психијатрија

(а) Кандидатите не смеат да имаат никаква утврдена историја на болест ниту клиничка дијагноза за какво било психијатриско заболување или попреченост, акутно или хронично, вродено или стекнато, што би можело да влијае врз безбедното користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) Кандидатите со ментално растројство или пореметување заради користење или злоупотреба на алкохол или други психотропни супстанции се оценуваат како здравствено неспособни сè до опоравување и престанок на користење на супстанции и до добивање на задоволителна психијатриска оцена по успешно лекување.

Прилог 1

Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи. Здравствената способност на кандидатите за лекарско уверение – класа 2 се оценува во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

(в) Кандидатите со психијатриски состојби:

(1) нарушување на расположението;

(2) невротични нарушувања;

(3) нарушувања на личноста;

(4) ментално растројство и нарушувања во однесувањето;

мора да поминат задоволителна психијатриска оцена пред да се врши процена на здравствената способност.

(г) Кандидатите со историја на поединечен испад или повторливи испади за намерно самоповредување се оценуваат како здравствено неспособни. Кандидатите мора да поминат задоволителна психијатриска оцена пред да се врши процена на здравствената способност.

(д) Воздухопловно–медицинска процена:

(1) кандидатите за лекарско уверение – класа 1 со која било состојба наведена во детали во (б), (в) или (г) се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(2) кандидатите за лекарско уверение – класа 2 со која било состојба наведена во детали во (б), (в) или (г) се оценуваат во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

MED.B.060 Психологија

(1) Кандидатите не смеат да имаат никакви утврдени психолошки недостатоци кои најверојатно би влијаеле врз безбедното користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(2) Психолошка процена може да се побара како дел, или дополнување, на психијатриски или невролошки преглед.

MED.B.065 Неврологија

(а) Кандидатите не смеат да имаат никаква утврдена историја на болести или клиничка дијагноза за каква било невролошка состојба која би можела да претставува пречка врз безбедното користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) Кандидатите со утврдена историја на болест или клиничка дијагноза за:

(1) епилепсија;

(2) повторливи епизоди на нарушување на свеста од непозната причина;

се оценуваат како здравствено неспособни.

Прилог 1

(в) Кандидатите со утврдена историја на болест или клиничка дијагноза за:

(1) епилепсија без рецидив по наполнети 5 години;

(2) епилепсија без рецидив и без медицински третман во период подолг од 10 години;

(3) епилептиформни неправилности на ЕЕГ и фокални спори бранови;

(4) прогресивно или непрогресивно заболување на нервниот систем;

(5) една епизода на нарушување на свеста од непозната причина;

(6) губење на свест по повреда на главата;

(7) пенетрирачки повреди на мозокот;

(8) повреди на спиналните или периферни нерви.

поминуваат понатамошна процена пред да се врши процена на здравствената способност. Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи. Здравствената способност на кандидатите за лекарско уверение – класа 2 се оценува во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

MED.B.070 Систем за вид

(а) Кандидатите не смеат да имаат никаква абнормалност на функцијата на очите или нивните аднекси, ниту каква било активна патолошка состојба, вродена или стекната, акутна или хронична, или пак последица од операција или траума на очите, што би можело да претставува пречка за безбедно користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) *Преглед*

(1) За лекарско уверение – класа 1:

(i) детален преглед на очите кој претставува составен дел од првиот преглед и се прави периодично во зависност од рефракцијата и функционалните перформанси на окото; и

(ii) рутински преглед на очите кој претставува составен дел на сите прегледи за продолжување и обновување.

(2) За лекарско уверение – класа 2:

(i) рутински преглед на очите кој претставува составен дел од првиот преглед и од секој преглед за продолжување и обновување.

(ii) детален преглед на очите се врши кога за тоа постојат клинички индикации.

(в) Остината на видот при гледање на далеку, со или без корекции, мора да е:

(1) за лекарско уверение – класа 1, 6/9 (0,7) или подобра на секое око посебно, а остината на видот на двете очи да е 6/6 (1,0) или подобра;

Прилог 1

(2) за лекарско уверение – класа 2, 6/12 (0,5) или подобра на секое око посебно, а остринатa на видот на двете очи да е 6/9 (0,7) или подобра. Кандидат со супстандарден вид на едно око може да се оцени како здравствено способен во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи и по задоволителна офталмолошка процена.

(3) кандидатите за прво издавање на лекарско уверение – класа 1 со супстандарден вид на едно око се оценуваат како здравствено неспособни. При продолжување, кандидатите со стекнат супстандарден вид на едно око се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи и може да се оценат како здравствено способни, ако најверојатно тоа нема да влијае врз безбедното користење на правата од дозволата.

(г) Кандидатот мора да е во состојба да ја чита N5 таблицата (или слично на тоа) на растојание од 30 до 50 сантиметри и N14 таблицата (или слично на тоа) на растојание од 100 сантиметри, со корекција, ако е пропишана.

(д) Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 мора да имаат нормални видни полиња и нормална (бинокуларна) функција на двете очи.

(ѓ) Кандидатите кои имале операција на око може да се оценат како здравствено способни по задоволителна офталмолошка оцена.

(е) Кандидатите со клиничка дијагноза на кератоконус може да се оценат како здравствено способни по задоволителна офталмолошка оцена. Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(ж) Кандидатите со:

(1) астигматизам;

(2) анизометропија;

може да се оценат како здравствено способни по задоволителна офталмолошка процена.

(з) Кандидатите со диплопија се оценуваат како здравствено неспособни.

(ј) Очила и контактни леќи. Ако се постигне задоволителна функција на видот само со користење на корекција:

(1) (i) за гледање на далеку, мора да носат очила или контактни леќи за време на користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(ii) за гледање на блиску, мора да носат пар очила за време на користење на правата од дозволата.

(2) мора да имаат на располагање резервен комплет на очила за моментално користење за време на користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи);

(3) корекцијата мора да обезбеди оптимална функција на видот, добро да се поднесува и да е соодветна за воздухопловни цели;

(4) ако се носат контактни леќи, тие мора да се наменети за гледање на далеку, да се монофокални, безбојни и добро да се поднесуваат;

(5) кандидатите со голема рефрактивна грешка мора да носат контактни леќи или специјални очила со стакла со голем индекс;

Прилог 1

(6) за целите за исполнување на условите за вид мора да се користи само еден пар очила;

(7) не смее да се користат ортокератолошки леќи.

MED.B.075 Распознавање на бои

(а) Од кандидатите се бара да покажат способност за лесно воочување на боите што е потребно за сигурно извршување на должностите.

(б) *Преглед*

(1) За прво издавање на лекарско уверение, кандидатите мора да го поминат Ишихара (Ishihara) тестот.

(2) Кандидатите кои нема да го поминат Ишихара (Ishihara) тестот одат на дополнителни испитувања за распознавање на бои со цел да се утврди дали се сигурни во боите.

(в) Во случај на лекарско уверение – класа 1, кандидатите мора нормално да ги распознаваат боите или да се сигурни во боите. Кандидатите кои нема да ги поминат дополнителните испитувања за препознавање на бои се оценуваат како здравствено неспособни. Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(г) Во случај на лекарско уверение – класа 2, кога кандидатот не ги препознава боите на задоволителен начин, неговите права за летање се ограничуваат само за летање дење.

MED.B.080 Оториноларингологија

(а) Кандидатите не смеат да имаат никаква неправилност во функционирањето на ушите, носот, синусите или грлото, вклучувајќи ја и усната шуплина, забите и ларинксот, ниту каква било вродена или стекната, акутна или хронична, патолошка состојба ниту пак последици од операција или повреда што би можело да влијае врз безбедното користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

(б) Слухот мора да е на задоволително ниво заради безбедното користење на правата од важечката(важечките) дозвола (дозволи).

(в) *Преглед*

(1) Слухот се испитува на сите прегледи.

(i) Во случај на лекарските уверенија – класа 1 и класа 2, кога на дозволата се додава овластување за летање по инструменти, слухот се испитува со чиста тонална аудиометрија на првиот преглед и, како и на последователните прегледи за продолжување или обновување, и тоа, на секои пет години до навршени 40 години, а потоа на секои две години.

(ii) За време на испитувањето со чиста тонална аудиометрија на првиот преглед, кандидатите не смеат да имаат никаква загуба на слухот ни на едно уво поголема од 35 dB на која било фреквенција од 500, 1000 и 2000 Hz или поголема од 50 dB на 3000 Hz. Кандидатите за продолжување или обновување со поголема загуба на слухот мора да покажат задоволителна функционална способност на слухот.

(iii) Кандидатите со хипоакузија мора да покажат задоволителна функционална способност на слухот.

Прилог 1

(2) Детален преглед на ушите, носот и грлото се врши за прво издавање на лекарско уверение – класа 1, а потоа периодично кога постојат клинички индикации за тоа.

(г) Кандидати за лекарско уверение – класа 1 со:

(1) активен патолошки процес, акутен или хроничен, или на внатрешното или средно уво;

(2) незаздравена перфорација или дисфункција на мембраната на средното уво;

(3) нарушувања на вестибуларната функција;

(4) значително стеснување на носните дишни патишта;

(5) дисфункција на синусите;

(6) значителна деформација или напреднато, акутно или хронично воспаление на усната шуплина или горниот дишен тракт;

(7) значителни пречки во говорот или гласот.

одат на дополнителни лекарски прегледи и проценка за да се утврди дека состојбата не влијае врз сигурното користење на правата од дозволата која ја имаат.

(д) Воздухопловно–медицинска процена:

(1) кандидатите за лекарско уверение – класа 1 со нарушување на вестибуларната функција се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(2) кандидатите за лекарско уверение – класа 2 со нарушување на вестибуларната функција се оценуваат во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

MED.B.085 Дерматологија

Кандидатите не смеат да имаат никаква утврдена дерматолошка состојба која би можела да влијае врз безбедното користење на правата од важечката (важечките) дозвола (дозволи).

MED.B.090 Онкологија

(а) Кандидатите не смеат да имаат никакво утврдено, примарно или секундарно, малигно заболување кое би можело да влијае врз безбедното користење на правата од важечката(важечките) дозвола (дозволи).

(б) По лекување на малигно заболување, кандидатите одат на задоволителна онколошка процена пред да се процени здравствена способност. Кандидатите за лекарско уверение – класа 1 се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи. Здравствената способност на кандидатите за класа 2 се оценува во договор со надлежниот орган за издавање на дозволи.

(в) Кандидатите со утврдена историја на болест или клиничка дијагноза за интрацеребрален малиген тумор се оценуваат како здравствено неспособни.

Прилог 1

ОДДЕЛ 3

Посебни услови за лекарски уверенија за LAPL

MED.B.095 Лекарски прегледи и/или процена на кандидатите за лекарски уверенија за LAPL

(а) Кандидатите за издавање на лекарски уверенија за LAPL се оценуваат врз основа на најдобра воздухопловно–медицинска пракса.

(б) Посебно внимание треба да се обрне на комплетната медицинска историја на кандидатот.

(в) Првичната процена, сите последователни процени после навршени 50 години и проценитe во случаи кога медицинската историја на кандидатот не му е достапна на испитувачот, го опфаќаат најмалку следното:

(1) клинички преглед;

(2) крвен притисок;

(3) анализа на урината;

(4) испитување на видот;

(5) испитување на слухот;

(г) По првичната процена, сите последователни повторни процени до навршени 50 години го опфаќаат следното:

(1) процена на медицинската историја на имателот на LAPL; и

(2) ставките наведени во (в) кои AeMC, AME или GMP сметаат дека се неопходни согласно најдобрата воздухопловно–медицинска пракса.

ПОДДЕЛ B

УСЛОВИ ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ НА ЧЛЕНОВИТЕ НА КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ

ОДДЕЛ 1

Општи услови

MED.C.001 Општо

Членовите на кабинскиот персонал ги извршуваат должностите и обврските во воздухоплов кои се бараат согласно правилата за безбедност на воздухопловството, само ако се придржуваат кон важечките услови од овој дел.

MED.C.005 Воздухопловно–медицинска процена

Прилог 1

(а) Членовите на кабинскиот персонал поминуваат воздухопловно–медицинска процена за да се потврди отсуство на какво било физичко или ментално заболување кое може да доведе до онеспосубање или неспособност за извршување на нивните должности и обврски поврзани со безбедноста.

(б) Членовите на кабинскиот персонал поминуваат воздухопловно–медицинска процена пред да започнат да работат како членови на кабински персонал во воздухоплов, а потоа на интервали од најмногу 60 месеци.

(в) Воздухопловно–медицинските процени ги врши AME, AeMC, или OHMP ако се исполнети условите наведени во MED.D.040.

ОДДЕЛ 2

Услови за воздухопловно–медицинска процена на членови на кабинскиот персонал

MED.C.020 Општо

Член на кабинскиот персонал не смее да има никакава:

(а) вродена или стекната абнормалност;
(б) активно, латентно, акутно или хронично заболување или неспособност;
(в) рана, повреда ниту постоперативна последица;
(г) последици или несакани ефекти од какви било препишани или лекови кои се земаат без рецепт во терапевтски, дијагностички или превентивни цели, кои би предизвикале одреден степен на функционална неспособност, што би можело да доведе до неспособност или неможност за извршување на должностите и обврските поврзани со безбедноста.

MED.C.025 Содржина на воздухопловно–медицинска процена

(а) Првичната воздухопловно–медицинска процена го опфаќа најмалку следното:

(1) процена на медицинската историја на кандидатот за член на кабински персонал; и

(2) клинички преглед на:

(i) кардиоваскуларниот систем;
(ii) респираторниот систем;
(iii) мускулно–скелетниот систем;
(iv) оториноларинголошка процена;
(v) офталмолошка процена;
(vi) распознавање на бои.

(б) Секоја последователна повторна воздухопловно–медицинска процена го опфаќа следното:

(1) процена на медицинската историја на членовите на кабинскиот персонал; и

(2) клинички преглед ако се смета дека е неопходен согласно воздухопловно–медицинската пракса.

(в) за целите на наведеното во (а) и (б), во случај на сомнеж или ако постојат клинички индикации, воздухопловно–медицинската процена на член на кабински персонал исто така опфаќа кој било

Прилог 1

дополнителен здравствен преглед, тестирање или испитување за кои AME, AeMC или OHMP сметаат дека се неопходни.

ОДДЕЛ 3

Дополнителни услови за кандидати за, или имателина, потврда за кабински персонал

MED.C.030 Лекарски извештај за член на кабинскиот персонал

(а) По секоја извршена воздухопловно–медицинска процена, кандидатите за, или имателите на, потврда за кабински персонал:

(1) добиваат лекарски извештај од AME, AeMC или OHMP;

(2) ги доставуваат односните информации, или примерок од лекарскиот извештај на кабинскиот персонал кај операторот кај кој се вработени.

(б) *Лекарски извештај на член на кабински персонал*
Во лекарскиот извештај на кабинскиот персонал се наведува датумот на воздухопловно–медицинската процена, дали членот на кабинскиот персонал е оценет како здравствено способен или неспособен, датумот на следната потребна воздухопловно–медицинска процена и, ако е применливо, сите ограничувања. Сите останати елементи се предмет на лекарска тајна согласно MED.A.015.

MED.C.035 Ограничувања

(а) Ако имателите на потврда на лекарски извештај не ги исполнуваат во целост медицинските услови наведени во Поддел 2, AME, AeMC или OHMP разгледуваат дали се тие во состојба да ги извршуваат безбедно должностите на кабински персонал ако се придржуваат кон едно или повеќе ограничувања.

(б) Секое ограничување на користење на правата од дозволата на член на кабински персонал се наведува во лекарскиот извештај за кабинскиот персонал, а само AME, AeMC или OHMP може да го укине во договор со AME.

ПОДДЕЛ Г

ОВЛАСТЕНИ ЛЕКАРИ ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ (AME), ЛЕКАРИ–СПЕЦИЈАЛИСТИ ПО ОПШТА МЕДИЦИНА (GMP), ЛЕКАРИ–СПЕЦИЈАЛИСТИ ПО МЕДИЦИНА НА ТРУДОТ (OHMP)

ОДДЕЛ 1

MED.D.001 Права

(а) Правата на AME се да издава, продолжува и обновува лекарски уверенија – класа 2 и лекарски уверенија за LAPL, и да ги врши односните лекарски прегледи и проценки.

Прилог 1

(б) Имателите на уверение за АМЕ може да поднесат барање за проширување на нивните права за вклучување на лекарски прегледи за продолжување и обновување на лекарски уверенија – класа 1, ако ги исполнуваат условите наведени во MED.D.015.

(в) Обемот на правата на АМЕ и кој било услов во врска со истите се наведува во уверението.

(г) Имателите на уверение за АМЕ не смеат да вршат воздухопловно–медицински прегледи и процени во друга земја–членка која не им издала уверение, освен:

(1) ако од таа земја–членка не добиле одобрение да ги вршат своите професионални активности како лекари–специјалисти;

(2) ако не го известиле надлежниот орган на таа друга земја–членка за своите намери да вршат воздухопловно–медицински прегледи и процени и да издаваат лекарски уверенија во рамките на правата како АМЕ;

(3) не добиле инструкции од надлежниот орган од таа друга земја–членка.

MED.D.005 Поднесување на барање

(а) Барањето за добивање на уверение за АМЕ се поднесува во форма и на начин кои ги утврдил надлежниот орган.

(б) Кандидатите за уверение за АМЕ го доставуваат до надлежниот орган следното:

(1) лични податоци и адреса на работодавачот;

(2) документација со која се потврдува дека тие ги исполнуваат условите утврдени во MED.D.10, вклучувајќи и уверение за завршен курс за обука по воздухопловна медицина соодветен на правата за кои доставуваат барање;

(3) писмена изјава дека АМЕ ќе издава лекарски уверенија врз основа на условите наведени во овој дел..

(в) Ако АМЕ врши лекарски прегледи на повеќе локации, тој му ги доставува на надлежниот орган соодветните податоци во врска со локациите каде врши прегледи.

MED.D.010 Услови за издавање на уверение за АМЕ

Кандидатите за уверение за АМЕ со права за првично издавање, продолжување и обновување на лекарски уверенија – класа 2:

(а) мора да се наполно квалификувани и имаат лиценца за лекарска пракса и да имаат Уверение за завршена обука за специјализација;

(б) мора да го завршиле основниот курс по воздухопловна медицина;

(в) мора да му докажат на надлежниот орган дека:

(1) располагаат со соодветни простории, документација и функционална опрема соодветна за воздухопловно–медицинските прегледи; и

Прилог 1

(2) ги воспоставиле сите потребни процедури и услови за почитување на лекарската тајна.

MED.D.015 Услови за проширување на правата

Кандидатите за проширување на уверението за АМЕ за права за продолжување и обновување на лекарските уверенија – класа 1 мора да имаат важечко уверение за АМЕ и:

(а) да извршиле најмалку 30 прегледи за издавање, продолжување или обновување на лекарски уверенија – класа 2 за период не подолг од 5 години пред датумот на поднесување на барањето;

(б) завршиле напреден курс по воздухопловна медицина;

(в) завршиле практична обука во АеМС или под надзор на надлежен орган за издавање на дозволи.

MED.D.020 Курсеви за обука по воздухопловна медицина

(а) Курсевите за обука по воздухопловна медицина ги одобрува надлежниот орган на земјата–членка во која се наоѓа седиштето на организацијата која го спроведува курсот. Организацијата која го спроведува курсот докажува дека наставната програма на курсот е соодветна и дека лицата надлежни за спроведување на истата поседуваат соодветно знаење и искуство.

(б) Освен во случај на обука за освежување на знаењето, курсевите се завршуваат со писмен испит по предметите опфатени во содржината на курсот;

(в) Организацијата која го спроведува курсот им издава на кандидатите по успешно положен испит уверение за завршена обука.

MED.D.025 Измени на уверението за АМЕ

(а) АМЕ го известуваат надлежниот орган за следните промени кои можат да влијаат врз нивното уверение:

(1) кога против АМЕ е поведена дисциплинска постапка или истрага од страна на медицинско регулаторно тело (медицински орган или организација);

(2) кога постојат какви и да било измени на условите под кои е издадено уверението, вклучувајќи ја и содржината на изјавите дадени при поднесување на барањето;

(3) кога повеќе не ги исполнуваат условите за издавање на уверение;

(4) кога дошло до промена на локацијата каде се врши воздухопловно–медицинската пракса или е сменета адресата за кореспонденција.

(б) Ако не се извести надлежниот орган, тоа резултира со суспензија или повлекување на правата од уверението, врз основа на одлука од надлежниот орган кој го суспендира или повлекува уверението.

MED.D.030 Период на важност на уверенијата за АМЕ

Уверението за АМЕ се издава за период не подолг од 3 години. Уверението се продолжува под услов имателот:

Прилог 1

(а) да продолжува да ги исполнува општите услови кои се бараат за лекарска пракса и ја одржува регистрацијата како лекар согласно националните прописи;

(б) да бил на обука за освежување на знаењето од воздухопловна медицина во последните 3 години;

(в) да извршил најмалку 10 воздухопловно–медицински прегледи секоја година;

(г) да останува да е во склад со условите на уверението; и

(д) да ги користи своите права согласно наведеното во овој дел.

ОДДЕЛ 2

Лекари–специјалисти по општа медицина (GMP)

MED.D.035 Услови за лекарите–специјалисти по општа медицина

(а) GMP делуваат во својство на AME за издавање на лекарски уверенија за LAPL само.

(1) ако ја вршат својата активност во земја–членка во која GMP има соодветен пристап до комплетната документација на кандидатите; и

(2) согласно кои било дополнителни услови утврдени во националните прописи.

(б) За да издаде лекарско уверение за LAPL, GMP мора да е наполно квалификуван и да има лиценца за лекарска пракса согласно националните прописи.

(в) GMP кои делуваат во својство на AME го известуваат надлежниот орган за својата активност.

ОДДЕЛ 3

Лекари–специјалисти по медицина на трудот (OHMP)

MED.D.035 Услови за лекарите–специјалисти по медицина на трудот (OHMP)

OHMP вршат воздухопловно–медицинска процена на членови на кабински персонал само ако:

(а) надлежниот орган смета дека релевантниот национален систем на медицината на трудот може да обезбеди придржување кон важечките услови наведени во овој дел;

(б) тие имаат лиценца за лекарска пракса и ако се квалификувани за медицина на трудот согласно националните прописи;

(в) стекнале знаење по воздухопловна медицина соодветно за работната средина на кабинскиот персонал.

Прилог 1

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 290/2012 НА КОМИСИЈАТА

од 30 март 2012 год.

за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 год. за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и воспоставување на Европската агенција за воздухопловна безбедност и за отповикување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([1]), а особено член 7(6), член 8(5) и член 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2001 на Комисијата ([2]) утврдува детални правила за определени дозволи за пилоти и за замена на националните дозволи за пилоти и на националните дозволи за инженери на лет во дозволи за пилоти, како и условите за прифаќање на дозволи од трети земји. Истата регулатива, исто така, утврдува правила за лекарски уверенија за пилоти, условите за замената на националните лекарски уверенија и издавање на уверенија на лекарите-специјалисти по воздухопловна медицина. Освен тоа, Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 вклучува одредби за здравствена способност на кабинскиот персонал.

(2) Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, организациите за обука на пилоти и центрите за воздухопловна медицина треба да имаат овластување. Овластувањето се издава по исполнување на определени технички и административни услови. Затоа треба да се предвидат правила за функционирањето на системот за администрација и управување на овие организации.

(3) Уредите за обука кои симулираат лет, а кои се користат за обука, испитување и проверка на пилоти, треба да бидат сертифицирани во однос на збир од технички критериуми. Затоа треба да се предвидат тие технички услови и административни процедури.

(4) Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кабинскиот персонал треба да биде секогаш здравствено способен и компетентен за да ги извршува неговите зададени безбедносни должности. Оние вклучени во комерцијални летови треба да имаат потврда, како што е утврдено во Анекс III, Поддел Љ, точка (г) од OPS 1.1005 кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 год. за

[1] Сл. весник L 79, 13 март 2008 год., стр. 1.

[2] Сл. весник L 311, 25 ноември 2011 год., стр. 1.

Прилог 1

усогласување на технички услови и административни процедури во областа на цивилното воздухопловство ([1]). Затоа треба да бидат предвидени правила за квалификации и соодветни потврди за кабински персонал.

(5) Во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 не е предвиден надзор на надлежни органи. Затоа оваа регулатива ја изменува Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 за да вклучи систем за администрација и управување на надлежните органи и организации. Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 треба исто така да се вклучи информациска мрежа меѓу земјите-членки, Комисијата и Агенцијата.

(6) Потребно е да се обезбеди доволно време за воздухопловната индустрија и администрациите на земјите-членки за приспособување кон новата регулаторна рамка и признавање под определени услови на валидноста на уверенијата, вклучувајќи потврди за обука за безбедност, издадени пред да почне да се применува оваа регулатива.

(7) За да се гарантира непречен премин и високо унифицирано ниво на безбедност во цивилното воздухопловство во Унијата, мерките за спроведување треба да ги одразуваат најмодерните достигнувања, вклучувајќи најдобри практики и научен и технички напредок во областа на обуката на екипаж на воздухоплов. Како резултат на тоа, треба да се земат предвид Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91, како и техничките и административните процедури одобрени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство ('ICAO') и Здружените воздухопловни власти до 30 јуни 2009 год. и постојното законодавство, кое се однесува на определена национална средина.

(8) Затоа Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 треба соодветно да се измени.

(9) Мерките наведени во Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 за потврдата на обуката за безбедност на кабински персонал се бришат во согласност со член 69(3) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Мерките донесени со оваа регулатива треба да се сметаат како соодветни мерки.

(10) Европската агенција за воздухопловна безбедност ('Агенцијата') подготви нацрт правила за спроведување и нив ги достави како мислење до Комисијата во согласност со член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(11) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 се менува како што следува:

(1) во член 1, се додаваат следниве точки:

'6. условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, суспендирање или повлекување на потврди за кабински персонал, како и правата и одговорностите на имателите на потврдите на кабински персонал;

[1] Сл. весник L 373, 31 декември 1991 год., стр. 4.

Прилог 1

7. условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, суспендирање или повлекување на уверенијата за работа на организации за обука на пилоти и на центри за воздухопловна медицина вклучени во квалификацијата и воздухопловно медицинската проценка на екипажи на воздухоплови во цивилното воздухопловство;

8. условите за издавање на уверенија за работа на уреди за обука на симулирање на лет и за организации, кои работат со тие уреди и ги користат истите;

9. условите за системот за администрација и управување, кои треба да бидат исполнети од страна на земјите-членки, Агенцијата и организациите, во врска со правилата наведени во точките од 1 до 8.';

(2) во член 2, се додаваат следниве точки (11), (12) и (13):

'(11) "Член на кабински персонал" е соодветно квалификуван член на персонал, различен од член на екипаж на лет или техничко лице - член на екипаж, кој е задолжен од страна на оператор да извршува должности поврзани со безбедноста на патниците и летот за време на вршење на лет;

(12) "Екипаж" значи екипаж на лет и кабински персонал;

(13) "Уверение, одобрување или организација во согласност со Заедничките воздухопловни услови (JAR)" е уверение или одобрување издадено или признато или пак организација овластена, одобрена, регистрирана или призната во согласност со националното законодавство кое ги рефлектира JAR и процедурите, од страна на земја-членка која ги исполнува соодветните JAR и била препорачана за заемно признавање во рамки на системот на Здружените воздухопловни власти, во однос на такви JAR.';

(3) во член 4(1):

— изразот '8 април 2012 год.' се заменува со 'Оваа регулатива се применува';

— изразот '8 април 2017 год.' се заменува со '8 април 2018 год.';

(4) се вметнуваат следниве членови 10а, 10б и10в:

'Член 10а

Организации за обука на пилоти

1. Организациите за обука на пилоти се усогласуваат со техничките услови и административните процедури утврдени во Анекси VI и VII и се подложуваат на издавање на уверение за работа.

2. Организациите за обука на пилоти, кои имаат уверенија за работа согласно JAR издадени или признати од страна на земја-членка пред да почне да се применува оваа регулатива, се сметаат дека имаат уверение за работа издадено во согласност со оваа регулатива.

Во таков случај правата на овие организации се ограничени на правата вклучени во одобрувањето издадено од страна на земјата-членка.

Без да е во спротивност со член 2, организациите за обука на пилоти го приспособуваат нивниот систем за управување, програмите за обука, процедурите и

Прилог 1

упатствата во согласност со Анекс VII најдоцна до 8 април 2014 год.

3. На организациите за обука кои работат согласно JAR регистрирани во земја-членка пред да почне да се применува оваа регулатива им се овозможува да држат обука за дозвола за приватен пилот во согласност со JAR (PPL).

4. Земјите-членки ги заменуваат уверенијата за работа наведени во првиот потстав од став 2 со уверенија за работа кои се усогласени со формата утврдена во Анекс VI, најдоцна до 8 април 2017 год.

Член 10б

Уреди за обука кои симулираат лет

1. Уредите за обука кои симулираат лет (FSTD), кои се користат за обука, испитување и проверка на пилоти, со исклучок на развојни уреди за обука, кои се користат за тест-обука за летање, се усогласуваат со техничките услови и административните процедури утврдени во Анекси VI и VII и истите треба да бидат квалификувани.

2. Овластувањата согласни со JAR за квалификација на FSTD, издадени или признати пред да почне да се применува оваа регулатива се сметаат за издадени во согласност со оваа регулатива.

3. Земјите-членки ги заменуваат овластувањата наведени во став 2 со овластувања за квалификација, кои се усогласени со формата, утврдена во Анекс VI, најдоцна до 8 април 2017 год.

Член 10в

Центри за воздухопловна медицина

1. Центрите за воздухопловна медицина се усогласуваат со техничките услови и административните процедури утврдени во Анекси VI и VII и се подложуваат на добивање на уверение за работа.

2. Одобренијата од центрите за воздухопловна медицина, согласни со JAR, издадени или признати од страна на земја-членка пред да почне да се применува оваа регулатива, се сметаат за издадени во согласност со оваа регулатива.

Центрите за воздухопловна медицина го приспособуваат нивниот систем за управување, програмите за обука, процедурите и упатствата во согласност со Анекс VII, најдоцна до 8 април 2014 год.

3. Земјите-членки ги заменуваат одобрувањата за центри за воздухопловна медицина наведени во првиот потстав од став 2 со уверенијата за работа, кои се усогласени со формата, утврдена во Анекс VI, најдоцна до 8 април 2017 год.';

(5) се вметнуваат следниве членови 11а, 11б и11в:

'Член 11а

Квалификации на кабински персонал и поврзани потврди

1. Членовите на кабински персонал вклучени во комерцијален лет на воздухоплови наведени во член 4(1)(б) и (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се квалификуваат и ја имаат соодветната потврда во согласност со техничките услови и административни процедури утврдени во Анекс V и VI.

Прилог 1

2. Членовите на кабински персонал, пред да почне да се применува оваа регулатива, кои имаат потврда за обука за безбедност издадена во согласност со Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 ("EU-OPS"):

(а) се сметаат дека ги исполнуваат условите од оваа регулатива, ако тие ги исполнуваат применливите услови на EU-OPS за обука, проверка и скорашно професионално искуство; или

(б) ако тие не ги исполнуваат применливите услови на EU-OPS за обука, проверка и скорашно професионално искуство, тие ја завршуваат целата потребна обука и проверка пред да се смета дека ги исполнуваат условите од оваа регулатива; или

(в) ако тие не учествувале во комерцијални летови со авиони повеќе од 5 години, тие го завршуваат првичниот курс за обука и го поминуваат соодветниот испит согласно условите во Анекс V пред да се смета дека ги исполнуваат условите од оваа регулатива.

3. Потврдите за обука за безбедност издадени во согласност со EU-OPS се заменуваат со потврди на кабински персонал, кои се усогласени со формата, утврдена во Анекс VI, најдоцна до 8 април 2017 год.

4. Членовите на кабински персонал вклучени во комерцијални летови со хеликоптери на датумот на примена на оваа регулатива:

(а) се смета дека ги исполнуваат условите од Анекс V за почетна обука, ако тие ги исполнуваат применливите одредби за обука, проверка и скорашно професионално искуство на JAR за комерцијален воздушен превоз со хеликоптери; или

(б) ако тие не ги исполнуваат применливите услови за обука, проверка и скорашно професионално искуство на JAR за комерцијален воздушен превоз со хеликоптери, тие ја завршуваат целата соодветна обука и проверка потребна за летови со хеликоптер(и), со исклучок на почетната обука, пред да се смета дека ги исполнуваат условите од оваа регулатива; или

(в) ако тие не учествувале во комерцијални летови со хеликоптери повеќе од 5 години, тие го завршуваат почетниот курс на обука и го поминуваат соодветниот испит согласно условите во Анекс V пред да се смета дека ги исполнуваат условите од оваа регулатива.

5. Без да е во спротивност со член 2, потврдите за кабински персонал, кои се усогласени со формата утврдена во Анекс VI, се издаваат на сите членови на кабинскиот персонал, вклучени во комерцијални летови со хеликоптери, најдоцна до 8 април 2013 год.

Член 11б

Капацитети за надзор

1. Земјите-членки определуваат еден или повеќе субјекти како надлежен орган во рамки на таа земја-членка со потребните надлежности и распределените одговорности за издавање на уверение за работа и надзор на лица и организации, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

2. Ако земја-членка определува повеќе од еден субјект како надлежен орган:

(а) областите од надлежност на секој надлежен орган јасно се дефинираат во однос на одговорностите и географското ограничување;

(б) се обезбедува координација меѓу тие субјекти за да се гарантира ефективен

Прилог 1

надзор на сите организации и лица кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините права за спроведување, во рамките на нивните соодветни овластувања.

3. Земјите-членки гарантираат дека надлежниот(-ите) орган(-и) го има/имаат потребниот капацитет за да се гарантира надзорот на сите лица и организации опфатени со нивните програми за надзор, вклучувајќи доволно ресурси за исполнување на условите од оваа регулатива.

4. Земјите-членки гарантираат дека персоналот на надлежниот орган не врши надзорни активности кога има докази дека тоа би можело да доведе директно или индиректно до конфликт на интерес, особено кога станува збор за семеен или финансиски интереси.

5. Персоналот овластен од страна на надлежниот орган да извршува задачи поврзани со издавање на уверенија и/или надзор има право да ги извршува најмалку следниве задачи:

(а) да ги проверува евиденцијата, податоците, процедурите и секој друг материјал соодветен на извршувањето на задачата поврзана со издавање на уверенија за работа и/или надзор;

(б) да прави копии на или извадоци од такви евиденции, податоци, процедури и друг материјал;

(в) да бара усни објаснувања на самото место;

(г) да влегува во соодветните простории, оперативни места или превозни средства;

(д) да врши ревизии, испитувања, проценки и инспекции,вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции; и

(ѓ) да презема или предлага принудни мерки за примена на прописите, ако е соодветно.

6. Задачите согласно став 5 се извршуваат во согласност со правните одредби на соодветната земја-членка.

Член 11в

Преодни мерки

Во однос на организациите за кои Агенцијата е надлежен орган во согласност со член 21(1)(б) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008:

(а) Земјите-членки ја пренесуваат до Агенцијата целата евиденција поврзана со надзорот на такви организации, најдоцна до 8 април 2013 год.;

(б) процесите за издавање на уверенија почнати пред 8 април 2012 год. од страна на земја-членка се завршуваат од страна на таа земја-членка во координација со Агенцијата. Агенцијата ги презема сите свои одговорности како надлежен орган во врска со таква организација по издавањето на овластувањето од страна на таа земја-членка.';

(6) во член 12, се додава следниов став:

'1б. По пат на отстапување од став 1, земјите-членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите од Анекси I до IV до 8 април 2013.';

Прилог 1

(7) во член 12(7), изразот ‘ставови 2 до 6’ се заменува со ‘ставови 1б до 6’;

(8) се додаваат нови Анекси V, VI и VII, чиј текст е даден во Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

1. Ова регулатива влегува во сила на 20-иот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Се применува од 8 април 2012 год.

2. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1, земјите-членки можат да одлучат да не ги применуваат следниве одредби:

(а) Анекси V до VII до 8 април 2013 год.;

(б) точка ORA.GEN.200(a)(3) од Анекс VII за имателите на овластувања за квалификации за FSTD, кои не се одобрени организации за обука и немаат овластување за воздушен оператор до 8 април 2014 год.;

(в) Анекси VI и VII за одобрени организации за обука несогласни со JAR и центри за воздухопловна медицина до 8 април 2014 год.;

(г) точка CC.GEN.030 од Анекс V до 8 април 2015 год.;

(д) Анекс V за членови на кабински персонал вклучени во комерцијални летови со хеликоптери до 8 април 2015 год.;

(ѓ) Анекси VI и VII за организации за обука, кои обезбедуваат обука само за дозвола за пилот на лесен воздухоплов, дозвола за приватен пилот, дозвола за пилот на балон или дозвола за пилот на едрилица, до 8 април 2015 год.;

(е) Анекси VI и VII за организации за обука, кои обезбедуваат обука за тест-летање за добивање на овластување во согласност со точка FCL.820 од Анекс I кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 до 8 април 2015 год.

3. Кога земја-членка ги применува одредбите од став 2, таа ги известува Комисијата и Агенцијата. Ова известување го опишува времетраењето и причините за такво отстапување, како и програмата за спроведување, која ги содржи предвидените активности и нивните рокови.

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

Брисел, 30 март 2012 год.

За Комисијата

Претседателот

Жозе Мануел БАРОСО

Прилог 1

АНЕКС

'АНЕКС V

КВАЛИФИКАЦИЈА НА КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ ВКЛУЧЕН ВО ЛЕТОВИ ВО КОМЕРЦИЈАЛЕН ВОЗДУШЕН СООБРАЌАЈ

[ДЕЛ-CC]

ПОДДЕЛ GEN

ОПШТИ УСЛОВИ

CC.GEN.001 Надлежен орган

За целите на овој Дел, надлежниот орган е органот определен од страна на земјата-членка, каде што аплицира лице за издавањето на потврда на кабински персонал.

CC.GEN.005 Опсег

Овој Дел ги утврдува условите за издавање на потврди на кабински персонал и условите за нивна валидност и употреба од нивните имателu.

CC.GEN.015 Аплицирање за потврда на кабински персонал

Аплицирањето за потврда на кабински персонал се прави во форма и начин утврдени од страна на надлежниот орган.

CC.GEN.020 Минимална возраст

Кандидатот за потврда на кабински персонал имаат најмалку 18 години.

CC.GEN.025 Права и услови

(а) Правата на имателu на потврда на кабински персонал се да постапуваат како членови на кабински персонал во лет во комерцијален воздушен сообраќај, како што е наведено во член 4(1)(б) и (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Членовите на кабинскиот персонал можат да ги остваруваат правата наведени во (а) само ако тие:

(1) имаат валидна потврда на кабински персонал, како што е наведено во CC.CCA.105; и

(2) ги исполнуваат условите од CC.GEN.030, CC.TRA.225 и применливите услови од Дел-MED.

CC.GEN.030 Документи и водење на евиденција

За да покаже усогласеност со применливите услови, како што е наведено во CC.GEN.025(б), секој имател ја чува, и на барање ја обезбедува, потврдата на кабински персонал, списокот и обуката и евиденцијата од проверката од квалификацијата (-иите) на неговиот/нејзиниот тип или варијанта на воздухоплов, освен ако операторот, кој го/ја ангажира, води таква евиденција и таа може веднаш да биде достапна на барање на надлежниот орган или имателот.

Прилог 1

ПОДДЕЛ CCA

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ПОТВРДАТА ЗА КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ

CC.CCA.100 Издавање на потврда за кабински персонал

(а) Потврди на кабински персонал се издаваат само на кандидати, кои го поминале испитот по завршување на почетниот курс за обука во согласност со овој Дел.

(б) Потврди на кабински персонал се издаваат:

(1) од страна на надлежниот орган; и/или

(2) од страна на организација одобрена за тоа од страна на надлежниот орган.

CC.CCA.105 Валидност на потврдата за кабински персонал

Потврдата на кабински персонал се издава со неограничен рок и останува валидна, освен ако:

(а) е суспендирана или повлечена од страна на надлежниот орган; или

(б) нејзиниот имател не ги остварувал соодветните права за време на претходните 60 месеци на најмалку еден тип на воздухоплов.

CC.CCA.110 Укинување и повлекување на потврдата за кабински персонал

(а) Ако имателите не ги исполнуваат условите од овој Дел, нивната потврда за кабински персонал може да биде укината или повлечена од страна на надлежниот орган.

(б) Во случај на укинување или повлекување на нивната потврда на кабински персонал од страна на надлежниот орган, имателите:

(1) се информираат писмено за оваа одлука и нивното право на жалба во согласност со националното законодавство;

(2) не ги остваруваат правата дадени со нивната потврда на кабински персонал;

(3) го/ги информираат, веднаш, операторот(-ите), кој(-и) ги ангажираат; и

(4) ја враќаат нивната потврда во согласност со применливата процедура утврдена од страна на надлежниот орган.

ПОДДЕЛ TRA

УСЛОВИ ЗА ОБУКА ЗА КАНДИДАТИ И ИМАТЕЛИ НА ПОТВРДА ЗА КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ

CC.TRA.215 Обезбедување на обука

Обуката потребна согласно овој Дел се:

(а) држи од страна на организации за обука или оператори на комерцијален воздушен сообраќај одобрени за тоа од страна на надлежниот орган;

(б) врши од персонал, кој има соодветно искуство и квалификации за елементите на обуката кои треба да бидат опфатени; и

(в) спроведува според програма за обука и програмата документирани во одобрението на организацијата.

Прилог 1

CC.TRA.220 Почетен курс за обука и испит

(а) Кандидатите за потврда на кабински персонал завршуваат почетен курс за обука за да се запознаат со воздухопловната средина и да стекнат доволно општо знаење и основна стручност потребни за извршување на должностите и одговорностите поврзани со безбедноста на патници и лет за време на нормални, вонредни и итни летови.

(б) Програмата на почетниот курс за обука ги опфаќа најмалку елементите наведени во Додаток 1 кон овој Дел. Таа вклучува теоретска и практична обука.

(в) Кандидатите за потврда на кабински персонал одат на испит, кој ги опфаќа сите елементи од програмата за обука наведена во (б), со исклучок на обука за CRM, за да покажат дека го постигнале нивото на знаење и стручност потребни согласно (а).

CC.TRA.225 Квалификација(-и) на тип или варијанта на воздухоплов

(а) Имателите на валидна потврда на кабински персонал може да работат на воздухоплов, само ако се квалификувани во согласност со применливите услови од Дел-ORO.

(б) За да биде квалификуван за тип или варијанта на воздухоплов, имателот:

(1) ги исполнува применливите услови за обука, проверка и валидност, кои се опфатени како соодветни во зависност од авионот, кој треба да се оперира:

(i) посебна обука за тип на воздухоплов, обука за замена за оператори и запознавање;

(ii) обука за разлики;

(iii) периодична обука; и

(2) оперира во рамки на претходните 6 месеци со тип на воздухоплов или ја завршува соодветната обука за обновување на знаењето и проверка пред да се оперира повторно со тој тип на воздухоплов.

Прилог 1

Додаток 1 кон Дел-СС

Почетен курс за обука и испит

ПРОГРАМА ЗА ОБУКА

Програмата за обука на почетниот курс за обука го вклучува најмалку следново:

1. **Општи теоретски знаења за воздухопловство и воздухопловни прописи, кои ги опфаќаат сите елементи соодветни на должностите и одговорностите барани од кабинскиот персонал:**

1.1. воздухопловна терминологија, теорија на летање, распределба на патници, области на оперирање, метеорологија и ефекти од загадување на површината на воздухопловот;

1.2. воздухопловни прописи соодветни за кабински персонал и улогата на надлежниот орган;

1.3. должности и одговорности на кабински персонал за време на летови и потребата од брзо и ефикасно реагирање при итни ситуации;

1.4. постојана способност и оспособеност да работи како член на кабински персонал, вклучувајќи во однос на ограничување на времето за летови и дежурства и барања за одмор;

1.5. значењето на гарантирање дека соодветните документи и упатства се ажурирани, со измените направени од страна на операторот, кога е применливо;

1.6. значењето на извршување на должностите од кабинскиот персонал во согласност со упатството за вршење операции на операторот;

1.7. значењето на инструкциите пред лет на кабинскиот персонал и обезбедувањето на потребни безбедносни информации во однос на нивните посебни должности; и

1.8. значењето на увидување кога членови на кабинскиот персонал имаат овластување и одговорност да започнат евакуација и други итни процедури.

2. **Комуникација:**

За време на обука, посебно се нагласува важноста на ефективната комуникација меѓу кабинскиот персонал и екипажот на лет, вклучувајќи техники на комуникација, заеднички јазик и терминологија.

3. **Воведен курс за улогата на човечкиот фактор (HF) во воздухопловство и управување со ресурси на екипаж (CRM)**

Овој курс се спроведува од најмалку еден инструктор за CRM на кабински персонал. Елементите на обуката се опфатени темелно и го вклучуваат најмалку следново:

3.1. *Општо:* човечки фактори во воздухопловство, општи инструкции за принципите и целите на CRM, човечки можности и ограничувања;

3.2. *Соодветно на индивидуалниот член на кабинскиот персонал:* познавање на личноста, човечка грешка и сигурност, ставови и однесувања, самопроценка; стрес и управување со стрес; замор и будност, самоувереност; свесност за ситуација, добивање и обработка на информации.

4. **Постапување со патници и надзор на кабина:**

Прилог 1

4.1. значењето на правилна распределба на места во однос на масата и рамнотежата на авионот, посебни категории на патници и потребата од сместување на способни патници во близина на излези без надзор;

4.2. правила, кои опфаќаат безбедно чување на кабинскиот багаж и предметите за опслужување во кабината и ризикот за тие да станат опасност за патниците на авионот или да сметаат или да ја оштетат опремата или излезите за итни ситуации;

4.3. совети за препознавање и третирање на патници, кои се, под влијание на алкохол или дрога или се агресивни;

4.4. заштитни мерки, кои треба да се преземат, кога се превезуваат живи животни во патничката кабина;

4.5. должности, кои се извршуваат, во случај на турбуленција, вклучувајќи обезбедување на патничката кабина; и

4.6. методи кои се користат за мотивирање на патниците и контрола на гужва потребни за брза евакуација при итни ситуации.

5. **Аспекти во воздухопловната медицина и прва помош:**

5.1. општи инструкции за аспекти на воздухопловна медицина и преживување;

5.2. физиолошки ефекти на летањето со особено внимание на хипоксија, потреба од кислород, функција на Евстахиевата туба и баротрауми;

5.3. основна прва помош, вклучувајќи нега при:

(а) слошување;

(б) гастроинтестинални нарушувања;

(в) хипервентилација;

(г) изгореници;

(д) рани;

(ѓ) несвестици; и

(е) фрактури и повреди на меки ткива;

5.4. случаи на медицинска итна помош за време на лет и соодветна прва помош, која опфаќа најмалку:

(а) астма;

(б) стресни и алергиски реакции;

(в) шок;

(г) дијабетес;

(д) задушување;

(ѓ) епилепсија;

(е) породување;

(ж) мозочен удар; и

(з) срцев удар;

5.5. користењето на соодветна опрема, вклучувајќи опрема со кислород за прва помош, прибори за прва помош и итни медицински прибори и нивната содржина;

Прилог 1

5.6. практична обука за кардио-пулмонална реанимација за секој член на кабински екипаж, каде што се користи посебно дизајнирана кукла и се земаат предвид карактеристиките на воздухопловната средина; и

5.7. хигиена и здравје при патување, вклучувајќи:

(а) хигиена во воздухопловот;

(б) ризик од контакт со заразни болести и средства за намалување на такви ризици;

(в) ракување со клинички отпад;

(г) дезинфекција на воздухоплов;

(д) активности при смртен случај во воздухопловот; и

(ѓ) управување со претпазливост, физиолошки ефекти на замор, физиологија на сон, денонокен ритам и промена на временски зони.

6. **Опасни стоки во согласност со применливите технички инструкции на ICAO.**

7. **Општи аспекти на безбедност во воздухопловство, вклучувајќи информираност за одредбите утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 300/2008.**

8. **Обука за справување со пожар и чад:**

8.1. нагласување на одговорноста на кабински персонал за брзо справување со итни ситуации, вклучувајќи пожар и чад и, особено, нагласување на важноста на локализирање на вистинскиот извор на пожарот;

8.2. значењето на брзо информирање на екипажот на лет, како и посебни активности потребни за координација и помош при појава на пожар и чад;

8.3. потребата за често проверување на зоните на потенцијален ризик од појава на пожар, вклучувајќи тоалети и соодветните детектори за чад;

8.4. класификацијата на пожари и соодветниот тип на противпожарни средства и постапки за посебни ситуации на пожар;

8.5. техниките на примена на противпожарни средства, последици од неправилна примена и од користење во ограничен простор, вклучувајќи практична обука за гаснење пожар и за поставување и користење на опрема за заштита од чад во воздухопловството; и

8.6. општи постапки на стационарните итни служби на аеродромите.

9. **Обука за преживување:**

9.1. принципи на преживување во непријателска средина (на пр. поларна средина, пустина, џунгла, море); и

9.2. обука за преживување во вода, која вклучува реално поставување и користење на лична пливачка опрема и користењето на спасувачки сплавови или слична опрема, како и реална практика во вода.

Прилог 1

АНЕКС VI

УСЛОВИ ЗА НАДЛЕЖНИОТ ОРГАН ЗА ЕКИПАЖ НА ВОЗДУХОПЛОВ

[ДЕЛ-ARA]

ПОДДЕЛ GEN

ОПШТИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ 1

Општо

ARA.GEN.105 Дефиниции

За целите на овој Дел и на Дел-ORA, се применуваат следниве дефиниции:

1. "Прифатливи средства за усогласување (AMC)" се незадолжителни стандарди донесени од страна на Агенцијата за појаснување на средствата за утврдување на усогласување со Основната регулатива и нејзините правила за спроведување;

2. "Алтернативни средства за усогласување" се оние, кои предлагаат алтернатива, на постојни AMC или оние, кои предлагаат нови средства, за утврдување на усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување за кои не биле донесени соодветни AMC од страна на Агенцијата;

3. "Одобрена организација за обука (ATO)" е организација квалификувана за издавањето или продолжувањето на одобрување за држење на обука за дозволи за пилоти и соодветните овластувања и уверенија за работа;

4. "Модел на уред за обука при летање по основни инструменти (BITD-модел)" е определена комбинација од хардвер и софтвер, која посадува BITD-квалификација;

5. "Спецификации за издавање на уверенија за работа (CS)" се технички стандарди донесени од страна на Агенцијата, кои ги посочуваат средствата за докажување на усогласување со Основната регулатива и нејзините правила за спроведување и кои можат да се употребуваат од страна на организацијата за целите на сертификација;

6. "Инструктор за летање (FI)" е инструктор со права за држење на обука во воздухоплов, во согласност со Дел-FCL;

7. "Уреди за обука за симулирање на лет (FSTD)" се уреди за обука, кои:

(а) во случај на авиони, уреди за целосна симулација на лет (FFS), уреди за обука по летање (FTD), уред за оспособување на процедури за летање и навигација (FNPT), или уред за обука при лет по основни инструменти (BITD);

(б) во случај на хеликоптери, уреди за целосна симулација на лет (FFS), уреди за обука по летање (FTD), или уред за оспособување на процедури за летање и навигација (FNPT);

8. "Квалификација на FSTD" е нивото на техничка можност на FSTD, како што е дефинирано во документот за усогласување;

9. "Корисник на FSTD" е организацијата или лицето, кое бара обука, проверка или тестирање преку користењето на FSTD на ATO;

10. "Приземјување" е официјална забрана за полетување на воздухоплов и преземање на потребните чекори за негово задржување;

11. "Материјал за насоки (GM)" е незадолжителен материјал изготвен од страна на Агенцијата, кој помага за разбирање на значењето на условите или спецификациите и се користи за појаснување на толкувањата на Основната регулатива, нејзините правила за спроведување и AMC;

12. "ARO.RAMP" е Поддел RAMP од Анекс II кон Регулатива за воздушни операции;

13. "Други уреди за обука (OTD)" се уреди за обука на пилоти различни од FSTD, кои даваат можности за обука, кога не е потребно целосно симулирање на пилотска кабина во воздухопловот;

14. "Дел-ARA" е Анекс VI кон Регулатива за екипаж на воздухоплов во цивилното воздухопловство;

15. "Дел-ORO" е Анекс III кон Регулатива за воздушни операции;

16. "Дел-CC" е Анекс V кон Регулатива за екипаж на воздухоплов во цивилното воздухопловство;

17. "Дел-FCL" е Анекс I кон Регулатива за екипаж на воздухоплов во цивилното воздухопловство;

18. "Дел-MED" е Анекс IV кон Регулатива за екипаж на воздухоплов во цивилното воздухопловство;

19. "Дел-ORA" е Анекс VII кон Регулатива за екипаж на воздухоплов во цивилното воздухопловство;

20. "Основно место на активност" е главната дирекција или седиштето на организацијата, каде што се извршуваат основните финансиски функции и оперативната контрола на активностите наведени во оваа регулатива;

21. "Упатство за испит за квалификации (QTG)" е документ наменет за да се докаже дека карактеристиките и можностите за активност на FSTD се во согласност со тие на воздухопловот, класата на авионот или типот на хеликоптерот, симулирани во рамките на пропишаните граници и дека сите применливи услови биле исполнети. QTG ги вклучува податоците за воздухопловот, класата на авионот или типот на хеликоптерот и податоците од FSTD, кои се користат за потврдување на валидноста.

ARA.GEN.115 Документација за надзор

Надлежниот орган го обезбедува соодветниот персонал со сите законски акти, стандарди, технички публикации и соодветни документи за да им овозможи да ги извршуваат нивните задачи и одговорности.

ARA.GEN.120 Средства за усогласување

(а) Агенцијата изготвува Прифатливи средства за усогласување (AMC), кои можат да се употребат за утврдување на усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините права за спроведување. Кога се усогласени AMC, соодветните услови од правилата за спроведување се исполнети.

(б) Можат да се користат алтернативни средства за усогласување со правилата за спроведување.

(в) Надлежниот орган утврдува систем за доследно оценување дека сите алтернативни

Прилог 1

средства за усогласување, кои ги користи тој или организациите и лицата под негов надзор го овозможуваат утврдувањето на усогласувањето со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

(г) Надлежниот орган ги оценува сите алтернативни средства за усогласување предложени од страна на организација во согласност со ORA.GEN.120 преку анализирање на обезбедената документација и, ако се смета за потребно, вршење на инспекција на организацијата.

Кога надлежниот орган констатира дека алтернативните средства за усогласување се во согласност со правилата за спроведување, тој веднаш:

(1) го известува кандидатот дека алтернативните средства за усогласување можат да бидат спроведени и, ако е применливо, го изменува соодветно одобрувањето или овластувањето на кандидатот; и

(2) ја известува Агенцијата за нивната содржина, вклучувајќи копии од целата соодветна документација;

(3) известува други MS во врска со алтернативните средства за усогласување, кои биле прифатени.

(д) Кога самиот надлежен орган користи алтернативни средства за усогласување за постигнување на усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување тој:

(1) ги става на располагање на сите организации и лица под негов надзор; и

(2) веднаш ја известува Агенцијата.

Надлежниот орган & дава на Агенцијата целосен опис на алтернативните средства за усогласување, вклучувајќи ги сите измени во процедурите, кои можат да бидат соодветни, како и проценка, која покажува дека правилата за спроведување се исполнети.

ARA.GEN.125 Информации за Агенцијата

(а) Надлежниот орган веднаш ја известува Агенцијата во случај на значителни проблеми со спроведувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

(б) Надлежниот орган ја обезбедува Агенцијата со информации од значење за безбедноста извлечени од извештаите за настаните, кој ги добил.

ARA.GEN.135 Брза реакција во однос на безбедносен проблем

(а) Без да е во спротивност со Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ([1]), надлежниот орган воведува систем за соодветно собирање, анализа и ширење на безбедносни информации.

(б) Агенцијата воведува систем за соодветна анализа на сите добиени соодветни безбедносни информации и веднаш ги обезбедува земјите-членки и Комисијата со сите информации, вклучувајќи препораки или корективни активности, кои треба да се преземат, што им се потребни за да реагираат навремено за безбедносен проблем, кој вклучува производи, делови, помагала, лица или организации, кои подложат на

[1] Сл. весник L 167, 4 јули 2003 год., стр. 23.

Прилог 1

Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

(в) По добивање на информациите наведени во (а) и (б), надлежниот орган презема адекватни мерки за справување со безбедносниот проблем.

(г) За мерките преземени под (в) веднаш се известуваат сите лице или организации, кои е потребно да се усогласат со нив согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување. Надлежниот орган исто така ја известува Агенцијата за овие мерки и, кога е потребна комбинирана активност, другите засегнати земји-членки.

ОДДЕЛ II

Управување

ARA.GEN.200 Систем за управување

(а) Надлежниот орган воведува и одржува систем за управување, вклучувајќи како минимум:

(а) документирани правила и процедури, кои ја опишуваат неговата организација, начини и методи за да се постигне усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување. Процедурите се ажурираат и служат како основни работни документи во рамките на тој надлежен орган за сите поврзани задачи;

(2) доволен број на персонал за извршување на неговите задачи и одговорности. Таквиот персонал е квалификуван да ги извршува нивните доделени задачи и ги има потребните знаења, искуство, првична и периодична обука за да се гарантира постојана надлежност. Треба да постои систем за планирање на достапноста на персонал, со цел да се гарантира правилното завршување на сите задачи;

(3) адекватни капацитети и простории за извршување на доделените задачи;

(4) функција за следење на усогласувањето на системот за управување со соодветните услови и адекватноста на процедурите, вклучувајќи воспоставување на процес на внатрешна ревизија и процес за управување со безбедносен ризик. Следењето на усогласувањето вклучува систем на претставување на ревизиските наоди пред високото раководство на надлежниот орган за да се гарантира спроведување на корективни активности, кога е потребно; и

(5) лице или група на лица, кои се одговорни пред високото раководство на надлежниот орган за функцијата за следење на усогласувањето.

(б) Надлежниот орган, за секоја област на активност, вклучувајќи систем за управување, назначува едно или повеќе лица, кои ја носат целата одговорност за управувањето на соодветната(-ите) задача(-и).

(в) Надлежниот орган утврдува процедури за учество во меѓусебна размена на сите потребни информации и помош со други засегнати надлежни органи, вклучувајќи ги сите направени наоди и активностите кои следат преземени како резултат на надзор на лица и организации, кои вршат активности на територијата на земја-членка, а се сертифицирани од страна на надлежниот орган на друга земја-членка или Агенцијата.

(г) Копија од процедурите поврзани со системот за управување и нејзините измени се стават на располагање на Агенцијата за целите на стандардизација.

Прилог 1

ARA.GEN.205 Доделување на задачи на квалификувани субјекти

(а) Задачи поврзани со првично издавање на уверение за работа или постојан надзор на лица или организации, кои подложат на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување се доделуваат од страна на земјите-членки само на квалификувани субјекти. При доделувањето на задачите, надлежниот орган гарантира дека:

(1) располага со систем за првично и постојано проценување на усогласувањето на квалификуваниот субјект со Анекс V кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

Овој систем и резултатите од проценте се документираат;

(2) постигнал документиран договор со квалификуваниот субјект, одобрен од двете странки на соодветно управувачко ниво, кое јасно ги дефинира:

(i) задачите, кои треба да се извршат;

(ii) декларациите, извештаите и евиденцијата, кои треба да се обезбедат;

(iii) техничките услови, кои треба да се исполнат при извршување на такви задачи;

(iv) соодветниот опсег на одговорност; и

(v) заштитата дадена на информациите добиени при извршување на такви задачи.

(б) Надлежниот орган гарантира дека процесот на внатрешна ревизија и процесот за управување на безбедносен ризик барани од ARA.GEN.200(a)(4) ги покрива сите задачи за издавање на уверение за работа или постојан надзор извршени во негово име.

ARA.GEN.210 Промени во системот за управување

(а) Надлежниот орган располага со систем за откривање на промените, кои влијаат на неговата способност, да ги извршува своите задачи и одговорности, како што е дефинирано во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување. Овој систем му овозможува да преземе соодветна активност за зачувување на адекватноста и ефикасноста на неговиот систем за управување.

(б) Надлежниот орган го ажурира својот систем за управување за да ја одрази навремено секоја промена кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување за гарантирање на ефективно спроведување.

(в) Надлежниот орган ја известува Агенцијата за промените, кои влијаат на неговата способност, да ги извршува своите задачи и одговорности, како што е дефинирано во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

ARA.GEN.220 Водење на евиденција

(а) Надлежниот орган воспоставува систем за водење на евиденција, која обезбедува адекватно чување, пристап и конзистентно следење на:

(1) документираните правила и процедури на системот за управување;

(2) обука, квалификација и овластување на неговиот персонал;

(3) доделувањето на задачите, кои ги опфаќаат елементите барани од ARA.GEN.205, како и детелите за доделените задачи;

(4) процеси на издавање на уверение за работа и постојан надзор на организации кои

поседуваат уверение за работа;

(5) процеси за издавање на дозволи, овластувања, уверенија и потврди на персонал и за постојаниот надзор на имателите на такви дозволи, овластувања, уверенија и потврди;

(6) процеси за издавање на уверенија за работа за квалификација на FSTD и за постојаниот надзор на FSTD и на организацијата, која ги користи;

(7) надзор на лица и организации, кои извршуваат активности во рамките на територијата на земјата-членка, но контролирани или сертифицирани од страна на надлежниот орган на друга земја-членка или Агенцијата, како што е договорено меѓу овие органи;

(8) оценката и известувањето на Агенцијата за алтернативни средства за усогласување предложени од страна на организации и проценатa на алтернативни средства за усогласување употребени од самиот надлежен орган;

(9) наоди, корективни активности и датум на завршување на активност;

(10) преземени присилни мерки;

(11) безбедносни информации и дополнителни мерки; и

(12) употребата на одредби за флексибилност во согласност со член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Надлежниот орган одржува список на сите уверенија за работа на организации, увереииеи за квалификација на FSTD и дозволи, уверенија и потврди за персонал, кој ги издава.

(в) Целата евиденција се чува за минималниот период определен во оваа регулатива. Ако нема наведен таков рок, евиденцијата се чува за минимален период од 5 години согласно применливиот закон за заштита на податоци.

ОДДЕЛ III

Надзор, издавање на уверение за работа и спроведување

ARA.GEN.300 Надзор

(а) Надлежниот орган го проверува:

(1) усогласувањето со условите, кои се применливи за организации или лица пред издавањето на уверение за работа на организација, одобрување, уверението за работа за квалификација на FSTD или дозвола, уверение, или потврда на персонал, кога е применливо;

(2) континуирано усогласување со применливите услови на организациите, на кои им издал уверение за работа, на лица и носители на уверение за квалификација на FSTD;

(3) спроведување на соодветни безбедносни мерки барани од страна на надлежниот орган, како што е дефинирано во ARA.GEN.135(в) и (г).

(б) Оваа проверка:

(1) се поддржува со документација посебно наменета за да му обезбеди на персоналот, кој е одговорен за безбедносниот надзор, насоки за извршување на неговите функции;

Прилог 1

(2) ги обезбедува засегнатите лица и организации со резултатите од активноста за безбедносен надзор;

(3) се базира на ревизии и инспекции, вклучувајќи намерни и ненајавени инспекции; и

(4) го обезбедува надлежниот орган со потребните докази, во случај да е потребна дополнителна активност, вклучувајќи ги мерките предвидени во ARA.GEN.350 и ARA.GEN.355.

(в) Опсегот на надзорот дефиниран во (а) и (б) ги зема предвид резултатите од претходни надзорни активности и безбедносните приоритети.

(г) Без да е во спротивност со надлежностите на земјите-членки и нивните обврски, како што е утврдено во ARO.RAMP, опсегот на надзорот на активностите извршени на територијата на земја-членка од лица или организации основани или кои се наоѓаат во друга земја-членка се определува врз основа на безбедносните приоритети, како и претходни надзорни активности.

(д) Кога активноста на лице или организација вклучува повеќе од една земја-членка или Агенцијата, надлежниот орган, кој е одговорен за надзорот според (а), може да се договори да се извршуваат надзорни задачи од страна на надлежниот(-ите) орган(-и) на земјата(-ите)-членка(-и), каде што се врши активноста или од страна на Агенцијата. Секое лице или организација која подложи на таков договор се информира за неговото постоење и за неговиот опсег.

(ѓ) Надлежниот орган ги собира и обработува сите информации, кои се сметаат за корисни за надзор, вклучувајќи намерни и ненајавени инспекции.

ARA.GEN.305 Надзорна програма

(а) Надлежниот орган изготвува и одржува надзорна програма, која ги опфаќа надзорните активности барани од ARA.GEN.300 и ARO.RAMP.

(б) За организации, кои поседуваат уверение за работа од страна на надлежниот орган и иматели на уверение за квалификација на FSTD, надзорната програма се изготвува земајќи ја предвид специфичната природа на организацијата, сложеноста на нејзините активности, резултатите од претходни активности за издавањето на уверение за работа и/или надзор и се базира на проценатa на поврзани ризици. Во рамките на секој циклус на планирање на надзорот таа вклучува:

(1) ревизии и инспекции, вклучувајќи намерни и ненајавени инспекции, кога е соодветно; и

(2) состаноци свикани помеѓу одговорниот раководител и надлежниот орган за да се гарантира дека и двете страни се информирани за значајни прашања.

(в) За организации кои поседуваат уверение за работа од страна на надлежниот орган и иматели на уверение за работа за квалификација на FSTD се применува циклус на планирање на надзорот не подолг од 24 месеци.

Циклусот на планирање на надзорот може да биде намален, ако има докази дека безбедносните показатели на организацијата или имателот на уверение за работа за квалификација на FSTD се намалиле.

Циклусот на планирање на надзорот може да биде продолжен за максимум од 36 месеци, ако надлежниот орган утврдил дека, за време на претходните 24 месеци:

Прилог 1

(1) организацијата покажала дека ефективно може да открие закани по воздухопловната безбедност и да управува со поврзани ризици;

(2) организацијата постојано покажувала според ORA.GEN.130 дека има целосна контрола врз сите промени;

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

(4) сите корективни активности се спроведени во рамките на временскиот период прифатен или продолжен од страна на надлежниот орган, како што е дефинирано во ARA.GEN.350(г)(2).

Циклусот на планирање на надзорот може да биде дополнително продолжен за максимум од 48 месеци, ако покрај гореспоменатото, организацијата воспоставила, и надлежниот орган одобрил, ефективен систем за постојано известување на надлежниот орган за безбедносните показатели и усогласувањето со регулаторните одредби на самата организација.

(г) За лица, кои имаат дозвола, уверение, овластување или потврда издадени од страна на надлежниот орган, надзорната програма вклучува инспекции, вклучувајќи ненајавени инспекции, кога е соодветно.

(д) Надзорната програма вклучува евиденција на датумите кога се прават ревизии, инспекции и состаноци и кога биле правени такви ревизии, инспекции и состаноци.

ARA.GEN.310 Процедура на првично издавање на уверение за работа – организации

(а) По добивање на барање за првичното издавање на уверение за работа за организација, надлежниот орган го проверува усогласувањето на организацијата со применливите услови.

(б) Кога смета дека организацијата ги исполнува применливите услови, надлежниот орган издава уверение(-ја) за работа како што е утврдено во Додатоци III и V кон овој Дел. Уверение(-ја) за работа се издава(-ат) за неограничен рок. Правата и опсегот на активностите дека организацијата е одобрена да ги извршува се определуваат во условите на одобрувањето приложено кон уверение(-ја) за работа.

(в) За да и се овозможи на организација да спроведе промени без претходно одобрување од надлежниот орган во согласност со ORA.GEN.130, надлежниот орган ја одобрува процедурата поднесена од страна на организацијата, која го дефинира опсегот на таквите промени и опишува како таквите промени ќе се управуваат и ќе се известува за нив.

ARA.GEN.315 Процедура за издавање, продолжување, обновување или промена на дозволи, овластувања, уверенија или потврди – лица

(а) По добивање на барање за издавањето, продолжувањето, обновувањето или промената на лична дозвола, овластување, уверение за работа или потврда и нивната придружна документација, надлежниот орган проверува дали кандидатот ги исполнува применливите услови.

(б) Кога смета дека кандидатот ги исполнува применливите услови, надлежниот орган ја издава, продолжува, обновува или променува дозволата, уверението за работа, овластувањето, или потврдата.

Прилог 1

ARA.GEN.330 Промени – организации

(а) По добивање на барање за промена, која бара претходно одобрување, надлежниот орган го проверува усогласувањето на организацијата со применливите услови пред издавање на одобрувањето.

Надлежниот орган ги пропишува условите под кои организацијата може да функционира за време на промената, освен ако надлежниот орган утврди дека уверението за работа на организацијата треба да биде суспендиран.

Кога смета дека организацијата ги исполнува применливите услови, надлежниот орган ја одобрува промената.

(б) Без да е во спротивност со кои било дополнителни принудни мерки, кога организацијата спроведува промени, кои бараат претходно одобрување, без да има добиено одобрување од надлежниот орган, како што е дефинирано во (а), надлежниот орган го суспендира, ограничува или повлекува уверението за работа на организацијата.

(в) За промени, кои не бараат претходно одобрување, надлежниот орган ги оценува информациите дадени во известувањето испратено од страна на организацијата во согласност со ORA.GEN.130 за да го провери усогласувањето со применливите услови. Во случај на какво било неусогласување, надлежниот орган:

(1) ја известува организацијата во врска со неусогласувањето и бара дополнителни промени; и

(2) во случај на наоди од ниво 1 или ниво 2, постапува во согласност со ARA.GEN.350.

ARA.GEN.350 Наоди и корективни активности – организации

(а) Надлежниот орган за надзор во согласност со ARA.GEN.300 (а) располага со систем за анализа на значењето на наодите за безбедноста.

(б) Наод од ниво 1 се издава од страна на надлежниот орган, кога се констатира значително неусогласување со применливите услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, со процедурите на организацијата и упатствата или со условите за одобрување или уверение за работа, кое ја намалува безбедноста или сериозно ја загрозува безбедноста на летањето.

Наодите од ниво 1 вклучуваат:

(1) неовозможување на пристап на надлежниот орган до капацитетите на организацијата, како што е дефинирано во ORA.GEN.140 за време на нормалното работно време и по две писмени барања;

(2) добивање или одржување на валидноста на уверението за работа на организацијата преку фалсификување на поднесените документирани докази;

(3) докази за злоупотреба или лажна употреба на уверението за работа на организацијата; и

(4) немање на одговорен раководител..

(в) Наод од ниво 2 се издава од страна на надлежниот орган, кога се констатира значително неусогласување со применливите услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, со процедурите на организацијата и упатствата или со условите за одобрување или уверението за работа, кое ја намалува безбедноста или

сериозно ја загрозува безбедноста на летањето.

(г) Кога е откриен наод за време на надзор или со какви било други средства, надлежниот орган, без да е во спротивност со која било дополнителна активност барана од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, го доставува написмено наодот до организацијата и бара корективна активност за справување со констатираната(-ите) неусогласеност(-и). Кога е потребно, надлежниот орган ја информира земјата, каде што е регистриран воздухопловот.

(1) Во случај на наоди од ниво 1, надлежниот орган презема итна и соодветна активност за да ги забрани или ограничи активностите и, ако е потребно, преземе активност за повлекување на уверението за работа или посебното одобрување или за негово ограничување или суспендирање во целост или во дел, во зависност од значењето на наодот од ниво 1, до успешно преземање на корективна активност од страна на организацијата.

(2) Во случај на наоди од ниво 2, надлежниот орган:

(i) и дава на организацијата период за спроведување на корективна активност, соодветен на природата на наодот, кој во секој случај првично не е подолг од 3 месеци. На крајот од овој период, и во зависност од природата на наодот, надлежниот орган може да го продолжи 3-месечниот период под услов да постои задоволителен план со корективна активност одобрен од страна на надлежниот орган; и

(ii) ја проценува корективна активност и планот за спроведување предложен од страна на организацијата, и ги прифаќа, ако со проценатa се заклучи дека тие се доволни за справување со неусогласувањето(-ата).

(3) Кога организација не успева да поднесе прифатлив корективен акциски план, или не ја извршува корективната активност во рамките на временскиот период прифатен или продолжен од страна на надлежниот орган, наодот се класифицира како наод од ниво 1 и се презема активност, како што е утврдено во (г)(1).

(4) Надлежниот орган ги евидентира сите наоди, кои ги направил или кои му биле доставени и, кога е применливо, принудните мерки, кои ги применил, како и сите корективни активности, кои произлегуваат од наодите и датумот на нивното завршување.

(д) Без да е во спротивност со кои било дополнителни принудни мерки, кога органот на земја-членка, кој постапува согласно одредбите од ARA.GEN.300(г), констатира какво било неусогласување со применливите услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување од страна на организација која поседува уверение за работа од страна на надлежниот орган на друга земја-членка или Агенцијата, тој го информира надлежниот орган и го посочува нивото на наодот.

ARA.GEN.355 Наоди и принудни мерки – лица

(а) Ако, за време на надзор или со какви било други средства, надлежниот орган, кој е одговорен за надзор, во согласност со ARA.GEN.300(а), открие докази дека лице, кое има дозвола, уверение, овластување или потврда издадени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, не ги исполнува применливите услови, надлежниот орган прави наод, ја евидентира и ја доставува во писмена форма до имателот на дозволата, уверението, овластувањето или потврдата.

Прилог 1

(б) Кога ќе се направи таков наод, надлежниот орган прави испитување. Ако наодот се потврди, тој:

(1) ја ограничува, суспендира или повлекува дозволата, уверението, овластувањето или потврдата, кога е применливо, кога се констатира безбедносен проблем; и

(2) презема секакви дополнителни принудни мерки за отстранување на неусогласувањето.

(в) Кога е применливо, надлежниот орган го информира лицето или организацијата, која го издала лекарското уверение или потврдата.

(г) Без да е во спротивност со кои било дополнителни принудни мерки, кога органот на земјата-членка, кој постапува согласно ARA.GEN.300(г), открие докази, дека лице, кое има дозвола, уверение, овластување или потврда издадени од страна на надлежниот орган на која била друга земја-членка, не ги исполнува применливите услови, тој го информира тој надлежен орган.

(д) Ако, за време на надзор или со какви било други средства, се констатираат докази, кои покажуваат неусогласување со применливите услови, од лице, кое подложи на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, и нема дозвола, уверение, овластување или потврда издадени во согласност со таа регулатива и нејзините правила за спроведување, надлежниот орган, кој ја констатирал неусогласеноста, ги презема сите принудни мерки потребни за отстранување на тоа неусогласување.

ПОДДЕЛ FCL

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ВО ВРСКА СО ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛИ ЗА ЕКИПАЖ НА ЛЕТ

ОДДЕЛ I

Општо

ARA.FCL.120 Водење на евиденција

Покрај евиденцијата барана во ARA.GEN.220(а), надлежниот орган вклучува во својот систем за водење на евиденција резултати од теоретските испити и процените на вештините на пилотите.

ОДДЕЛ II

Дозволи, овластувања и уверенија

ARA.FCL.200 Процедура за издавање, продолжување или обновување на дозвола, овластување или уверение

(а) Издавање на дозволи и овластувања. Надлежниот орган издава дозвола за пилот и соодветни овластувања, употребувајќи ја формата, како што е утврдено во Додаток I кон овој Дел.

(б) Издавање на овластувања за инструктори и испитувачи. Надлежниот орган издава овластување за инструктор или испитувач како:

(а) придружно овластување на соодветните права во дозволата за пилот, како што е утврдено во Додаток I кон овој Дел; или

Прилог 1

(2) одделен документ, во форма и на начин определени од страна на надлежниот орган.

(в) Придружно овластување на дозвола од испитувачи. Пред посебно да овласти определени испитувачи да продолжуваат или обновуваат овластувања или уверенија, надлежниот орган разработува соодветни процедури.

ARA.FCL.205 Следење на испитувачи

(а) Надлежниот орган разработува надзорна програма за да го следи однесувањето и работата на испитувачите, земајќи го предвид:

(1) бројот на испитувачите, на кои им издал уверение за работа; и

(2) бројот на испитувачите кои поседуваат уверение за работа од страна на други надлежни органи, кои ги остваруваат своите права во рамките на територијата, каде што надлежниот орган врши надзор.

(б) Надлежниот орган води список на испитувачите, кои ги им издал уверение за работа, и на испитувачите, кои поседуваат уверение за работа од други надлежни органи, кои ги остваруваат своите права на негова територија и кои добиле инструкции од надлежниот орган во согласност со FCL.1015(в)(2). Списокот ги посочува правата на испитувачите и се објавува и ажурира од страна на надлежниот орган.

(в) Надлежниот орган разработува процедури за назначување на испитувачи за спроведувањето на испити за практична оспособеност.

ARA.FCL.210 Информации за испитувачи

Надлежниот орган може да им обезбеди на испитувачите, на кои им издал уверение за работа, и испитувачите кои поседуваат уверение за работа од страна на други надлежни органи, кои ги остваруваат нивните права на нивната територија, безбедносни критериуми, кои треба да се почитуваат при спроведувањето на испити за практична оспособеност и проверки на стручноста во воздухоплов.

ARA.FCL.215 Период на важност

(а) Кога издава или обновува овластување или уверение, надлежниот орган или, во случај на обновување, испитувач посебно овластен од страна на надлежниот орган, го продолжува периодот на важност до крајот на соодветниот месец.

(б) Кога продолжува уверение, овластување за инструктор или испитувач, надлежниот орган или, испитувач посебно овластен од страна на надлежниот орган, го продолжува периодот на важност на уверението или овластувањето до крајот на соодветниот месец.

(в) Надлежниот орган, или испитувач посебно овластен за таа цел од страна на надлежниот орган, го внесува датумот на истек на рокот на важност на дозволата или уверението.

(г) Надлежниот орган може да разработи процедури за да му овозможи на имателот на дозвола или уверение да ги остварува правата за максимален период од 8 месеци по успешно завршување на применливиот(-ите) испит(-и), до придружното овластување во дозволата или уверението.

Прилог 1

ARA.FCL.220 Процедура за повторно издавање на дозвола за пилот

(а) Надлежниот орган повторно издава дозвола, кога тоа е потребно поради административни причини и:

(1) по првично издавање на овластување; или

(2) кога став XII од дозволата утврдена во Додаток I кон овој дел е пополнет и не останува слободно место.

(б) Само валидни овластувања и уверенија се пренесуваат во новата дозвола.

ARA.FCL.250 Ограничување, суспензија или повлекување на дозволи, овластувања и уверенија

(а) Надлежниот орган ограничува, суспендира или повлекува, кога е применливо, дозвола за пилот и соодветните овластувања или уверенија во согласност со ARA.GEN.355 во, меѓу другото, следниве околности:

(1) добивање на дозволата за пилот, овластување или уверение преку фалсификување на поднесените документирани докази;

(2) фалсификување на дневникот и евиденцијата на дозволи или уверенија;

(3) имателот на дозволата веќе не ги исполнува применливите услови од Дел-FCL;

(4) остварување на правата на дозвола, овластување или уверение под дејство на алкохол или дрога;

(5) неусогласување со применливите оперативни услови;

(6) докази за злоупотреба или лажна употреба на уверението за работа; или

(7) неприфатливо извршување на која било фаза од обврските или одговорностите на испитувач за летање.

(б) Надлежниот орган може исто така да ограничи, суспендира или повлече дозвола, овластување или уверение по писмено барање на имателот на дозволата или уверението.

(в) Сите испити за практична оспособеност, проверки на стручноста или процени на надлежноста направени за време на суспензија или по повлекувањето на овластување на испитувач ќе бидат невалидни.

ОДДЕЛ III

Теоретски испити

ARA.FCL.300 Испитни процедури

(а) Надлежниот орган ги воведува потребните постапки и процедури за да им овозможи на кандидати да одат на теоретски испити во согласност со применливите услови од Дел-FCL.

(б) Во случај на ATPL, MPL, дозвола за комерцијален пилот (CPL), и овластувања за летање по инструменти, тие процедури се усогласуваат со следниве услови:

(1) Испитите се прават во писмена форма или со помош на компјутер.

Прилог 1

(2) Прашањата за испит се избираат од страна на надлежниот орган, според општ метод, кој овозможува да се опфати целата наставна програма за секој предмет, од Европската централна база на прашања (ECQB). ECQB е база на податоци за прашања со повеќе понудени одговори поддржана од страна на Агенцијата.

(3) Испитот по комуникации може да биде одржан одделно од оние по други предмети. Кандидат, кој претходно положил еден или двата испити по комуникации по правила за летање по визуелно летање (VFR) и правила за летање по инструменти (IFR), нема повторно да ги полага соодветните оддели.

(в) Надлежниот орган ги информира кандидатите за јазиците, на кои ќе се одржуваат испитите.

(г) Надлежниот орган утврдува соодветни процедури за да го гарантира интегритетот на испитите.

(д) Ако надлежниот орган констатира дека кандидатот не ги почитува испитните процедури за време на испитот, тоа се проценува како да не го положил испитот, или како испит по еден предмет или како цел испит.

(ѓ) Надлежниот орган забранува на кандидати, за кои е докажано дека мамат, да полагаат друг испит за период од најмалку 12 месеци од датумот на испитот, каде што е констатирано дека мамеле.

ПОДДЕЛ CC

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ВО ВРСКА СО КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ

ОДДЕЛ 1

Потврди на кабински персонал

ARA.CC.100 Процедури за потврди на кабински персонал

(а) Надлежниот орган утврдува процедури за издавањето, водењето на евиденција и надзорот на потврди на кабински персонал во согласност со ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 и ARA.GEN.300.

(б) Потврди на кабински персонал се издаваат, употребувајќи ја формата и спецификациите утврдени во Додаток II кон овој Дел,

или

(1) од страна на надлежниот орган;

и/или, ако е одлучено од страна на земја-членка

(2) од страна на организација одобрена за тоа од страна на надлежниот орган.

(в) Надлежниот орган објавува јавно:

(1) кое(-и) тело(-а) издава(-ат) потврди на кабински персонал на својата територија; и

(2) список на такви организации, ако има такви, одобрени за таа цел.

ARA.CC.105 Суспензија или повлекување на потврди на кабински персонал

Надлежниот орган презема мерки во согласност со ARA.GEN.355, вклучувајќи ја

Прилог 1

суспензијата или повлекувањето на потврди на кабински персонал, најмалку во следниве случаи:

(а) неусогласување со Дел-CC или со применливите услови на Дел-ORO и Дел-CAT, ако е констатиран безбедносен проблем;

(б) добивање или одржување на валидноста на потврда на кабински персонал преку фалсификување на поднесените документирани докази;

(в) остварување на правата од потврдата на кабински персонал под дејство на алкохол или дрога; и

(г) доказ за злоупотреба или лажна употреба на потврдата на кабински персонал.

ОДДЕЛ II

Организации, кои држат обука на кабински персонал или издаваат потврди на кабински персонал

ARA.CC.200 Одобрување на организации да држат обука на кабински персонал или да издаваат потврди на кабински персонал

(а) Пред да издаде одобрување на организација за обука или оператор во комерцијален воздушен сообраќај да држи обука на кабински персонал, надлежниот орган проверува дали:

(1) спроведувањето, наставната програма и придружните програми на курсевите за обука одржани од страна на организацијата се усогласуваат со соодветните услови од Дел-CC;

(2) опремата за обука, која се користи од страна на организацијата, ги претставуваат условите во патничката кабина на типот(-овите) на воздухоплов(-и) и техничките карактеристики на опремата, која ќе се користи од кабинскиот персонал; и

(3) обучувачите и инструкторите, кои ги спроведуваат сесиите на обуката, се со соодветно искуство и квалификувани за опфатениот предмет од обуката.

(б) Ако во земја-членка можат да бидат одобрени организации да издаваат потврди за кабински персонал, надлежниот орган дава такви одобрувања само на организации, кои ги исполниле условите од (а). Пред давање на такво одобрување, надлежниот орган:

(1) ги проценува способноста и одговорноста на организацијата да ги извршува соодветните задачи;

(2) гарантира дека организација утврдила документирани процедури за извршувањето на соодветните задачи, вклучувајќи за спроведувањето на испит(-и) персонал, кој е квалификуван за оваа цел и нема конфликт на интереси, и за издавањето на потврди на кабински персонал во согласност со ARA.GEN.315 и ARA.CC.100(б); и

(3) бара организацијата да достави информации и документација поврзана со потврдите на кабински персонал, кои таа ги издава, и нивните иматели, што е од значење за надлежниот орган за водењето на евиденција, надзорните задачи и спроведувањето.

Прилог 1

ПОДДЕЛ ATO

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ПОВРЗАНИ СО ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУКА (ATO)

ОДДЕЛ 1

Општо

ARA.ATO.105 Програма за надзор

Програмата за надзор на ATO го вклучува следењето на стандардите на курсот, вклучувајќи го избирањето на летовите за обука со ученици, ако е соодветно со користениот воздухоплов.

ARA.ATO.120 Водење на евиденција

Покрај евиденцијата барана од ARA.GEN.220, надлежниот орган вклучува во системот за водење на евиденција детали за курсевите, кои ги држи ATO, и ако е применливо, евиденција во врска со FSTD, кои се користат за обука.

ПОДДЕЛ FSTD

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ПОВРЗАНИ СО КВАЛИФИКАЦИЈАТА НА УРЕДИ ЗА ОБУКА КОИ СИМУЛИРААТ ЛЕТ (FSTD)

ОДДЕЛ 1

Општо

ARA.FSTD.100 Процедура за првична оценка

(а) По добивање на барање за уверение за квалификација на FSTD, надлежниот орган:

(1) го оценува поднесеното FSTD за првична оценка или за проширување на квалификацијата FSTD во однос на применливата основа за квалификација;

(2) ги оценува FSTD во оние области, кои се суштински за завршување на обуката за членови на екипаж на лет, процесот на испитување и проверка, кога е применливо;

(3) спроведува објективни, субјективни и функционални испити во согласност со основата за квалификација и ги прегледува резултатите од таквите испити за да го изготви упатството за испит за квалификација (QTG); и

(4) проверува дали организацијата, која ги експлоатира FSTD, ги исполнува применливите услови. Ова не се применува за првичната оценка на основни уреди за обука за летање по инструменти (BITD).

(б) Надлежниот орган одобрува QTG само по завршување на првичната оценка на FSTD и кога сите недоследности во QTG се отстранети со цел да се задоволи надлежниот орган. QTG, кое произлегува од процедурата за првична оценка, е главно QTG (MQTG), кое е основа за квалификацијата на FSTD и последователните периодични оценки на FSTD.

(в) Основа за квалификација и посебни услови

Прилог 1

(1) Надлежниот орган може да пропише посебни услови за основата за квалификација на FSTD, кога се исполнети условите од ORA.FSTD.210(а) и кога е докажано дека посебните услови гарантираат еднакво ниво на безбедност, со она утврдено во применливата сертифицирана спецификација.

(2) Кога надлежниот орган, ако е различен од Агенцијата, утврдил посебни услови за основата за квалификација на FSTD, тој веднаш ја информира Агенцијата за тоа. Известувањето е придружено со целосен опис на пропишаните посебни услови, и безбедносна проценка, која докажува дека е постигнато еднакво ниво на безбедност, со она утврдено во применливата сертифицирана спецификација.

ARA.FSTD.110 Издавање на уверение за квалификација на FSTD

(а) По завршување на оценка на FSTD и под услов FSTD да ја исполнува применливата основа за квалификација во согласност со ORA.FSTD.210 и организацијата, која ги користи FSTD, да ги исполнува применливите услови за одржување на квалификацијата на FSTD во согласност со ORA.FSTD.100, надлежниот орган го издава уверението за работа за квалификација на FSTD со неограничен рок, употребувајќи ја формата, како што е утврдено во Додаток IV кон овој дел.

ARA.FSTD.115 Привремена квалификација на FSTD

(а) Во случај на воведување на нови програми за воздухоплови, кога не е можно усогласување со условите утврдени во овој поддел за квалификација на FSTD, надлежниот орган може да издаде привремено ниво на квалификација на FSTD

(б) За коMPLетен симулатор за летање (FFS), привременото ниво на квалификација може да биде дадено само за ниво А, Б или В.

(в) Ова привремено ниво на квалификација е валидно до моментот, кога може да се издаде завршно ниво на квалификација и, во секој случај, не надминува 3 години.

ARA.FSTD.120 Продолжување на квалификација на FSTD

(а) Надлежниот орган постојано ја следи организацијата, која ги користи FSTD, за да се увери дека:

(1) целиот збир од испити во MQTG се повторува постепено во рамките на 12-месечен период;

(2) резултатите од периодичните оценки продолжуваат да ги исполнуваат квалификациските стандарди и се датирани и задржани; и

(3) постои систем за контрола на конфигурацијата за да ја гарантира континуираната целост на хардверот и софтверот на квалификуваните FSTD.

(б) Надлежниот орган спроведува периодични оценки на FSTD во согласност со процедурите опишани во ARA.FSTD.100. Овие оценки се прават:

(1) секоја година, во случај на комплетен симулатор за летање (FFS), уреди за обука по летање (FTD), или тренер за вежбање на процедурите за летање и навигациските процедури (FNPT); почетокот за секој повторен 12-месечен период е датумот на првичната квалификација. Периодичната оценка на FSTD се прави во рамките на 60 дена пред истекот на овој 12-месечен период за периодична оценка;

Прилог 1

(2) на секои 3 години во случај на BITD.

ARA.FSTD.130 Промени

(а) По добивање на барање за какви било промени на уверението за работа за квалификација на FSTD, надлежниот орган ги исполнува применливите елементи од условите на процедурата за првична оценка, како што е опишано во ARA.FSTD.100(а) и (б).

(б) Надлежниот орган може да направи посебна оценка по поголеми промени или кога се смета дека FSTD не работат на нивното првично ниво на квалификација.

(в) Надлежниот орган секогаш врши посебна оценка пред да даде повисоко ниво на квалификација на FSTD.

ARA.FSTD.135 Наоди и корективни активности – уверение за квалификација на FSTD

(а) Надлежниот орган ограничува, суспендира или повлекува, кога е применливо, уверение за квалификација на FSTD во согласност со ARA.GEN.350 во, меѓу другото, следниве околности:

(а) добивање на уверение за квалификација на FSTD преку фалсификување на поднесените документирани докази;

(б) организацијата, која ги експлоатира FSTD, веќе не може да докаже дека FSTD ја исполнуваат нејзината основа за квалификација; или

(в) организацијата, која ги користи FSTD, веќе ги исполнува применливите услови од Дел-ORA.

ARA.FSTD.140 Водење на евиденција

Покрај евиденцијата барана од ARA.GEN.220, надлежниот орган води и ажурира список на квалификуваните FSTD под негов надзор, датумите кога треба да се направат оценки и кога таквите оценки биле извршени.

ПОДДЕЛ AeMC

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ВО ВРСКА СО ЦЕНТРИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА (AeMC)

ОДДЕЛ 1

Општо

ARA.AeMC.110 Процедура на првично издавање на уверение за работа

Процедурата за издавање на уверение за работа за AeMC ги следи одредбите утврдени во ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Наоди и корективни активности – AeMC

Прилог 1

Без да е во спротивност со ARA.GEN.350, наоди од ниво 1 го вклучуваат, меѓу другото, следново:

(а) неименување на директор на АеМС;

(б) негарантирање на медицинска доверливост на евиденција за воздухопловна медицина; и

(в) недавање на надлежниот орган на здравствени и статистички податоци за целите на надзор.

ПОДДЕЛ MED

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ВО ВРСКА СО ИЗДАВАЊЕ НА УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА

ОДДЕЛ 1

Општо

ARA.MED.120 Здравствени проценувачи

Надлежниот орган назначува еден или повеќе здравствен(-и) проценувач(-и) за извршување на задачите опишани во овој дел. Здравствениот проценувач има дозвола и е квалификуван за вршење на лекарска професија и има:

(а) професионално лекарско искуство по дипломирање од најмалку 5 години;

(б) посебни знаења и искуство во воздухопловната медицина; и

(в) посебна обука за издавање на лекарско уверение.

ARA.MED.125 Упатување кон органот за издавање дозволи

Кога АеМС, или лекар-специјалист по воздухопловна медицина за проценка на здравствената способност (AME) ја препраќа одлуката за способноста на барател до органот за издавање дозволи:

(а) здравствениот оценувач или здравствениот персонал назначен од страна на надлежниот орган ја оценува соодветната здравствена документација и бара дополнителна здравствена документација, прегледи и испитувања, кога е потребно; и

(б) здравствениот оценувач ја определува способноста на барателот за издавањето на лекарско уверение со едно или повеќе ограничувања, ако е потребно.

ARA.MED.130 Форма на лекарското уверение

Формата на лекарското уверение е во согласност со Додаток VI кон овој дел.

ARA.MED.135 Формулари за воздухопловна медицина

Надлежниот орган употребува формулари за:

(а) барање за лекарско уверение;

(б) извештај од преглед за кандидати за класа 1 и класа 2; и

Прилог 1

(в) извештај од преглед за кандидати за дозвола за пилот на лесен воздухоплов (LAPL).

ARA.MED.145 Известување на надлежниот орган од GMP

Надлежниот орган, кога е применливо, воспоставува процес на известување за лекари по општа медицина (GMP) за да гарантира дека GMP е свесен за здравствените услови утврдени во MED.B.095.

ARA.MED.150 Водење на евиденција

(а) Покрај евиденцијата барана од ARA.GEN.220, надлежниот орган вклучува во својот систем за водење на евиденција на детали поврзани со воздухопловната медицина и проценки поднесени од страна на AME, AeMC или GMP.

(б) Целата евиденција поврзана со воздухопловната медицина за имателите на дозволи се чува за минимален период од 10 години по истекот на нивното последно лекарско уверение.

(в) За целите поврзани со воздухопловно медицинските проценки и стандардизација, воздухопловно медицинската евиденција, по добивање на писмена согласност од кандидатот/имателот на дозвола се стават на располагање на:

(1) AeMC, AME GMP за целите на вршење на проценка поврзана со воздухопловната медицина;

(2) второстепена лекарска комисија, која може да биде основана од страна на надлежниот орган за втор преглед на гранични случаи;

(3) соодветни лекари специјалисти за целите на вршење на проценка поврзана со воздухопловната медицина;

(4) здравствениот проценувач на надлежниот орган на друга земја-членка за целите на заеднички надзор;

(5) засегнатиот кандидат/имател на дозвола по нивното писмено барање; и

(6) Агенцијата за целите на стандардизација, по отстранување на информациите од евиденцијата, кои овозможуваат идентификација на кандидатот/имателот на дозвола.

(г) Надлежниот орган може да обезбеди пристап до евиденција поврзана со воздухопловна медицина за цели различни од оние споменати во (в) во согласност со Директива 95/46/ЕЗ, како што е спроведена според националното законодавство.

(д) Надлежниот орган одржува списоци:

(1) на сите AME, кои имаат валидно уверение издадено од страна на тој орган; и

(2) кога е применливо, на сите GMP, кои постапуваат како AME на нивната територија.

Овие списоци се даваат по барање на други земји-членки и Агенцијата.

ОДДЕЛ II

Лекари-специјалисти по воздухопловна медицина за проценка на здравствената способност (AME)

Прилог 1

ARA.MED.200 Процедура за издавањето, продолжувањето, обновувањето или промената на уверение за работа за АМЕ

(а) Процедурата за издавање на уверение за работа за АеМС ги следи одредбите утврдени во ARA.GEN.315. Пред да издаде уверение за работа, надлежниот орган има докази дека ординацијата на АМЕ е целосно опремена за вршење на прегледи во воздухопловната медицина во рамките на опсегот на уверението за работа за АМЕ, за кој се аплицира.

(б) Ако АМЕ ги исполнува применливите услови, надлежниот орган го издава, продолжува, обновува или променува уверението за работа за АМЕ за период од 3 години, употребувајќи ја формата, како што е утврдено во Додаток VII кон овој дел.

ARA.MED.240 Лекари по општа медицина (GMP), кои постапуваат како АМЕ

Надлежниот орган на земја-членка ја известува Агенцијата и надлежните органи на другите земји-членки дали прегледите поврзани со воздухопловната медицина за LAPL можат да се извршат на неговата територија од GMP.

ARA.MED.245 Постојан надзор на АМЕ и GMP

При разработка на програмата за постојан надзор наведена во ARA.GEN.305, надлежниот орган го зема предвид бројот на АМЕ и GMP, кои ги остваруваат нивните права во рамките на територијата, каде што надлежниот орган врши надзор.

ARA.MED.250 Ограничување, суспензија или повлекување на уверение за работа за АМЕ

(а) Надлежниот орган ограничува, суспендира или повлекува уверение за работа за АМЕ во случаи кога:

(1) АМЕ веќе не ги исполнува применливите услови;

(2) не се исполнети критериумите за издавање на уверение за работа или продолжување на уверението за работа;

(3) пропусти во водењето на евиденција поврзана со воздухопловната медицина или поднесување на неточни податоци или информации;

(4) фалсификување на здравствена евиденција, уверенија или документација;

(5) прикривање на факти, кои се однесуваат на барање за, или имател на, лекарско уверение или претставување на фалсификувани или лажни изјави или декларации пред надлежниот орган;

(6) некоригирани наоди од проверка на ординацијата на АМЕ; и

(7) на барање на АМЕ кој поседува уверение за работа.

(б) Уверението за работа на АМЕ автоматски се повлекува во еден од следниве случаи:

(1) повлекување на дозволата за вршење на лекарската професија; или

(2) отстранување од Здравствениот регистар.

Прилог 1

ARA.MED.255 Принудни мерки

Ако за време на надзор или со какви било други средства се откријат докази, кои покажуваат неисполнување на AeMC, AME или GMP, органот за издавање дозволи располага со процес за преглед на лекарски уверенија издадени од страна на тој AeMC, AME или GMP и може да ги прогласи за невалидни, кога е потребно, за да ја гарантира безбедноста на летањето.

ОДДЕЛ III

Лекарски уверенија

ARA.MED.315 Преглед на извештаите од прегледи

Органот за издавање дозволи располага со процес за:

(а) преглед на извештаи од прегледи и процени добиени од AeMC, AME и GMP и ги информира за сите недоследности, грешки или отстапувања направени во процесот на проценка; и

(б) им помага на AME и AeMC на нивно барање во врска со нивната одлука за способност согласно воздухопловната медицина при спорни случаи.

ARA.MED.325 Процедура на второстепен преглед

Надлежниот орган утврдува процедура за прегледот на гранични и спорни случаи со учество на независни медицински консултанти, со искуство во практикувањето на воздухопловна медицина, за да ги разгледаат и дадат мислење за способност на кандидат за добивање на лекарско уверение за работа.

Прилог 1

Додаток 1 кон АНЕКС VI ДЕЛ-ARA

Дозвола за екипаж на лет

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

(а) Содржина. Прикажаниот број на ставката секогаш се печати во врска со насловот на ставката. Ставките од I до XI се "постојаните" ставки и ставки од XII до XIV се "променливите" ставки, кои можат да бидат на посебен или одделив дел од главниот формулар. Секој посебен или одделив дел јасно се определува како дел од дозволата.

(1) Постојани ставки:

(I) Земја, која ја издава дозволата;

(II) наслов на дозволата;

(III) сериски број на дозволата, кој започнува со кодот на ОН за земјата, која ја издава дозволата, и проследен со "FCL" и код од арапски броеви и/или латински букви;

(IV) име на имателот (со латински букви, дури и ако азбуката на националниот(-те) јазик(-ци) е различна од латинската);

(IVa) датум на раѓање;

(V) адреса на имателот;

(VI) државјанство на имателот;

(VII) потпис на имателот;

(VIII) надлежен орган и, кога е потребно, условите под кои била издадена дозволата;

(IX) издавање на уверение за валидноста и авторизација за дадените права;

(X) потпис на службеникот, кој ја издава дозволата, и датумот на издавање; и

(XI) печат или штембил на надлежниот орган.

(2) Променливи ставки

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

(XIII) забелешки: т.е. посебни придружни овластувања во врска со ограничувања и придружни овластувања за права, вклучувајќи придружни овластувања за познавање на јазик и овластувања за воздухоплов согласно со Анекс II, кога се користи за комерцијален воздушен превоз; и

(XIV) сите други детали потребни од страна на надлежниот орган (на пр. место на раѓање/место на потекло).

(б) Материјал. Хартијата или друг користен материјал спречува или јасно ги покажува сите измени или поправки. Сите внесувања или бришења во формуларот јасно се одобруваат од страна на надлежниот орган.

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

Прилог 1

Насловна страница

Назив на надлежниот орган и лого (англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)		Услови
ЕВРОПСКА УНИЈА (само на англиски јазик)		За земјите, кои не се членки на ЕУ, се брише "Европска унија"
ДОЗВОЛА ЗА ЕКИПАЖ НА ЛЕТ (англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)		Големината на секој страница е една осмина од А4
Издадена во согласност со Дел-FCL Дозволата ги исполнува стандардите на ICAO, освен за правата за LAPL (англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)		
Формулар 141 на EASA Издание 1		

Прилог 1

Страница 2

I	**Земја на издавање**		Услови
III	**Број на дозволата**		Серискиот број на дозволата секогаш започнува со кодот на ОН за земјата, која ја издава дозволата, проследен со ".FCL".
IV	**Презиме и име на имателот**		
IVa	**Датум на раѓање** (види инструкции)		Се употребува стандардна форма на датумот, т.е. ден/месец/година целосно напишан (на пр. 21.1.1995).
XIV	**Место на раѓање**		
V	**Адреса на имателот:** Улица, град, област, поштенски код		
VI	**Државјанство**		
VII	**Потпис на имателот**		
VIII	**Надлежен орган за издавање дозволи** На пр.: Оваа CPL(A) е издадена врз основа на ATPL издадена од страна на (трета земја)		
X	**Потпис на службеникот, кој ја издава дозволата, и датум**		
XI	**Печат или штембил на надлежниот орган за издавање дозволи**		

Прилог 1

Страница 3

II	**Наслови на дозволи, датум на првично издавање и код на државата**		Користените кратенки ќе се користат во Дел-FCL (на пр. PPL(H), ATPL(A), итн.). Се употребува стандардна форма на датумот, т.е. ден/месец/година целосно напишан (на пр. 21.1.1995).
IX	**Важност:** Правата од дозволата се остваруваат само ако имателот има важечко лекарско уверение за бараното право. …… Се носи документ, кој содржи фотографија, за целите на идентификација на имателот на дозволата.		Овој документ не е определен, но доволен би бил пасош, кога е надвор од земјата, која ја издала дозволата.
XII	**Права за радиотелефонија:** Имателот на оваа дозвола покажал компетентност да работи со R/T опрема во воздухоплов на …… (определете го(-и) јазикот(-циte)).		
XIII	**Забелешки:** Познавање на јазик: (јазик(-ци)/ниво/датум на валидност)		Тука се запишуваат сите потребни дополнителни информации и правата утврдени од страна на ICAO, директивите/регулативите на ЕЗ или ЕУ. Се вклучуваат придружно(-и) овластување(-а) за познавање на јазик, ниво и датум на важност. Во случај на LAPL: LAPL, кое не е издадено во согласност со стандардите на ICAO.

Прилог 1

Страница 4

XII Овластувања, уверенија и права Овластувања, кои треба да се продолжат		Услови
Класа/Тип/IR	**Забелешки и ограничувања**	Овие страници се користат од страна на надлежниот орган или испитувачот посебно овластен за оваа цел за да се посочат условите по првичното издавање на овластувањата, или обновувањето на истечените овластувања. Првичните издавања на овластувања, правата од овластувања за инструктор и испитувач секогаш се запишуваат од страна на надлежниот орган. Продолжувањето или обновувањето на овластувања или уверенија за работа се запишува од страна на надлежниот орган или од посебно овластени испитувачи. Оперативните ограничувања се запишуваат во Забелешки/ограничувања во однос на соодветното ограничено право, на пр. испит за практична оспособеност за IR полаган со копилот, ограничени права за обучување за тип 1 воздухоплов.
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
.....	.....	
Инструктори		
.....	.....	
Испитувачи		
.....	.....	
.....	.....	

Прилог 1

Страници 5, 6 и 7:

Овластувањата, кои не се валидни, се отстрануваат од дозволата од страна на надлежниот орган и не подоцна од 5 години од последното продолжување.

XII/XIII

Впишување на придружното овластување	Датум на испитот за овластување	Датум на испитот за IR	Валидно до	Бр. на овластување за испитувачите	Потпис на испитувачите	

Прилог 1

Страница 8

Кратенки користени во оваа дозвола			
			На пр. ATPL (дозвола за сообраќаен пилот), CPL (дозвола за комерцијален пилот), IR (овластување за летање по инструменти), R/T (радиотелефонија), MEP (повеќемоторни клипни авиони), FI (инструктор за летање), TRE (испитувач за овластување за тип), итн.

Формулар 141 на EASA Издание 1

Прилог 1

Додаток II кон АНЕКС VI ДЕЛ-ARA

Стандардна форма на EASA за потврди на кабински персонал

Потврдите на кабински персонал издадени од страна на земја-членка во согласност со Дел-FCL одговараат на следниве спецификации:

1. **ПОТВРДА НА КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ** Издадена во согласност со Дел-CC
2. **Референтен број:**
3. **Земја на издавање:**
4. **Име и презиме на имателот:**
5. **Датум и место на раѓање:**
6. **Државјанство:**
7. **Потпис на имателот:**
8. **Надлежен орган:**
9. **Тело за издавање дозволи:** *Официјален печат, штембил или лого*
10. **Потпис на службеникот, кој ја издава дозволата:**
11. **Датум на издавање:**
12. Имателот може да ги остварува правата да постапува како член на кабински персонал со воздухоплов, кој учествува во операции на комерцијален воздушен сообраќај само ако тој/таа ги исполнува условите од Дел-CC за континуирана способност и валидни квалификации за тип на воздухоплов.
Формулар 142 на EASA Издание 1

Инструкции:

(а) Потврдата за кабински персонал ги вклучува сите ставки во Формулар 142 на EASA во согласност со ставките 10-12 подолу.

(б) Големината е една осмина од А4 и користениот материјал спречува или јасно ги покажува сите измени или поправки.

(в) Документот се печати на англиски јазик и на сите други јазици, кои надлежниот орган ги смета за соодветни.

(г) Документот се издава од страна на надлежниот орган или од страна на организација одобрена да издава потврди на кабински персонал. Во вториот случај се посочува одобрувањето од страна на надлежниот орган на земјата-членка.

(д) Потврдата на кабински персонал се признава во сите земји-членки и не е потребно да се замени документот при работа во друга земја-членка.

Ставка 1: Насловот "ПОТВРДА НА КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ" и упатувањето на Дел-CC.

Ставка 2: Референтниот број на потврдата започнува со кодот на ОН за земјата-членка проследен со најмалку двата последни броја од годината на издавање и

Прилог 1

индивидуална референца/број според кодот утврден од страна на надлежниот орган (на пр., BE-08-xxxx).

Ставка 3: Земјата-членка, каде што е издадена потврдата.

Ставка 4: Името и презимето посочени во официјалниот документ за идентификација на имателот.

Ставки 5 и 6: Датум и место на раѓање, како и државјанство, како што е посочено во официјалниот документ за идентификација на имателот.

Ставка 7: Потписот на имателот.

Ставка 8: Се запишуваат детали за идентификација на надлежниот орган на земјата-членка, каде што е издадена потврдата, меѓу кои целосниот назив на надлежниот орган, поштенска адреса, официјален печат, и лого, ако е применливо.

Ставка 9: Ако надлежниот орган е телото за издавање дозволи, се запишува терминот "надлежен орган" и се става официјален печат или штембил.

Во случај на одобрена организација, се запишуваат детали за идентификација, кои ги вклучуваат најмалку целосниот назив на организацијата, поштенска адреса, официјален печат и ако е применливо, логото и:

(а) во случај на оператор во комерцијален воздушен сообраќај, бројот на уверението за работа за воздушен оператор (CBO) и деталните упатувања на одобрувањата од страна на надлежниот орган за држење на обука на кабински персонал и за издавање на потврди; или

(б) во случај на одобрена организација за обука, референтниот број на соодветното одобрување од страна на надлежниот орган.

Ставка 10: Потписот на службеникот, кој постапува во име на телото за издавање дозволи.

Ставка 11: Се употребува стандардна форма на датумот, т.е. ден/месец/година целосно напишан (на пр. 22/2/2008).

Ставка 12: Истата реченица на англиски јазик и нејзиниот целосен и точен превод на сите други јазици, кои надлежниот орган ги смета за соодветни.

Прилог 1

Додаток III кон АНЕКС VI ДЕЛ-ARA

УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА ЗА ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУКА (АТО)

Европска унија (*)

Надлежен орган

УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА ЗА ОДОБРЕНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОБУКА

[БРОЈ/УПАТУВАЊЕ НА УВЕРЕНИЕТО ЗА РАБОТА]

Согласно Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата и под условите определени подолу, [надлежниот орган] издава уверение на

[НАЗИВ НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА ЗА ОБУКА]

[АДРЕСА НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА ЗА ОБУКА]

како организација за обука од Дел-ORA со правото да држи курсеви за обука од Дел-FCL, вклучувајќи ги користењата на FSTD, како што е наведено во приложеното одобрување за курс за обука.

УСЛОВИ:

Ова уверение за работа е ограничен на правата и опсегот за држење на курсевите за обука, вклучувајќи ги користењата на FSTD, како што е наведено во приложеното одобрување за курс за обука.

Ова уверение за работа е валиден додека одобрената организација ги исполнува Дел-ORA, Дел-FCL и други применливи регулативи.

При исполнување на горенаведените услови, ова уверение за работа останува валиден, освен ако не е вратен, заменет, ограничен, суспендиран или повлечен.

Датум на издавање:

Потпис:

[надлежен орган]

(*) За земјите, кои не се членки на ЕУ, се брише "Европска унија".

Прилог 1

УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА ЗА ОДОБРЕНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОБУКА

ОДОБРУВАЊЕ ЗА КУРС ЗА ОБУКА

Прилог кон број на уверение за работа за АТО:

[БРОЈ/УПАТУВАЊЕ НА УВЕРЕНИЕТО ЗА РАБОТА]

[НАЗИВ НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА ЗА ОБУКА]

го добива правото да ги држи и спроведува следниве курсови за обука од Дел-FCL и да ги користи следниве FSTD:

Курс за обука	Користени FSTD, вклучувајќи код со букви ([1])

([1]) Како што е наведено во уверението за работа за квалификација.

Ова одобрување за курс за обука е валидно, сè додека:

(а) уверението за работа за АТО не е вратено, заменето, ограничено, суспендирано или повлечено; и

(б) сите операции се спроведуваат во усогласување со Дел-ORA, Дел-FCL и други применливи регулативи, и. кога е соодветно, со процедурите во документацијата на организацијата, како што е барано до Дел-ORA.

Датум на издавање:

Потпис: [надлежен орган]

За земјата-членка/EASA

Формулар 143 на EASA Издание 1 - страница 2/2

Прилог 1

Додаток IV кон АНЕКС VI ДЕЛ-ARA

УВЕРЕНИЕ ЗА КВАЛИФИКАЦИЈА НА УРЕДИ ЗА ОБУКА ЗА СИМУЛАЦИЈА НА ЛЕТ

Вовед

За уверение за квалификација се користи формулар 145 на EASA. Овој документ ја содржи спецификацијата на FSTD, вклучувајќи какво(и) било ограничување(а) и посебно(и) овластување(а) или одобрување(а), кога е соодветно за засегнатиот FSTD. Уверението за квалификација се печати на англиски јазик и на секој (сите) друг(и) јазик(ци) определен(и) од страна на надлежниот орган.

Конвертибилните FSTD имаат одделен уверение за квалификација за секој тип на воздухоплов. Различните мотори и опрема монтирани на FSTD не бараат одделни уверение за работа и за квалификација. Сите уверение за квалификација носат сериски број, пред кој има код со букви, кои се специфични за тие FSTD. Кодот со букви е специфичен за надлежниот орган, кој го издава уверението.

Прилог 1

Европска унија (*)

Надлежен орган

УВЕРЕНИЕ ЗА КВАЛИФИКАЦИЈА НА УРЕДИ ЗА ОБУКА ЗА СИМУЛАЦИЈА НА ЛЕТ

УПАТУВАЊЕ:

Согласно Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата и под условите определени подолу, [надлежниот орган] потврдува дека

FSTD [ТИП И КОД СО БУКВИ]

кои се наоѓаат [НАЗИВ И АДРЕСА НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА]

ги задоволиле условите за квалификација пропишани во Дел-OR, под условите на приложената спецификација на FSTD

Овој уверение за квалификација останува валиден, под услов FSTD и имателот на уверението за квалификација да продолжат да ги исполнуваат применливите услови од Дел-OR, освен ако не е вратен, заменет, ограничен, суспендиран или повлечен.

Датум на издавање .....

Потпис: .....

* За земјите, кои не се членки на ЕУ, се брише "Европска унија".

Прилог 1

[надлежен орган]

УВЕРЕНИЕ ЗА КВАЛИФИКАЦИЈА НА FSTD: [Упатување]

СПЕЦИФИКАЦИИ НА FSTD

А. Тип или варијанта на воздухоплов:
Б. Квалификациско ниво на FSTD:
В. Првичен референтен документ:
Г. Систем за надворешна видливост:
Д. Систем за движење:
Ѓ. Монтиран мотор:
Е. Монтирани инструменти:
Ж. Монтиран ACAS:
З. Сечење на ветер:
S. Дополнителни способности:
И. Ограничувања:

J. Информации за насоки за обука, испитување и проверка

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III (најнискиот минимум)	RVR	m	DH	ft	
LVTO	RVR	m			
Скорешно искуство					
IFR-обука/проверка					/
Овластување за тип					
Проверки на стручноста					
Автоматски приод со пилот					
Автоматско слетување/израмнување на воздухопловот по средишната линија					/
ACAS I/II					/
Систем за предупредување на подрачје на сечење ветер/предвидливо подрачје на сечење на ветер					/
WX-радар					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS-способност					
GPS					
Друго					

Датум на издавање: ……

Потпис: ……

За земјата-членка/EASA

Формулар 145 на EASA Издание 1 - страница 2/2

Прилог 1

Додаток V кон АНЕКС VI ДЕЛ-ARA

УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА ЗА ЦЕНТРИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА (АеМС)

Европска унија (*)

Надлежен орган

УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА ЗА ЦЕНТАР ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА

УПАТУВАЊЕ:

Согласно Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата и под условите определени подолу, [надлежниот орган] издава уверение на

[НАЗИВ НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА]

[АДРЕСА НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА]

како центар за воздухопловна медицина сертифициран по Дел-OR со правата и опсегот на активностите, како што е наведено во приложените услови од одобрувањето.

УСЛОВИ:

1. Ова уверение за работа се ограничува за тоа што е определено во опсегот на одделот за одобрување на одобрениот прирачник на организацијата;

2. Ова уверение за работа бара усогласување со процедурите определени во документацијата на организацијата, како што е барано од Дел-ORA.

3. Ова уверение за работа останува валидно, под услов да се усогласува со барањата од Дел-OR, освен ако не е вратено, заменето, ограничено, суспендирано или повлечено.

Датум на издавање ..... Потпис: .....

* За земјите, кои не се членки на ЕУ, се брише "Европска унија".

Прилог 1

Додаток VI кон АНЕКС VI ДЕЛ-ARA

СТАНДАРДЕН ФОРМАТ НА ЛЕКАРСКО УВЕРЕНИЕ НА EASA

Лекарското уверение одговара на следниве спецификации:

(а) Содржина

(1) Земја, каде што дозволата за пилот била издадена или било аплицирано за неа (I),

(2) Класа на лекарско уверение (II),

(3) Број на уверението, кој започнува со кодот на ОН за земјата, каде што дозволата за пилот била издадена или било аплицирано за неа и проследен со код од арапски броеви и латински букви (III),

(4) Име на имателот (IV),

(5) Државјанство на имателот (VI),

(6) Датум на раѓање на имателот: (дд/мм/гггг) (XIV),

(7) Потпис на имателот (VII)

(8) Ограничување(-а) (XIII)

(9) Датум на истек на рокот на важност на лекарското уверение (IX) за:

Класа 1 комерцијални операции со еден пилот за превоз на патници,

Класа 1 други комерцијални операции,

Класа 2, LAPL

(10) Датум на лекарскиот преглед

(11) Датум на последниот електрокардиограм

(12) Датум на последниот аудиограм

(13) Датум на издавање и потпис на AME или здравствен проценувач, кој го издал уверението (X). Во ова поле може да се додаде GMP, ако тие имаат овластување да издаваат лекарски уверенија согласно националното законодавство на земјата-членка, каде што е издадена дозволата.

(14) Печат или штембил (XI)

(б) Материјал: Освен во случај на LAPL издадена од GMP, хартијата или друг користен материјал спречува или јасно ги покажува сите измени или поправки. Сите внесувања или бришења во формуларот јасно се одобруваат од страна на органот за издавање дозволи.

(в) Јазик: Дозволите се напишани на националниот(-те) јазик(-ци) и на англиски јазик и на сите други јазици, кои органот за издавање дозволи смета дека се соодветни.

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

(д) Во овој додаток е прикажан стандарден формат на лекарско уверение.

Прилог 1

Назив на надлежниот орган и лого (англиски јазик и кој(и) било друг(и) јазик(ци) определен(и) од страна на надлежниот орган)		Услови
		За земјите, кои не се членки на ЕУ, се брише "Европска унија"
ЕВРОПСКА УНИЈА (само на англиски јазик)		Големината на секој страница е една осмина од А4
Класа 1/2/LAPL ЛЕКАРСКО УВЕРЕНИЕ кое се однесува на Дозвола од Дел-FCL (англиски јазик и кој(и) било друг(и) јазик(ци) определен(и) од страна на надлежниот орган)		
Издадена во согласност со Дел-MED Ова лекарско уверение се усогласува со стандардите на ICAO, освен за лекарското уверение за LAPL (англиски јазик и кој(и) било друг(и) јазик(ци) определен(и) од страна на надлежниот орган)		
Формулар 147 на EASA Издание 1		

Прилог 1

I Национален(ни) јазик(ци)/*Орган, кој ја издал или треба да ја издаде дозволата за пилот* III Национален(ни) јазик(ци):/Број на уверението IV Национален(ни) јазик(ци):/ *Презиме и име на имателот:* XIV Национален(ни) јазик(ци)*:/Датум на раѓање: (дд/мм/гггг)* VI Национален(ни) јазик(ци)/*Државјанство*: IV Национален(ни) јазик(ци)/ *Потпис на имателот:*
2

XIII Национален(ни) јазик(ци)/*Ограничувања*: Код. Опис: X Национален(ни) јазик(ци)/ (*) *Датум на издавање*: (дд/мм/гггг) Потпис на АМЕ, кој го издава уверението/здравствен проценувач/(GMP): XI Национален(ни) јазик(ци)/*Штембил*:
3

* Датумот на издавање е датумот на кој уверение за работа е издадено и потпишано

Прилог 1

	IX Нац. јазик(ци)/ Датум на истек на рокот на валидност на ова уверение	Класа 1 комерцијални операции со еден пилот за превоз на патници (дд/мм/гггг)		
		Класа 1 (дд/мм/гггг)		
		Класа 2 (дд/мм/гггг)		
		LAPL (дд/мм/гггг)		
	Нац. јазик(ци)./Датум на преглед: (дд/мм/гггг)			

MED.A.020 Намалување на здравствената способност

(а) Имателите на дозвола не ги остваруваат правата од нивната дозвола и соодветните овластувања или уверенија во секое време кога тие:

(1) констатирале какво било намалување на својата здравствена способност, која може да не им овозможи безбедно остварување на тие права;

(2) земаат или користат каков било препишан или непрепишан лек, кој може да го попречи безбедносното остварување на правата од применливата дозвола; или

(3) се подложуваат на каков било медицински, хируршки или друг третман, кој може да ја попречи безбедноста на летањето.

(б) Освен тоа, имателите на дозвола веднаш бараат совет од воздухопловната медицина кога тие:

(1) биле подложени на хируршка операција или инвазивна процедура;

(2) почнале редовно да користат некаков лек;

(3) претрпеле каква било значајна лична повреда, вклучувајќи неспособност да функционира како член на екипаж на лет;

(4) боледувале од каква било значајна болест, вклучувајќи неспособност да функционира како член на екипаж на лет;

(5) се бремени;

(6) биле примени во болница или медицинска клиника; или

(7) мораат за првпат да употребуваат корективни леќи.

Прилог 1

Додаток VII кон АНЕКС VI ДЕЛ-ARA

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ЛЕКАРИ-СПЕЦИЈАЛИСТИ ПО ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ (AME)

Европска унија (*)

Надлежен орган

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ЛЕКАР-СПЕЦИЈАЛИСТ ПО ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ

БРОЈ НА ОВЛАСТУВАЊЕ/УПАТУВАЊЕ:

Согласно Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата и под условите определени подолу, [надлежниот орган] овластува

[ИМЕ НА ЛЕКАРОТ-СПЕЦИЈАЛИСТ ПО ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ]

[АДРЕСА НА ЛЕКАРОТ-СПЕЦИЈАЛИСТ ПО ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ]

како лекар-специјалист по воздухопловна медицина за проценка на здравствената способност

УСЛОВИ:

1. Ова овластување се ограничува на правата определени во прилогот кон ова овластување за AME;

2. Ова овластување бара усогласување со правилата и процедурите за спроведување определени во Дел-MED.

3. Ова овластување останува валидно за период од 3 години до [xx/yy/zzzz (**)] , под услов да се исполнети условите од Дел-OR, освен ако не е вратено, заменето, ограничено, суспендирано или повлечено.

Датум на издавање: xx/yy/zzzz Потпис: [надлежен орган]

* За земјите, кои не се членки на ЕУ, се брише "Европска унија".

** Датум на истек на рокот на валидност: ден/месец/година

Прилог 1

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ЛЕКАР-СПЕЦИЈАЛИСТ ПО ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ

Прилог кон број на овластување за АМЕ:

ПРАВА И ОПСЕГ

[Име и академска титула на лекарот-специјалист по воздухопловна медицина] го добива правото(ата) да врши воздухопловни здравствени прегледи и проценки за издавањето на лекарски уверенија, како што е посочено во табелата подолу и да издава такви лекарски уверенија за:

LAPL	[да/датум]
Класа 2	[да/датум]
Класа 1 продолжување/обновување	[да/датум]/[не]

Датум на издавање: xx/yy/zzzz Потпис: [надлежен орган]

Прилог 1

АНЕКС VII

ОРГАНИЗАЦИСКИ УСЛОВИ ЗА ЕКИПАЖИ НА ВОЗДУХОПЛОВИ [ДЕЛ-ORA]

ПОДДЕЛ GEN

ОПШТИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ 1

Општо

ORA.GEN.105 Надлежен орган

(а) За целите на овој дел, надлежниот орган кој врши надзор над:

(1) организации, кои подлежат на обврска за издавање на уверение за работа, е:

(i) за организации, кои го имаат нивно основно место на дејност во земја-членка, органот определен од страна на таа земја-членка;

(ii) за организации, кои го имаат нивно основно место на дејност во трета држава, Агенцијата;

(2) FSTD е:

(i) Агенцијата, за FSTD,:

— кои се наоѓаат надвор од територијата на земјите-членки, или,

— кои се наоѓаат во рамките на територијата на земјите-членки и се експлоатираат од страна на организации, кои го имаат нивното основно место на дејност во трета држава,

(ii) за FSTD, кои се наоѓаат во рамките на територијата на земјите-членки и се експлоатираат од страна на организации, кои го имаат нивното основно место на дејност во земја-членка, органот определен од страна на земјата-членка, каде што организацијата ги експлоатира уредите има свое основно место на дејност, или Агенцијата, ако тоа е побарано од страна на засегнатата земја-членка.

(б) Кога FSTD, кои се наоѓаат надвор од територијата на земјите-членки, се експлоатираат од страна на организација, која поседува уверение за работа од страна на земја-членка, Агенцијата ги квалификува овие FSTD во координација со земјата-членка, која ја сертифицирала организацијата, која ги експлоатира таквите FSTD.

ORA.GEN.115 Аплицирање за уверение за работа за организација

(а) Аплицирањето за уверение за работа за организација или измена на постојно уверение за работа се прави во форма и на начин утврдени од страна на надлежниот орган, земајќи ги предвид применливите услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

(б) Кандидатите за првично уверение за работа доставуваат до надлежниот орган документација, која покажува како тие ќе ги исполнуваат условите утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување. Таквата документација вклучува процедура, која опишува како промените, кои не бараат претходно одобрување, ќе се управуваат и за нив ќе се известува надлежниот орган.

ORA.GEN.120 Средства за усогласување

(а) Во прилог на АМС донесени од страна на Агенцијата, можат да се употребат алтернативни средства за усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините

Прилог 1

права за спроведување.

(б) Кога организација сака да употреби некое алтернативно средство, таа го доставува до надлежниот орган неговиот целосен опис на алтернативните средства за усогласување. Описот ги вклучува сите измени во упатствата или процедурите, кои можат да бидат соодветни, како и проценка, која го докажува исполнувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

Организацијата може да ги спроведе овие алтернативни средства за усогласување по претходно одобрување од страна на надлежниот орган и по добивање на известувањето, како што е предвидено во ARA.GEN.120(г).

ORA.GEN.125 Услови на одобрувањето и права на организацијата

Организација која поседува уверение за работа го почитува опсегот и правата дефинирани во условите на одобрувањето приложени кон уверението за работа на организацијата.

ORA.GEN.130 Промени кај организации

(а) Секоја промена, која влијае на:

(1) опсегот на уверението за работа или условите на одобрување на организацијата; или

(2) некој од елементите на системот за управување на организацијата, како што е барано од ORA.GEN.200(а)(1) и (а)(2), претходно се одобрува од страна на надлежниот орган.

(б) За сите промени, кои бараат претходно одобрување во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините права за спроведување, организацијата аплицира и добива одобрување издадено од страна на надлежниот орган. Барањето се поднесува пред спроведувањето на таква промена, за да се даде можност на надлежниот орган да го утврди континуираното усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување и да го измени, ако е потребно, уверението за работа на организацијата и соодветните услови на одобрување приложени кон него.

Организацијата ја доставува до надлежниот орган целата соодветна документација.

Промената се воведува само по добивање на официјално одобрување од страна на надлежниот орган во согласност со ARA.GEN.330.

Организацијата работи под условите пропишани од страна на надлежниот орган за време на такви промени, кога е применливо.

(в) Сите промени, кои не бараат претходно одобрување, се одобруваат и за нив се известува надлежниот орган, како што е дефинирано во процедурата одобрена од страна на надлежниот орган во согласност со ARA.GEN.310(в).

ORA.GEN.135 Континуирана валидност

(а) Уверението за работа на организацијата останува валидно, под услов:

(1) организацијата да продолжува да ги исполнува соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, земајќи ги предвид одредбите поврзани со обработката на наодите, како што е определено под ORA.GEN.150;

(2) на надлежниот орган да му е даден пристап до организацијата, како што е дефинирано во ORA.GEN.140, за да се утврди континуираното усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за

Прилог 1

спроведување; и

(3) уверението за работа да не е вратено или повлечено.

(б) По повлекување или враќање, уверението за работа веднаш се предава на надлежниот орган.

ORA.GEN.140 Пристап

За целите на усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, организацијата дава пристап до сите капацитети, воздухоплови, документи, евиденција, податоци, процедури или кој било друг материјал, кој се однесува на нејзината активност, која подложи на добивање на уверение за работа, без разлика дали се договорени или не, на секое лице овластено од страна на:

(а) надлежниот орган дефиниран во ORA.GEN.105; или

(б) органот, кој постапува согласно одредбите од ARA.GEN.300(г), ARA.GEN.300(д) или ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Наоди

По добивање на известување за наоди, организацијата:

(а) ја утврдува основната причина за неусогласеноста;

(б) подготвува корективен акциски план; и

(в) го докажува спроведувањето на корективната активност со цел да се задоволи надлежниот орган во рамките на период договорен со тој орган, како што е дефинирано во ARA.GEN.350(г).

ORA.GEN.155 Брза реакција во однос на безбедносен проблем

Организацијата ги спроведува:

(а) сите безбедносни мерки побарани од страна на надлежниот орган во согласност со ARA.GEN.135(в); и

(б) сите соодветни задолжителни безбедносни информации издадени од страна на Агенцијата, вклучувајќи директиви за пловидбеност.

ORA.GEN.160 Известување за настани

(а) Организацијата го известува надлежниот орган, и секоја друга организација, која земјата на операторот бара да биде информирана, за секоја несреќа, сериозен инцидент и настан, како што е дефинирано во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот ([1]) и Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ([2]).

(б) Без да е во спротивност со став (а), организацијата го известува надлежниот орган и организацијата одговорна за проектирањето на воздухопловот за секој инцидент, неисправност, технички дефект, кој ги надминува техничките ограничувања, настан, кој би можел да истакне неточни, нецелосни или двосмислени информации содржани во податоците собрани во согласност со Дел-21 или друга невообичаена околност, која ја загрозила или можела да ја загрози безбедносната експлоатација на воздухопловот, без да доведе до несреќа или сериозен инцидент.

[1] Сл. весник L 295, 12 ноември 2010 год., стр. 35.
[2] Сл. весник L 167, 4 јули 2003 год., стр. 23.

Прилог 1

(в) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010, Директива 2003/42/ЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2007 на Комисијата ([1]) и Регулатива (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата ([2]), извештаите наведени во ставови (а) и (б) се прават во форма и на начин утврдени од страна на надлежниот орган и ги содржат сите значајни информации во врска со состојбата позната на организацијата.

(г) Извештаите се прават што е можно побрзо, и во секој случај во рамките на 72 часа, откако организацијата ја утврдува состојбата за која извештајот се однесува, освен ако вонредни околности не го спречат ова.

(д) Кога е соодветно, организацијата изготвува дополнителен извештај со детали од активностите, кои планира да ги преземе, за да спречи слични настани во иднина, веднаш откако ќе ги определи овие активности. Овој извештај се изготвува во форма и на начин утврдени од страна на надлежниот орган.

ОДДЕЛ II

Управување

ORA.GEN.200 Систем за управување

(а) Организацијата воведува, спроведува и одржува систем за управување, кој вклучува:

(1) јасно дефинирани области на надлежност и одговорност и во целата организација, вклучувајќи директна безбедносна одговорност на одговорниот раководител;

(2) опис на сите правила и принципи на организацијата во однос на безбедноста, наречени како безбедносна политика;

(3) утврдување на закани по воздухопловната безбедност, кои произлегуваат од активностите на организацијата, нивната оценка и управувањето со придружните ризици, вклучувајќи преземање на активности за ублажување на ризикот и проверка на нивната ефикасност;

(4) одржување на персонал обучен и квалификуван за извршување на нивните задачи;

(5) документација за сите клучни процеси на системот за управување, вклучувајќи процес за известување на персоналот за неговите одговорности и процедурата за измена на оваа документација;

(6) функција за следење на усогласувањето на организацијата со соодветните барања. Следењето на усогласувањето вклучува систем за понатамошно информирање на одговорниот раководител за наодите за да се гарантира спроведување на корективни активности, кога е потребно; и

(7) секакви дополнителни услови, кои се пропишани во соодветните подделови од овој дел или други применливи делови.

(б) Системот за управување одговара на големината на организацијата и на природата и сложеноста на нејзината активност, земајќи ги предвид заканите и придружните ризици својствени за вакви активности.

ORA.GEN.205 ORA.GEN.205 Договорни активности

[1] Сл. весник L 294, 13 ноември 2007 год., стр. 3.
[2] Сл. весник L 295, 14 ноември 2007 год., стр. 7.

Прилог 1

(а) Договорните активности ги вклучуваат сите активности во рамките на опсегот на организацијата на одобрувањето, кои се извршуваат од страна на друга организација, која поседува уверение за работа да врши таква активност или ако не поседува уверение за работа , работи согласно одобрувањето на договорната организација. Организацијата гарантира дека кога договара или купува каков било дел од својата активност, договорната или купената услуга или производ одговара на применливите услови.

(б) Кога организација која поседува уверение за работа доделува со договор одреден дел од својата активност на организација, која не поседува уверение за работа во согласност со овој Дел да врши таква активност, договорната организација работи согласно одобрувањето на договорната организација. Договорната организација гарантира пристап на надлежниот орган до договорната организација, за да се утврди континуирано усогласување со применливите услови.

ORA.GEN.210 Услови за персоналот

(а) Организацијата назначува одговорен раководител, кој има овластување да гарантира дека сите активности можат да бидат финансирани и извршени во согласност со применливите услови. Одговорниот раководител е одговорен за воведување и одржување на ефективен систем за управување.

(б) Организацијата именува лице или група на лица, кои се одговорни организацијата да продолжи да ги исполнува применливите услови. Таквото(-ите) лице(-а) се одговорни пред одговорниот раководител.

(в) Организацијата располага со доволен квалификуван персонал за извршување на планираните задачи и активности во согласност со применливите услови.

(г) Организацијата води соодветна евиденција за искуството, квалификацијата и обуката за да покаже усогласување со став (в).

(д) Организацијата гарантира дека целиот персонал е информиран за правилата и процедурите, кои се однесуваат на извршувањето на нивните обврски.

ORA.GEN.215 Услови за опрема

Организацијата располага со опрема, која го овозможува извршувањето и управувањето на сите планирани задачи и активности во согласност со применливите услови.

ORA.GEN.220 Водење на евиденција

(а) Организацијата воспоставува систем за водење на евиденција, кој овозможува адекватно чување и конзистентно следење на сите разработени активности, кои ги опфаќаат особено сите елементи наведени во ORA.GEN.200.

(б) Форматот на евиденцијата се определува во процедурите на организацијата.

(в) Евиденцијата се чува на начин, кој гарантира заштита од оштетување, измена и кражба.

ПОДДЕЛ АТО

ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУКА

ОДДЕЛ 1

Општо

ORA.ATO.100 Опсег

Прилог 1

Овој поддел ги утврдува условите, кои треба да ги исполнуваат организациите, кои држат обука за дозволи за пилоти и соодветни овластувања и потврди.

ORA.ATO.105 Аплицирање

(а) Кандидатите за издавањето на уверение за работа за одобрена организација за обука (АТО) ги доставуваат до надлежниот орган:

(1) следниве информации:

(i) назив и адреса на организацијата за обука;

(ii) датум на кој имаат намера да ја започнат активноста;

(iii) лични податоци и квалификации на раководителот на обуката (РО), инструкторот(ите) за летање, инструкторите за обука за симулација на лет и инструкторот(ите) за теоретска обука;

(iv) назив(и) и адреса(и) на аеродром(ите) и/или местото(-та), каде што обуката треба да спроведе;

(v) список на воздухоплови, кои треба да се користат за обука, вклучувајќи ја нивната група, класа или тип, регистрација, сопственици и категорија на уверение за пловидбеност, ако е применливо;

(vi) список на уредите за обука за симулација на лет (FSTD), кои организацијата за обука има намера да ги користи, ако е применливо;

(vii) типот на обука, кој организацијата за обука сака да го држи и соодветната програма за обука; и

(2) упатствата за експлоатација и обука.

(б) Организации за обука за испит за летање. И покрај (а)(1)(iv) и (v), организации за обука кои држат обука за испит за летање доставуваат само:

(iv) назив(и) и адреса(и) на главниот(те) аеродром(ите) и/или местото(-та), каде што обуката треба да спроведе; и

(2) список на типовите или категориите на воздухоплови, кои треба да се користат за обука за испит за летање.

(в) Во случај на промена на уверението за работа, кандидатите ги доставуваат до надлежниот орган соодветните делови од информациите и документацијата наведени во (а).

ORA.ATO.110 Услови за персоналот

(а) Се именува НТ. НТ има богато искуство како инструктор во областите соодветни за обуката држена од страна на АТО и поседува добри менаџерски способности.

(б) Одговорностите на НТ вклучуваат:

(1) гарантирање дека држената обука е усогласена со Дел-FCL и, во случај на обука за испит за летање, дека соодветните услови од Дел-21, и програмата за обука се утврдени;

(2) гарантирање на задоволителното интегрирање на обука за летање со воздухоплов или уреди за обука за симулација на лет (FSTD) и теоретска обука; и

(3) надзор над развојот на индивидуални ученици.

(в) Инструкторите за теоретска обука имаат:

Прилог 1

(1) практични знаења во воздухопловството во областите соодветни за дрената обука и оделе на курс за обука за инструктори; или

(2) претходно искуство во држење теоретска обука и соодветни теоретски знаења за предметот за кој тие ќе држат теоретска обука.

(г) Инструкторите за летање и инструкторите за обука за симулација на лет ги имаат квалификациите барани од Дел-FCL за типот на обука, кој тие го држат.

ORA.ATO.120 Водење на евиденција

Следнава евиденција се чува за период од најмалку 3 години по завршувањето на обуката:

(а) детали за обука за летање на земја, обука за летање, и обука за симулирано летање држени на индивидуални ученици;

(б) детални и редовни извештаи за напредокот од инструктори, вклучувајќи проценки, и редовни испити за летање и испитувања на земја; и

(в) информации од дозволите и соодветните овластувања и потврди на учениците, вклучувајќи ги датумите на истек на рокот на валидност на лекарските уверенија и овластувања.

ORA.ATO.125 Програма за обука

(а) За секој понуден тип на курс се подготвува програма за обука.

(б) Програмата за обука се усогласува со барањата од Дел-FCL и, во случај на обука за испит за летање, соодветните услови од Дел-21.

ORA.ATO.130 Упатство за обука и упатство за експлоатација

(а) АТО изготвува и одржува упатство за обука и обука за експлоатација, кои содржат информации и инструкции за да му се овозможи на персоналот да ги извршува своите обврски и да дадат насоки на учениците за тоа како да ги исполнуваат условите од курсот.

(б) АТО им ги обезбедува на персоналот и, кога е соодветно, на учениците информациите содржани во упатството за обука, упатството за експлоатација и документацијата за одобрување на АТО.

(в) Во случај кога АТО држи обука за испит за летање, упатството за експлоатација се усогласува со условите за упатството за експлоатација за испит за летање, како што е утврдено во Дел-21.

(г) Упатството за експлоатација утврдува шеми за временско ограничување на летање за инструктори за летање, вклучувајќи ги максималните часови на летање, максималното работно време и минималното време за одмор меѓу исполнувањето на обврските како инструктор во согласност со Дел-ORO.

ORA.ATO.135 Воздухоплови за обука и FSTD

(а) АТО располага со адекватна флота на воздухоплови за обука или FSTD соодветни за дрените курсеви за обука.

(б) АТО држи обука со FSTD само кога докажува на надлежниот орган:

(1) адекватност меѓу спецификациите на FSTD и соодветната програма за обука;

(2) дека користените FSTD се усогласени со соодветните услови од Дел-FCL;

Прилог 1

(3) во случај на коMPLетен симулатор за летање (FFS), дека FFS адекватно го претставува соодветниот тип на воздухоплов; и

(4) дека вовел систем за адекватно следење на промените кај FSTD и гарантирање дека тие промени не влијаат на адекватноста на програмата за обука.

(в) Ако воздухопловот, кој се користи за испит за практична оспособеност, е од тип различен од типот на FFS, кој се користи за обука за летање по надворешна видливост, максималното признавање се ограничува на предвиденото за процедури за летање и навигација II (FNPT II) за авиони и FNPT II/III за хеликоптери во соодветната програма за обука за летање.

(г) Организации за обука за испит за летање. Воздухопловот, кој се користи за обука за испит за летање, е соодветно опремен со инструменти, согласно целта на обуката.

ORA.ATO.140 Аеродроми и експлоатациски места

Кога држи обука за летање со воздухоплов, АТО употребува аеродроми или експлоатациски места, кои ги имаат соодветните капацитети и карактеристики, за да се овозможи обука за соодветните маневри, земајќи ја предвид дрената обука и категоријата и типот на користениот воздухоплов.

ORA.ATO.145 Предуслови за обука

(а) АТО гарантира дека учениците ги исполнуваат сите предуслови за обука утврдени во Дел-MED, Дел-FCL, и, ако е применливо, како што е дефинирано во податоците утврдени во согласност со Дел-21.

(б) Во случај на АТО, која држи обука за испит за летање, учениците ги исполнуваат сите предуслови за обука утврдени во Дел-21.

ORA.ATO.150 Обука во трети држави

Кога АТО е одобрена да држи обука за овластување за летање по инструменти (IR) во трети држави:

(а) програмата за обука вклучува летање за приспособување во една од земјите-членки пред да се полага испитот за практична оспособеност за ИР; и

(б) испитот за практична оспособеност за IR се полага во една од земјите-членки.

ОДДЕЛ II

Дополнителни услови за АТО, кои држат обука за CPL, MPL и ATPL и соодветните овластувања и потврди

ORA.ATO.210 Услови за персоналот

(а) *Раководител на обуката (HT)*. Освен во случај на АТО, кои држат обука за испит за летање, именуваниот НТ има богато искуство како инструктор за дозволи за професионален пилот и соодветните овластувања и потврди.

(б) *Главен инструктор за летање (CFI)*. АТО, која држи обука за летање, именува CFI, кој е одговорен за надзорот на инструкторите за летање и инструкторите за обука за симулација на лет и за стандардизирањето на целата обука за летање и обуката за симулација на лет. CFI ги има дозволата за професионален пилот од највисок степен и соодветните овластувања поврзани со спроведените курсеви за обука за летање и има

Прилог 1

овластување за инструктор со правото да обучува за најмалку еден од држените курсевите за обука.

(в) *Главен инструктор за теоретска обука (CTKI)*. АТО, која држи теоретска обука, именува CTKI, кој е одговорен за надзорот на сите инструктори за теоретска обука, и за стандардизацијата на целата теоретска обука. CTKI има богато искуство како инструктор за теоретска обука во областите соодветни за обуката држена од страна на АТО.

ORA.ATO.225 Програма за обука

(а) Програмата за обука вклучува детален опис на обуката за летање и теоретската обука, презентиран по недели или по фази, список на стандардни вежби и резиме на наставната програма.

(б) Содржината и распоредот на програмата за обука се определува упатството за обука.

ORA.O.230 Упатство за обука и упатство за експлоатација

(а) Упатството за летање ги посочува стандардите, темите и целите на обуката за секоја фаза од обуката, кои учениците треба да ги постигнат и ги вклучува следниве предмети:

— план на обука,

— инструкции и воздушни вежби,

— обука за летање со FSTD, ако е применливо,

— теоретска обука.

(б) Упатството за експлоатација обезбедува соодветни информации за одделни групи на персонал, како инструктори за обука, инструктори за обука за симулација на лет и инструктори за теоретска обука, персонал за експлоатација и технички персонал, и вклучува општи, технички информации, информации за рути и информации за обука на персоналот.

ОДДЕЛ III

Дополнителни услови за АТО, кои држат посебни типови на обука

Поглавје 1

Курсеви на далечина

ORA.ATO.300 Општо

АТО може да биде одобрена за да спроведува програми за модуларни курсеви преку учење на далечина во следниве случаи:

(а) модуларни курсеви за теоретска обука;

(б) курсеви за дополнителни знаења за овластување за класа или тип; или

(в) курсеви за одобрена претходна теоретска обука за овластување за прв тип на повеќемоторен хеликоптер.

ORA.ATO.305 Обука во училница

(а) За сите предмети од модуларните курсеви на далечина е вклучена обука во училница.

(б) Времето на обука во училница не е помалку од 10 % од вкупното времетраење на

Прилог 1

курсот.

(в) За оваа цел, достапна е училница во главното место на дејност на АТО или во рамките на соодветниот капацитет на друго место.

ORA.ATO.310 Инструктори

Сите инструктори се целосно запознаени со условите за програмите за дописно учење.

Поглавје 2

Обука за летање помината на земја

ORA.ATO.330 Општо

(а) Одобрување за обука за летање помината на земја (ZFTT), како што е определено во Дел-FCL, се дава само на АТО, кои исто така ги имаат правата да спроведуваат операции во комерцијален воздушен сообраќај, или АТО, кои имаат посебни договори со оператори во комерцијален воздушен сообраќај.

(б) Одобрување за ZFTT се дава само ако оператор има најмалку 90 денови оперативно искуство со типот на авион.

(в) Во случај на ZFTT држена од страна на АТО, која има посебен договор со оператор, условите за 90-те денови оперативно искуство не се применуваат, ако инструкторот за овластување за тип (TRI(A)) вклучен во дополнителните полетувања и слетувања, како што е барано од Дел-ORO, има оперативно искуство со типот на авион.

ORA.ATO.335 Комплетен симулатор за летање

(а) FFS одобрен за ZFTT се користат согласно со критериумите на системот за управување на АТО.

(б) Имитацијата на движење и системот за надворешна видливост на FFS целосно се користат, во согласност со применливите спецификации за уверенија за работа за FSTD, како што е споменато во ORA.FSTD.205.

Поглавје 3

Курсеви за дозвола на екипаж составен од повеќе члена (MPL)

ORA.ATO.350 Општо

Правата да спроведува интегрирани курсеви за обука за MPL и курсеви за инструктори за MPL се даваат само на АТО, ако таа исто така го има правото да спроведува операции во комерцијален воздушен сообраќај или има посебен договор со оператор во комерцијален воздушен сообраќај.

Поглавје 4

Обука за испит за летање

Прилог 1

ORA.ATO.355 Организации за обука за испит за летање

(а) АТО, која е одобрена да држи обука за испит за летање за издавањето на категорија 1 или 2 овластување за испит за летање во согласност со Дел-FCL, може да има дополнителни права за држење на обука за други категории на испити за летање и други категории на персонал за испит за летање, под услов:

(2) да се исполнети соодветните услови од Дел-21; и

(2) да постои посебен договор меѓу АТО и организацијата одобрена по Дел-21, која вработува, или има намера да вработи, таков персонал.

(б) Евиденцијата за обуката ги вклучува писмените извештаи од страна на ученик, како што е барано од програмата за обука, вклучувајќи, кога е применливо, обработка на податоци и анализа на евидентираните параметри соодветни на типот на испит за летање.

ПОДДЕЛ FSTD

УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИИ, КОИ ЕКСПЛОАТИРААТ УРЕДИ ЗА ОБУКА ЗА СИМУЛАЦИЈА НА ЛЕТ (FSTD) И КВАЛИФИКАЦИЈА НА FSTD

ОДДЕЛ 1

Барања за организации, кои експлоатираат FSTD

ORA.FSTD.100 Општо

(а) Кандидатот за уверение за квалификација на FSTD докажува на надлежниот орган дека вовел систем за управување во согласност со Оддел II од ORA.GEN. На овој начин, кандидатот покажува дека, директно или преку договор, има способност да ја одржува ефективноста, функциите и други карактеристики определени за квалификациско ниво на FSTD и да ја контролира инсталацијата на FSTD.

(б) Ако кандидатот е имателот на уверение за квалификација издаден во согласност со овој дел, спецификациите на FSTD се опишани:

(1) во условите на уверението за работа на АТО; или

(2) во случај на имател на АОС, во упатството за обука.

ORA.FSTD.105 Одржување на квалификацијата на FSTD

(а) Со цел одржување на квалификацијата на FSTD, имателот на уверение за квалификација на FSTD се подложува на целиот збир од испити содржани во рамките на Главното упатство за испит за квалификација (MQTG) и функционални и субјективни испити постепено за време на 12-месечен период.

(б) Резултатите се датираат, означуваат како анализирани и оценети, и задржани во согласност со ORA.FSTD.240, за да се докаже дека стандардите на FSTD се одржани.

(в) Се воведува систем за контрола на конфигурацијата за гарантирање на континуираната целост на хардверот и софтверот на квалификуваните FSTD.

ORA.FSTD.110 Модификации

(а) Имателот на уверение за квалификација на FSTD воведува и одржува систем за идентификација, оценка и вклучување на сите важни модификации во FSTD, кои ги експлоатира, особено:

Прилог 1

(1) сите модификации на воздухоплови, кои се суштински за обука, испитување и проверка, без разлика дали се наметнати од директива за пловидбеност; и

(2) секоја модификација на FSTD, вклучувајќи ги системот за движење и системот за надворешна видливост, кога е суштинско за обука, испитување и проверка, како во случај на корекции на податоци.

(б) Модификации на хардверот и софтверот на FSTD, кои влијаат на карактеристиките, можностите за дејство и функционирањето на системите, или кои било значајни модификации на системот за движење или системот за надворешна видливост се оценуваат за да се определи влијанието врз оригиналните критериуми за квалификација. Организацијата подготвува измени за секоја од засегнатите испитувања за согласност. Организацијата ги испитува FSTD по новите критериуми.

(в) Организацијата претходно го информира надлежниот орган за сите значајни промени за да определи дали извршените испитувања се задоволителни. Надлежниот орган определува дали е потребна посебно оценка на FSTD пред нивната повторна употреба за обука по модификацијата.

ORA.FSTD.115 Инсталации

(а) Имателот на уверение за квалификација на FSTD гарантира дека:

(1) FSTD се инсталирани во соодветни услови, кои ја потпомагаат безбедносната и конзистентна експлоатација;

(2) сите патници на FSTD и техничкиот персонал се информирани за безбедноста во FSTD, за да се гарантира дека се информирани за целата безбедносна опрема и процедури на FSTD во случај на итна ситуација; и

(3) FSTD и неговите инсталации се усогласуваат со локалните прописи за здравјето и безбедноста.

(б) Карактеристиките за безбедноста на FSTD, како што се итни запирања и итно осветлување, се проверуваат најмалку еднаш годишно и се евидентираат.

ORA.FSTD.120 Дополнителна опрема

Кога е додадена дополнителна опрема на FSTD, иако не е потребно за квалификација, таа се оценува од страна на надлежниот орган за да гарантира дека таа нема негативно влијание врз квалитетот на обуката.

ОДДЕЛ II

Услови за квалификацијата на FSTD

ORA.FSTD.200 Аплицирање за квалификација на FSTD

(а) Аплицирањето за уверение за квалификација на FSTD се прави во форма и на начин утврдени од страна на надлежниот орган:

(1) во случај на основни уреди за обука за летање по инструменти (BITD), од страна на производителот на BITD;

(2) во сите други случаи, од страна на организацијата, која има намера да ги експлоатира FSTD.

(б) Кандидатите за првична квалификација доставуваат до надлежниот орган

Прилог 1

документација, која покажува како тие ќе ги исполнуваат условите утврдени во оваа регулатива. Таквата документација ја вклучува процедурата утврдена за да се гарантира усогласување со ORA.GEN.130 и ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Спецификации за уверенија за работа за FSTD

(а) Агенцијата разработува, во согласност со член 19 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, спецификации за уверенија за работа како стандардни средства за докажување на усогласување на FSTD со суштинските услови од Анекс III кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Таквите спецификации за уверенија за работа се доволно детални и конкретни за да ги информираат кандидатите за условите под кои квалификациите ќе се издаваат.

ORA.FSTD.210 Основа за квалификација

(а) Основата за квалификација за издавањето на уверение за квалификација на FSTD се состои од:

(1) применливите спецификации за уверенија за работа утврдени од страна на Агенцијата, кои се во сила на датумот на примената за првичната квалификација;

(2) податоците за согласност на воздухопловот дефинирани од страна на податоци, како што е одобрено согласно Дел-21, ако е применливо; и

(3) сите посебни услови пропишани од страна на надлежниот орган, ако соодветните спецификации за уверенија за работа не содржат адекватни или соодветни стандарди за FSTD, поради тоа што FSTD имаат нови или различни карактеристики од оние, на кои се базираат применливите спецификации за уверенија за работа.

(б) Основата за квалификација се применува за идни периодични квалификации на FSTD, освен ако повторно не се категоризира.

ORA.FSTD.225 Времетраење и континуирана валидност

(а) Квалификацијата за уред за целосна симулација за лет (FFS), уреди за обука по летање (FTD), или уреди за оспособување на процедури за летање и навигација (FNPT) останува валидна, под услов:

(1) FSTD и организацијата, која ги експлоатира, да продолжат ги исполнуваат применливите услови;

(2) на надлежниот орган да му е даден пристап до организацијата, како што е дефинирано во ORA.GEN.140, за да се утврди континуираното усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување; и

(3) уверението за квалификација да не е вратен или повлечен.

(б) Периодот од 12 месеци утврден во ARA.FSTD.120(б)(1) може да биде продолжен до 36 месеци, во следниве околности:

(1) FSTD да биде предмет на првична и најмалку една периодична оценка, која го утврдила нивното усогласување со основата за квалификација;

(2) имателот на уверение за квалификација на FSTD да добие задоволителни регулаторни оценки на FSTD за време на претходните 36 месеци;

(3) надлежниот орган врши официјална проверка на системот за следење на усогласувањето дефинирана во ORA.GEN.200(а)(6) на организацијата на секои 12

месеци; и

(4) определено лице од организацијата со адекватно искуство го прегледува редовното спроведување на испитите од упатството за испит за квалификација (QTG) и ги спроведува соодветните функции и субјективни испити на секои 12 месеци и праќа извештај со резултатите до надлежниот орган.

(в) Квалификацијата за BITD останува валидна, под услов да се прави редовна оценка за усогласување со применливата основа за квалификација од страна на надлежниот орган во согласност со ARA.FSTD.120.

(г) По враќање или повлекување, уверението за квалификација на FSTD веднаш се предава на надлежниот орган.

ORA.FSTD.230 Промени на квалификувани FSTD

(а) Имателот на уверение за квалификација на FSTD го информира надлежниот орган за сите предложени промени на FSTD, како што се:

(1) значајни модификации;

(2) преместување на FSTD; и

(3) секое деактивирање на FSTD.

(б) Во случај на зголемување на квалификациското ниво на FSTD, организацијата се обраќа до надлежниот орган за оценување со цел зголемување на нивото. Организацијата ги спроведува сите испитувања за согласност за бараното квалификациско ниво. Резултати од претходни оценки не се користат за согласност на карактеристиките на FSTD за ова зголемување.

(в) Кога FSTD се преместува на ново место, организацијата го информира надлежниот орган пред почетокот на планираната активност и му доставува распоред на соодветните настани.

Пред пуштањето на FSTD во експлоатација на новото место, организацијата спроведува најмалку една третина од испитувањата за согласност, и функционалните испитувања и субјективните испитувања за да се гарантира дека функционирањето на FSTD го исполнува оригиналниот квалификациски стандард. Копија од документацијата за испитувањата се задржува заедно со евиденцијата за FSTD за преглед од страна на надлежниот орган.

Надлежниот орган може да изврши оценка на FSTD по преместувањето. Оценката е во согласност со оригиналната основа за квалификација на FSTD.

(г) Ако организацијата планира да ги деактивира FSTD за подолги периоди, надлежниот орган се известува и се преземаат соодветни мерки за контрола за којшто период FSTD не се активни.

Организацијата се договара со надлежниот орган за деактивација, какво било чување и повторна активација за да гарантира дека FSTD можат да бидат повторно активни со нивното оригинално квалификациско ниво.

ORA.FSTD.235 Префрлување на квалификација на FSTD

(а) Кога има промена на организацијата, која ги експлоатира FSTD, новата организација го информира однапред надлежниот орган за да се договори план за префрлање на FSTD.

(б) Надлежниот орган може да изврши оценка во согласност со оригиналната основа за квалификација на FSTD.

Прилог 1

(в) Кога FSTD веќе не ја исполнуваат својата првична основа за квалификација, организацијата аплицира за ново уверение за квалификација на FSTD.

ORA.FSTD.240 Водење на евиденција

Имателот на уверение за квалификација на FSTD ги чува:

(а) сите документи, кои ја опишуваат и докажуваат првичната основа за квалификација и ниво на FSTD за времетраење од работниот век на FSTD; и

(б) сите периодични документи и извештаи поврзани со сите FSTD и со активностите за следење на усогласувањето за период од најмалку 5 години.

ПОДДЕЛ AeMC

ЦЕНТРИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА

ОДДЕЛ 1

Општо

ORA.AeMC.105 Опсег

Овој поддел ги утврдува дополнителните услови, кои треба да се исполнат од страна на организација, за да биде квалификувана за добивањето или продолжувањето на одобрување како центар за воздухопловна медицина (AeMC) за издавање на лекарски уверенија, вклучувајќи класа 1 лекарски уверенија.

ORA.AeMC.115 Аплицирање

Кандидатите за уверение за AeMC:

(а) го исполнуваат MED.D.005; и

(б) доставуваат покрај документацијата за одобрувањето на организација барана од ORA.GEN.115 детали за клиничките врски со определените болници или медицински институти за целта на вршење на прегледи од специјалисти.

ORA.AeMC.135 Континуирана валидност

Уверението за работа за AeMC се издава за неопределен рок. Тој останува валиден, под услов имателот и лекарите-специјалисти по воздухопловна медицина за проценка на здравствената способност од организацијата:

(а) да го исполнуваат MED.D.030; и

(б) да го гарантираат нивното континуирано искуство преку вршење на адекватен број на класа 1 лекарски прегледи секоја година.

ОДДЕЛ II

Управување

ORA.AeMC.200 Систем за управување

AeMC воведува и одржува систем за управување, кој ги вклучува ставките споменати во ORA.GEN.200 и, покрај тоа, процеси:

Прилог 1

(а) за издавање на лекарско уверение за работа во согласност со Дел-MED; и

(б) за гарантирање на лекарска доверливост во секое време.

ORA.AeMC.210 Услови за персоналот

(а) AeMC:

(1) располага со лекар-специјалист по воздухопловна медицина за проценка на здравствената способност (AME) именуван како раководител на AeMC, со права да издава класа 1 лекарски уверенија и доволно искуство во воздухопловна медицина за да ги извршува своите обврски; и

(2) има на располагање адекватен број на квалификувани AME и друг технички персонал и експерти.

(б) Раководителот на AeMC е одговорен за координирање на проценката на резултатите од прегледите и за потпишување на извештаи, уверенија и првични класа 1 лекарски уверенија.

ORA.AeMC.215 Услови за опрема

AeMC е опремен со медицинска техника адекватна за извршување на прегледи поврзани со воздухопловна медицина потребни за остварувањето на правата вклучени во опсегот на одобрувањето.

ORA.AeMC.220 Водење на евиденција

Покрај евиденцијата барана од ORA.GEN.220, AeMC:

(а) ја чува евиденција со детали од лекарски прегледи и проценки направени за издавањето, продолжувањето или обновувањето на лекарски уверенија и нивните резултати за минимален период од 10 години по датумот од последниот преглед; и

(б) ја чува целата здравствена евиденција на начин на кој во секое време се гарантира лекарската доверливост.'

Прилог 1

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 70/2014 НА КОМИСИЈАТА

од 27 јануари 2014 година

за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 год. за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и воспоставувањето на Европската агенција за воздухопловна безбедност и за отповикување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([1]), а особено член 7(6), член 8(5) и член 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата ([2]) детално ги утврдува правилата за определени дозволи за пилоти и конверзија на националните дозволи за пилоти и на националните уверенија, како и условите за прифаќање на дозволи од трети земји. Дополнително, Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 ги вклучува одредбите за издавање на уверенија за работа на одобрените организации за обука и на оператори на уреди за обука кои симулираат лет, а кои се користат за обука, тестирање и проверка на пилоти.

(2) Член 5 од Регулатива (ЕК) бр. 216/2008 кој се однесува на пловидбеност е проширен со цел да ги вклучува елементите за проценка на оперативната соодветност при спроведување на правилата за издавање на уверение за тип.

(3) Европската агенција за воздухопловна безбедност (Агенцијата) утврди дека е неопходно да се измени Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 ([3]) на Комисијата со цел да и се овозможи на Агенцијата да ги одобри податоците за оперативна соодветност како дел од процесот за издавање на уверение за тип.

(4) Податоците за оперативна соодветност треба да вклучуваат задолжителни елементи за обука на екипаж на лет за овластување за тип. Овие елементи треба да преставуваат основа за развојот на курсевите за обука за тип.

(5) Условите во врска со воспоставувањето на курсеви за обука на екипаж на лет за тип на воздухоплов се однесуваат на податоците за оперативна соодветност, но кога тие

[1] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

[2] Сл. весник L 311, 25 ноември 2011 год., стр. 1.

[3] Сл. весник L 224, 21 август 2012 год., стр. 1.

Прилог 1

податоци не се достапни, потребно е да постои општа одредба како и преодни мерки.

(6) Агенцијата подготви нацрт правила за спроведување на концептот за податоците за оперативна соодветност и ги достави како мислење ([1]) до Комисијата во согласност со член 19(1) од Регулатива (ЕК) бр. 216/2008.

(7) Затоа Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 треба соодветно да биде изменета.

(8) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

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

(1) Се додава следниов член 9а:

"Член 9а

Обука за овластување за тип и податоци за оперативна соодветност

1. Каде во Анексите на оваа регулатива се упатува на податоци за оперативна соодветност воспоставени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012, и тој податок не е на располагање за соодветниот тип на воздухоплов, кандидатот за курсот за обука за овластување за тип ги задоволува само одредбите од Анексот на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

2. Курсевите за обука за овластување за тип кои се одобрени пред да е одобрен минималниот наставен план за обука на пилот за овластување за тип во податоците за оперативна соодветност за типот на воздухоплов кој одговара во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 ги вклучуваат задолжителните елементи најдоцна до 18 декември 2017 година или две години по одобрувањето на податоците за оперативна соодветност, зависно кое е порано.

(2) Анекс VII (PART-ORA) се изменува во согласност со Анекс на оваа Регулатива.

Член 2

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

[1] Мислење бр. 07/2001 на Европската агенција за воздухопловна безбедност од 13 декември 2011година, може да се види на http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.phd.

Прилог 1

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

Брисел, 27 јануари 2014 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

Прилог 1

АНЕКС

Анекс VII (PART-ORA) кон Регулатива (ЕУ) бр 1178/2011 се изменува како што следи:

(1) Во точка ORA.GEN.160, точка (б) се заменува со следново:

(б) Без да е во спротивност со став (а), организацијата го известува надлежниот орган и организацијата одговорна за дизајнирање на воздухопловот за секој инцидент, неисправност, технички дефект, кој ги надминува техничките ограничувања и за секој настан, кој би можел да истакне неточни, нецелосни или двосмислени информации содржани во податоците за соодветна оперативност собрани во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 (*) на Комисијата или друга невообичаена околност, која ја загрозила или можела да ја загрози безбедносната експлоатација на воздухопловот, без да доведе до несреќа или сериозен инцидент.

(*) Сл. весник L 224, 21 август 2012 год., стр. 1.

(2) Точка ORA.ATO.145 се заменува со следново:

(а) АТО гарантира дека учениците ги исполнуваат сите предуслови за обука утврдени во Дел-MED, Дел-FCL, и, ако е применливо, како што е дефинирано/ во делот кој обврзува од податоците за оперативна соодветност утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.

(б) Во случај кога АТО која ја држи обука за испит за летање, учениците ги исполнуваат сите предуслови за обука утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.

(3) Во точка ORA.FSTD.210(а), точка (2) се заменува со следново:

„(2) податоците за согласност на воздухопловот дефинирани во делот кој обврзува од податоците за оперативна соодветност, како што е одобрено согласно Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012, ако е применливо; и“

Прилог 1

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 245/2014 НА КОМИСИЈАТА

од 13 март 2014 година

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

(Текст со важност за ЕЕЗ)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

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

со оглед на тоа што:

(1) Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2001 на Комисијата ([2]) ги утврдува техничките и административните процедури поврзани со екипажот во цивилното воздухопловство.

(2) Одредени земји-членки утврдиле дека одредени услови кои се дадени во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 им создава ним или на корисниците непотребен и несразмерен административен или економски товар и побарале отстапување од одредени одредби во согласност со став 6 член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр 216/2008.

(3) Условите за отстапување ги анализирала Европската агенција за воздухопловна безбедност, што, пак, резултираше во препорака до Комисијата да усвои одредени отстапувања.

(4) Во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата, земјите-членки ги посочиле уредувачките грешки кои довеле до несакани потешкотии при спроведувањето.

(5) Поради тоа потребна е промена на постоечките услови како би се вовеле отстапувања со цел да се постават јасни правила и исправки на уредувачките грешки.

(6) Понатаму, Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата во Прилог I (Дел-FCL) содржи услови за обука и проверка на овластување за летање по инструменти (IR). Тие барања за IR се базираат на претходните услови од JAR-FCL и утврдена е потребата тие да се проверат.

(7) Поради тоа треба да се постават дополнителни услови за квалификација на метеоролошките услови за летање по инструменти и за посебните услови за операции на едрилици во услови на нулта видливост.

(8) Со цел да се обезбеди дека обуката за летање по инструменти или искуството

[1] Сл. весник L 143, 30 април 2004 год., стр. 76.

[2] Сл. весник L 311, 25 ноември 2011 год., стр. 1.

Прилог 1

стекнато пред примената на оваа регулатива ќе бидат земени предвид за целта на стекнување на овие овластувања, треба да се воспостават услови за признавање на таа обука или на тоа стекнато искуство.

(9) На земјите-членки треба да им се овозможи признавање на искуствата поврзани со летање по инструменти на имателот на овластувањето кое е издадено од трети земји, доколку со тоа се гарантира нивото на безбедност кое е еднакво на она утврдено со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Потребно е да се утврдат и условите за признавање на тоа искуство.

(10) Со цел да се обезбеди непречена транзиција и високо единствено ниво на безбедност во цивилното воздухопловство во Европската унија, спроведувањето на мерките треба да биде одраз на најнова технологија, вклучувајќи ги и најдобрите практики и научни и технички достигнувања во областа на обуката на пилотите. Соодветно на тоа, техничките услови и административните постапки утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) и веќе развиените услови од Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 и постоечките национални закони кои се однесуваат на специфични национални услови, треба да се разгледаат и да се најдат одраз во пакетот правила, земајќи ги предвид посебните потреби на пилотите од генералната авијација во Европа.

(11) Агенцијата подготвува нацрт правила за спроведување и истите ги достави како мислење до Комисијата во согласност со став 1, член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(12) Земјите-членки кои имаат воспоставено националниот систем за овластување на пилоти за да летаат по метеоролошки услови за летање по инструменти (IMC), со посебни привилегии ограничени на националниот воздушен простор на земјите-членки, и кои можат да докажат дека системот е безбеден и дека постои потреба на локално ниво, треба да им биде дозволено да продолжат со издавање на таквото одобрение за ограничен период, под услов тие да исполнат одредените услови.

(13) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012[1] им овозможи на одредени летови, како што се летови за распределба на трошоците и летови за воведување на нови авиони, кои се вршат во согласност со правилата што важат за некомерцијални операции со воздухоплови кои не се сложени. Затоа постои потреба за усогласување на овој пристап со привилегиите на пилоти утврдени во Регулативата (ЕУ) 1178/2011.

(14) Затоа, потребно е да им биде дозволено да има летовите со категориите кои се утврдени во Регулативата (ЕУ) 965/2012 а со кои управуваат пилоти иматели на PPL, SPL, BPL и LAPL.

(15) Мерките кои се предвидени во оваа Регулатива се во согласност со мислењето со Комитетот на Европската агенција за воздухопловна безбедност воспоставени со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(16)Поради тоа Регулативата (ЕУ) бр 1178/2011 треба да се измени,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

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

[1] Регулатива на Комисијата (ЕУ) бр. 965/2012 од 5 октомври 2012 година на утврдување на технички услови и административни постапки кои се однесуваат на операции во воздух во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 година, стр. 1).

Прилог 1

(1) Член 3 се заменува со следново:

„Член 3

Издавање на дозволи и лекарски уверенија на пилоти

(1) Без да е во спротивност со член 8 на оваа регулатива, пилотите на воздухоплови наведени во член 4(1)(б) и (в), од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 ги исполнуваат техничките услови и административни процедури пропишани во Анекс I и Анекс IV оваа регулатива.

(2) По исклучок на правата на имателите на дозволи како што е дефинирано во Анекс I на оваа регулатива, имателите на издадените дозволи за пилоти согласно Пододдел Б или В од Анекс I на оваа регулатива може да извршуваат операции на лет од член 6 став 4а од Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012. Со тоа не се доведува во прашање усогласеноста со какви било дополнителни услови за превоз на патници ниту пак развојот на комерцијални операции како што е дефинирано во Пододдел Б или В од Анекс I на оваа регулатива."

2) Во член 4 се додава став 8:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Прилог 1

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

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

Член 2

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

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

Брисел, 13 март 2014 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

Прилог 1

АНЕКС I

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

1. Насловот FCL.015 се заменува со следново:

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

2. FCL.020 се заменува со следново:

„FCL.020 ученик - пилот

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

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

(1) во случај на авиони, хеликоптери и воздушен брод: 16 години;
(2) во случај на едрилици и балони. 14 години."

3. FCL.025 се изменува како што следува:

(а) насловот се заменува со следново:

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

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

(1) Кандидатите мора да го полагаат целиот сет проверки на теоретското познавање за стекнување на одредени дозволи или овластувања во една земја-членка.

(2) Кандидатот може да го полага теоретскиот дел од испитот, доколку тој е препорачан од страна на одобрена организација за обука (АТО) која е одговорна за нивната обука, откако тие ги имаат завршено соодветните елементи од курсот за обука за теоретското знаење со задоволителна оценка"

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

(i) став 1 се заменува со следново:

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

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

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

Прилог 1

полага целиот сет на испитување.

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

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

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

4. FCL.035 се изменува како што следува:

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

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

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

(2) PIC или на обука."

(ii) став (3) се заменува со следново:

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

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

(i) став 1 се заменува со следново:

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

(ii) се додава следниот став (5):

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

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

Прилог 1

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

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

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

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

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

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

(i) ги исполнил условите од точка (б) став (1): или

(ii) во претходните 90 дена извршил најмалку три сектори, како копилот кој лета на маршрута на истиот тип или класа на воздухоплов, или

(iii) го извршил неодамнешното искуство и обука за обновување на вештини на летање во FFS на интервали не подолги од 90 дена. Горенаведените обуки за обнова на знаење можат да се комбинираат со обука за обнова на знаење на операторите пропишани во соодветните барања на Дел-ORO. "

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

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

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

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

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

"FCL.105.B LAPL (B) – Привилегии

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

Прилог 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(16) FCL.205.B се изменува и гласи:

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

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

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

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

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

Прилог 1

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

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

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

(19) FCL.600 се заменува со следново:

„FCL.600 IR – Општо

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

(20) FCL.610 се из менува и гласи:

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

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

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

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

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

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

- Воздухопловно право,
- Општо познавање на воздухоплови - инструменти,
- Надзор и планирање на лет,
- Човекови перформанси,
- Метеорологија,
- Радионавигација,
- IFR комуникации ".

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

Прилог 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) 5 часа практична обука за MCC;

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

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

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

Прилог 1

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

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

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

(29) Се внесуваат следниве нови FCL.825 и FLC.830:

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

(а) Привилегии и услови

(1) Привилегиите на имателот на овластување за летање по инструменти на маршрута (EIR) се за спроведување на лет во дневни услови по IFR во фаза на лет на маршрута, со авион за кој кандидатот има овластување за класа или тип. Самата привилегија може да се додели и за летовите во ноќни услови по IFR во фаза на лет на маршрута ако пилотот поседува овластување за ноќни услови според е FCL.810.

(2) Имателот на EIR започнува или продолжува на лет на кој има намера да ги користи правата од неговото овластување само доколку најновите метеорлошки информации укажуваат дека:

(i) временските услови за заминување се такви да му овозможуваат на сегментот од летот од полетувањето до планираната транзиција од VFR во IFR да се спроведе во согласност со VFR ; и
(ii) временските услови во очекувано време на слетување на аеродромот на одредиште се такви да му овозможуваат на сегментот на летот за транзиција од IFR во VFR да се спроведе во согласност со VFR.

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

(в) Обука. Кандидатите за EIR мора во рок од 36 месеци во АТО да завршат:
(1) најмалку 80 часа на теоретска обука во согласност со FCL.615; и

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

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

Прилог 1

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

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

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

(е) Рок на важност, продолжување и обновување

(1) Овластувањето за EIR важи една година.

(2) Кандидатите за продолжување на важност на EIR:

(i) поминуваат проверка на стручноста на авион во рок од 3 месеци непосредно пред денот на истекот на одобрението или

(ii) во рок од 12 месеци пред датумот на истекот на одобрението вршат 6 часа налет како PIC на авиони според правилата на IFR како и пробен лет од најмалку еден час со инструктор кој е овластен за обука за IR (A) или EIR.

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

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

(i) мора да заврши обука за обнова на знаење со инструктор кој е овластен да спроведува обука за IR (A) или EIR со цел да се постигне потребното ниво на стручност; и

(ii) мора успешно да помине проверка на стручноста.

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

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

Прилог 1

или обнова на овластувањето за EIR за едномоторен авион.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) 30 часа налет со едрилица или моторна едрилица по издавањето на дозволата;
(2) да завршат курс за обука организирана од страна на АТО, вклучувајќи:

(i) теоретска обука; и

(ii) најмалку 2 часа налет со инструктор за едрилица или моторна едрилица, управувани исклучиво со помош на инструменти, од кои најмногу еден час може да биде на TMG; и

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

Прилог 1

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

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

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

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

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

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

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

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

31 FCL.905.FI се изменува и гласи:

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

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

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

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

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

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

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

„2. во случај на хеликоптери, условите како што се утврдени во FCL.910.TRI(в)(1) и

Прилог 1

предусловите за курс за обука за TRI (H) како што е наведено во FCL.915.TRI (г)(2); ".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

36. FCL.905.CRI се изменува и гласи:

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

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

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

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

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

Прилог 1

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

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

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

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

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

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

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

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

„FCL.940.MI валидност на уверение за MI

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

42. FCL.1015 се изменува и гласи:

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

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

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

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

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

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

(а) се додава нова потточка iv.:

„(iv) изјава дека испитувачот ги разгледал и ги применил националните постапки на

Прилог 1

органот надлежен за барателот доколку надлежниот орган за барателот не е ист со оној кој му го издал уверението на испитувачот; "

(б) се додава нова точка (v):

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

(44) FCL.1005.FE се изменува и гласи:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„FCL.1005.IRE IRE – Привилегии

Привилегиите за имателот на уверение за IRE се за да се спроведе испит за практична

Прилог 1

оспособеност за издавање, како и за проверка на стручноста за продолжување или обновување на EIR или MP. "

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

(а) став 3.2. се заменува со следново:

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

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

022 - Општо познавање на воздухоплови: Инструменти,

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

070 - Оперативни процедури, и

080 - Принципи на лет "

(б) Став 4.1. заменува со следново:

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

- Човечки перформанси,
- Метеорологија".

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

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

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

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

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

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

„2. Одобрението за курс за обука на MPL му се дава само на АТО кој е дел од операторите на комерцијален воздушен сообраќај, а кои имаат добиено уверение за

Прилог 1

работа во согласност со Дел-ORO, или пак имаат посебен договор со таквиот оператор. Дозволата се ограничува само на овој специфичен оператор сè до завршување на курс за оспособување на операторот за транзиција."

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

(а) Дел А се изменува како што следува:

(i) став 2 се заменува со следново:

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

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

(ii) став 10.2 се заменува со следново:

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

(б) се додава нов дел Аа:

„А.а IR (A) - модуларен курс за обука по летање
кој се базира на стекнување на вештина

ОПШТО

1. Целта на курсот е модуларна обука по летање која се темели на стекнување на вештина со цел да им се овозможи на тие што имаат PPL или CPL да стекнат овластување за летање по инструменти, земајќи го предвид претходното искуство и обуката за летање по инструменти. Овој курс е дизајниран за да им овозможи на кандидатите да се стекнат со потребното ниво на стручност за управување на авион во согласност со IFR и во МОС услови. Курсот се состои од комбинација на обука за летање по инструменти со инструктор IRI (A) или FI (A) кои се овластени за обука за IR како и обука за летање во рамките на АТО.

2. Кандидатот кој сака да следи модуларен курс чија основа е стекнување на вештини за IR (A) мора да поседува PPL (A) или CPL (A) дозвола.

3. Курсот за теоретска обука треба да се заврши во рок од 18 месеци. Обуката за летање по инструменти и испитот за практична оспособеност треба да се спроведат во периодот на важност на испитот по теоретско знаење.

4. Овој курс опфаќа:

Прилог 1

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

(б) обука за летање по инструменти.

ТЕОРЕТСКО ЗНАЕЊЕ

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

ОБУКА ЗА ЛЕТАЊЕ

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

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

(i) Кога кандидатот има:

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

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

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

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

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

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

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

Прилог 1

летање по инструменти на земјата на FNPT II или FFS-in може да се направи во FNPT I.

(i) Кога кандидатот има:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) Основи за летање по инструменти без надворешни визуелни знаци

(ii) Хоризонтален лет

(iii) Качување

(iv) Спуштање

(v) Свртувања во праволиниски лет, качување, спуштање

(vi) Летање по одредена патека со помош на инструменти (instrument pattern)

Прилог 1

(vii) Остар засврт

(viii) Радионавигација

(ix) Опоравување од невообичаени положби

(x) Лет со покриени поедини инструменти на инструменталната табла (limited panel)

(xi) Препознавање и опоравување од почетно и целосно губење на брзини

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

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

(i) преминување од лет по визуелни ориентири на лет по инструменти при полетување

(ii) стандардни заминувања и пристигнувања по инструменти

(iii) IFR процедури на маршрута

(iv) процедури за чекање

(v) приоди по инструменти до утврдени минимуми

(vi) процедури за неуспешен приод; и

(vii) слетувања од приоди по инструменти, вклучувајќи и кружење;

(г) маневри во лет и карактеристики на одреден лет

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

(i) управување со авион само со помош на инструменти за симулирано откажување на еден од моторите;

(ii) гасење на еден мотор и повторно вклучување (треба да се изведе на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS или на FNPT II).

8. На кандидатите за модуларен курс за обука по летање кои имаат PPL или CPL дозволи според Дел-FCL и важечки IR (A) кои се во согласност со одредбите од Анекс 1 од Чикашката конвенција, а се издадени од трета земја, може целосно да им бидат признаени барањата поврзани со курсот за обука, а кои се споменати во став 4. Со цел да

Прилог 1

се издаде одобрението за IR(A), кандидатот мора:

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

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

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

ПРОЦЕНКА ПРЕД ЗАПОЧНУВАЊЕ НА ОБУКАТА

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

ПОВЕЌЕМОТОРНИ АВИОНИ

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

(в) Дел Б се изменува како што следува:

(i) став 2 се заменува со следново:

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

(ii) Став 9.2. се заменува со следново:

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

(iii) се додава следниов став 9.3.:

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

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

Прилог 1

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

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

(б) Дел В се изменува како што следува:

(i) воведната реченица на член 4 се заменува со следново:

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

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

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

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

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

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

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

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

Прилог 1

АНЕКС II

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

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

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

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

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

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

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет (часови)	Дополнителни услови	Замена на JAR-FCL дозвола и услови *(каде што одговара)*	Укинување на услови	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 како PIC на авиони со повеќе пилоти	Нема	ATPL (A)	Не е применливо	(а)
ATPL(A)	>1500 на авиони со повеќе пилоти	Нема	како во (в)(4)	како во (в)(5)	(б)
ATPL(A)	>500 на авиони со повеќе пилоти	да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL . 515	ATPL (A), со овластување за тип ограничено за копилот	Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во Анекс 9 од Дел-FCL	(в)
CPL/IR(A) и положен испит на ICAO за теоретско познавање за ATPL во земјата-членка која ја издава дозволи		(i) да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.310 и FCL.615 (б) (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.710. A (в)	CPL/IR(A) со признавање/ кредит за теоретски дел за ATPL	не е применливо	(г)
CPL/IR(A)	>500 на авиони со повеќе пилоти, или на лет со повеќе пилоти на авиони со еден пилот, CS-23 категорија комутер или еквивалент согласно соодветните барања од Дел – CAT и Дел – ORO за комерцијален воздушен сообраќај	(i) да го положи испитот за знаење за ATPL(A) во земја-членка каде се издава дозволата* (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.710. A (в)	CPL/IR(A) со признавање на теоретски дел за ATPL	не е применливо	(д)
CPL/IR(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	да покаже доволно знаење за планирање и перформанси на лет за ниво CPL/IR	како во 4 (ѓ)	Стекнување на овластување за летање во состав на екипаж со повеќе пилоти согласно Дел-FCL	(ѓ)
CPL(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	квалификација за летање во ноќни услови, ако е применливо	CPL(A), со овластување за тип/класа ограничено на авиони со еден пилот		(е)

Прилог 1

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет (часови)	Дополнителни услови	Замена на JAR-FCL дозвола и услови *(каде што одговара)*	Укинување на услови	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	<500 часа како PIC на авиони со еден пилот	(i) квалификација за летање во ноќни услови, ако е применливо; (ii) да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.310	како во 4 (ж)		(ж)
PPL/IR(A)	≥ 75 часа согласно IFR		PPL/IR(A) (IR ограничено за PPL)	да покаже пред надлежниот орган знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.615 (б)	(з)
PPL(A)	≥ 70 часа на авиони	да покаже способност за користење на радио навигациски средства	PPL(A)		(s)
* Од тие што имаат CPL, а кои веќе имаат овластување за тип на авиони со повеќе пилоти не се бара да имаат положено испит по теоретско знаење за ATPL(A), се додека летаат на истиот тип на авиони, но нема да им се признае теоретскиот дел за ATPL(A) за JAR-FCL дозвола. Доколку бараат овластување за друг тип на авион со повеќе пилоти, тие мора да ги исполнат условите наведени во колона (3), ред (д) (i) од горната табела.					

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

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

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

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

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

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет (часови)	Дополнителни услови	Замена на JAR-FCL дозвола и услови *(каде што одговара)*	Укинување на условите	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) со важечко IR (H)	>1000 како PIC на хеликоптер со повеќе пилоти	Нема	ATPL(H) и IR	Не е применливо	(а)
ATPL(H) без привилегии за IR (H)	>1000 како PIC на хеликоптер со повеќе пилоти	Нема	ATPL(H)		(б)
ATPL(H) со важечко IR (H)	>1000 на хеликоптери со повеќе пилоти	Нема	ATPL (H), и IR со овластување за тип ограничено за копилот	Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во Додаток 9 од Дел-FCL	(в)
ATPL(H) без привилегии за IR (H)	>1000 на хеликоптери со повеќе пилоти	Нема	ATPL (H), овластување за тип ограничено за копилот	Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во Додаток 9 од Дел-FCL	(г)
ATPL(H) со важечко IR (H)	>500 на хеликоптер со повеќе пилоти	да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.515 и FCL.615 (б)	како (4) (в)	како (5) (в)	(д)
ATPL(H) без привилегии за IR (H)	>500 на хеликоптер со повеќе пилоти	како (3) (д)	како (4) (г)	како (5) (г)	(ѓ)

Прилог 1

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

Прилог 1

АНЕКС III

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

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

(а) став 1 се заменува со следново:

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

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

(б) став 3 се изменува како што следува:

(i) точките (б) и (в) се заменуваат со следново:

(б) да покаже дека се здобил со знаење за односните делови од оперативните услови и Дел – FCL;
(в) да покаже дека се здобил со познавање на јазикот во согласност со FCL.055;”

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

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

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

Прилог 1

(в) став 4 се изменува како што следува:

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

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

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

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

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

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

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

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

Прилог 1

АНЕКС IV

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

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

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

(2) Во Оддел II. пододдел FCL, ARA.FCL.210 се заменува со следново:

„ARA.FCL.210 Информации за испитувачите

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

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

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

(3) ПОДОДДЕЛОТ МЕД се изменува како што следува:

(а) Во Оддел I, ARA.MED.130 се заменува со следново:

„ARA.MED.130 Форма на лекарско уверение

Лекарското уверение е во согласност со следниве спецификации:

(а) Содржина

(1) Држава во која му е издадена дозволата на пилотот или каде поднел барање (I),

(2) Категорија на лекарско уверение (II),

(3) Бројот на уверение започнува со кодот на ОН од државата каде што е издадена дозволата за пилот или каде е поднесено барањето по кое следи

Прилог 1

код од броеви и / или букви напишани со арапски броеви и латинично писмо (III),

(4) Име на имателот (IV),

(5) Државјанството на имателот(VI),

(6) Датумот на раѓање на имателот на дозволата: (ден / месец / година) (XIV),

(7) Потпис на имателот (VII),

(8) Ограничување (ограничувања) (XIII),

(9) Датум на истекување на лекарското уверение (IX.) за:

(i) Категорија 1 еден пилот за комерцијални операции на превоз на патници,

(ii) Категорија 1 други комерцијални операции,

(iii) Категорија 2,

(iv) LAPL

(10) Датум на медицински преглед,

(11) Датум на последен електрокардиограм,

(12) Датум на последен аудиограм

(13) Датум на издавање и потпис на AME или медицински оценувач кој го издал уверението. GMP може да се додаде во ова поле доколку се надлежни за издавање лекарски уверенија според националното законодавство на земјата-членка во која е издадено уверението.

(14) Печат или штембил (XI).

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

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

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

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

Прилог 1

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

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

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

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

(б) уверението е со големина од 105 mm x 74 mm (една осмина А4) или 85 mm x 54 mm и материјалот кој што се користи е таков што спречува или веднаш покажува каква било промена или бришење."

(б) Точка 8 се заменува со следново:

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

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

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

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

Прилог 1

„Додаток V од АНЕКС PART-ARA

УВЕРЕНИЕ ЗА ЦЕНТРИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА (АеМС е)

Европска унија ([1])

Надлежен орган

УВЕРЕНИЕ ЗА ЦЕНТАР ЗА ВОЗДУХОПЛОВНА МЕДИЦИНА

УПАТУВАЊЕ:

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

(ИМЕ НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА)
(АДРЕСА НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА)

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

УСЛОВИ:

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

Датум на издавање ..... Потпис: .....

([1]) „Европската унија“ се брише за земјите кои не се членки на ЕУ
Образец на EASA 146 издание 1

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

„(ПРАЗНА СТРАНА)“

Прилог 1

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 2015/445 НА КОМИСИЈАТА

од 17 март 2015 година

за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 во поглед на техничките услови и административни процедури поврзани со екипажот во цивилното воздухопловство

(Текст со важност за ЕЕЗ)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 год. за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и воспоставувањето на Европската агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр.1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([1]), а особено член 7(6) и член 8(5),

со оглед на тоа што:

(20) Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2001 на Комисијата ([2]) ги утврдува техничките и административните процедури поврзани со екипажот во цивилното воздухопловство.

(21) Некои земји-членки утврдија дека одредени услови кои се дадени во Регулатива (ЕУ) бр.1178/2011 им создаваат ним или на заинтересираните субјекти непотребен и несразмерен административен или економски товар и известија за намерата да бараат одобрение за отстапување од одредени услови во согласност со став 6 член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр 216/2008.

(22) Овие предложени одобренија за отстапување ги анализираше Европската агенција за воздухопловна безбедност, што резултираше со препорака до Комисијата за усогласување на предложените одобренија со важечките услови.

(23) Земјите-членки и заинтересираните субјекти во генералната авијација исто така утврдија одредени услови кои се сметаат за несразмерни во однос на сродните

[1] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

[2] Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата од 3 ноември 2011 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со членови на екипаж во цивилно воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 311, 25 ноември 211, стр. 1)

активности и поврзаните ризици.

(24) Во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата, земјите-членки утврдиле и низа уредувачки грешки кои довеле до несакани потешкотии при спроведувањето.

(25) Поради тоа, условите утврдени во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 треба да се изменети, за да се воведат отстапувањата со јасен учинок врз креирање на правилата и одредени олеснувања за генералната авијација, како и да се исправат одредени уредувачки грешки.

(26) Покрај тоа, врз основа на повратните информации од земји-членки и заинтересирани субјекти се утврди дека условите од Анекс VII од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 може да се непропорционални во однос на активноста и придружниот ризик на организација за обука, која врши обука само за стекнување на дозвола за пилот на лесен воздухоплов, дозвола за приватен пилот, дозвола за пилот на балон како и дозвола за пилот на едрилица.

(27) Како резултат на тоа, земјите-членки и заинтересираните субјекти се согласуваат дека постои општа потреба да се даде повеќе време за развој на посоодветен збир правила за активностите на генералната авијација кои подобро одговараат на активностите на тој воздухопловен сектор без да се намалат безбедносните стандарди.

(28) Покрај тоа, со цел да се овозможи доволно време за развој на овие правила, датумот на примена на одредбите од Анекс VII Од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 за организации за обука кои спроведуваат обука само за национални дозволи кои се прифатливи за конверзија во Дел-FCL дозвола за пилот на лесен воздухоплов, дозвола за пилот на балон и дозвола за пилот на едрилица треба да се одложи до 8 април 2018 година.

(29) Оттука, Регулативата (ЕУ) бр 1178/2011 треба соодветно да се измени.

(30) Бидејќи Регулативата (ЕУ) бр. 290/2012([1]) со која се изменува Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 содржи автономна одредба за датумот на примена на одредбите од Анекс VI и VII од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, и таа треба исто така да се измени за да се обезбеди правна сигурност и јасност.

(31) Мерките кои се предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на

[1] Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата од 30 март 2012 год. за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 за утврдување на технички услови и административни процедури поврзани со екипаж на воздухоплови во цивилното воздухопловство во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 100, 5 април 2012, стр. 1)

Прилог 1

Комитетот на Европската агенција за воздухопловна безбедност воспоставен со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

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

(1) Став 1 од член 8 се заменува со следново:

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

(2) Став 3 од член 10а се заменува со следново:

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

(3) Член 12 се изменува како што следува:

(а) став 2 се заменува со следново:

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

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

(б) одредбите од точка FCL.820;

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

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

(б) се додава следниот став 2а:

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

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

(б) одредбите наведени во Поддел Б;

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

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

(в) став 4 се заменува со следново:

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

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

Член 2

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

Член 3

1. Оваа регулатива влегува во сила на 8 април 2015 година.

2. По пат на отстапување од став 1, измените на одредбите во FCL.315.A, FCL.410.A, FCL.725.A од Анекс I се применуваат од 8 април 2018 година.

3. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да одлучат до 8 април 2018 година, да не ги применуваат одредбите од Анекс VI и VII на организација за обука, која

врши обука само за национална дозвола што е во согласност со член 4(3) од Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, за конверзија во дозвола според Дел- FCL на пилот на лесен воздухоплов (LAPL), дозвола за пилот на едрилица (SPL) и за дозвола на пилот на балон (BPL).

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

Брисел, 17 март 2015 год.

За Комисијата
Претседател
Жан Клод ЈУНКЕР

Прилог 1

АНЕКС I

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

(1) FCL.065 се заменува со следново:

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

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

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

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

(2) FCL.105B се заменува со следново:

“FCL.105.B LAPL(B)-Права

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

(3) Во FCL.210A, точка (а) се заменува како што следува:

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

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

(2) 10 часа на самостоен лет под надзор, вклучувајќи најмалку 5 часа на самостоен лет на маршрута од кои најмалку еден лет на маршрута да е со должина од

Прилог 1

најмалку 270 km (150 NM), за кое време се извршува слетување со целосно застанување на 2 аеродрома, а кои не се аеродромот на заминување.„

(4) FCL.230B се заменува со следново:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Прилог 1

„FCL 315A CPL-Курс за обука

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

(6) Во FCL.410.A, точка (а) се заменува со следново:

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

(7) Во FCL.725.A, се додава следната точка (в):

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

(8) Во FCL.740.A, точка (б) се заменува со следново:

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

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

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

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

— 6 часа во својство на PIC,

— 12 полетувања и 12 слетувања, и

Прилог 1

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

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

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

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

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

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

(10) Во FCL.915, се додава точка (г):

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

(11) Се додава следнава точка FCL.945:

„FCL.945 Обврски на инструкторите

Прилог 1

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

(12) FCL.910.TRI се изменува како што следува:

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

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

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

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

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

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

„(в) TRI за хеликоптери-TRI(H).

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

(i) го завршил техничкиот дел од соодветниот тип на курсот за TRI на соодветниот

Прилог 1

тип на хеликоптер или на FSTD, кој го претставува тој тип;

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

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

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

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

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

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

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

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

(16) Дел А од Додаток 1 се изменува како што следува:

(а) насловот се заменува со следново:

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

(б) став 1.2 се заменува со следново:

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

Прилог 1

— Теорија на летањето,
— Оперативни процедури,
— Перформанси и планирање на лет,
— Општо познавање на воздухоплови,
— Навигација.“

(в) Се додава следниов став 1.4

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

(17) Во Додаток 6, Дел Аа се изменува како што следува:

(а) став 1 се заменува со следново:

„1. Целта на модуларниот курс за обука по летање заснована на стекнување вештини е да се обучат имателите на PPL или CPL за стекнување на овластување за летање по инструменти, земајќи го предвид претходното искуство и обуката за летање по инструменти. Овој курс е така дизајниран да овозможи стекнување на потребното ниво на стручност за управување на авиони во услови на IFR и MOC. Курсот се спроведува во рамките на ATO или се состои од комбинација на обука за летање по инструменти со инструктор IRI (A) или FI (A) кои се овластени за обука за IR како и обука по летање во рамките на ATO.

(б) став 6 се изменува како што следува:

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

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

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

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

(18) Во Дел А од Анекс 9, ставовите 4 и 5 се заменуваат како што следува:

„4. Освен ако не е поинаку утврдено во податоците за оперативната соодветност

Прилог 1

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

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

Прилог 1

АНЕКС II

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

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

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет (часови)	Дополнителни услови	Замена на дозвола од Дел-FCL и услови *(каде е применливо)*	Укинување на услови	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 како PIC на авиони со повеќе пилоти	Нема	ATPL (A)	Не е применливо	(а)
ATPL(A)	>1500 на авиони со повеќе пилоти	Нема	како во (в)(4)	како во (в)(5)	(б)
ATPL(A)	>500 на авиони со повеќе пилоти	да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL . 515	ATPL (A), со овластување за тип ограничено за копилот	Да покаже способност да лета во својство на PIC како што се бара во Додаток 9 од Дел-FCL	(в)
CPL/IR(A) и положен испит на ICAO за теоретско познавање за ATPL во земјата-членка која ја издава дозволи		(i) да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.310 и FCL.615 (б) (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.710. A (в)	CPL/IR(A) со признавање/ кредит за теоретски дел за ATPL	не е применливо	(г)
CPL/IR(A)	>500 на авиони со повеќе пилоти, или на лет со повеќе пилоти на авиони со еден пилот, CS-23 категорија комутер или еквивалент согласно соодветните барања од Дел-CAT и Дел-ORO за комерцијален воздушен сообраќај	(i) да го положи испитот за знаење за ATPL(A) во земја-членка каде се издава дозволата* (ii) да ги исполни останатите услови наведени во FCL.710. A (в)	CPL/IR(A) со признавање на теоретски дел за ATPL	не е применливо	(д)
CPL/IR(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	Нема	CPL/IR(A), со овластувања за класа и овластувања за тип ограничено на авиони со еден пилот	Стекнување на овластување за летање во состав на екипаж со повеќе пилоти согласно Дел-FCL	(ѓ)
CPL/IR(A)	<500 часа како PIC на авиони со еден пилот	да покаже доволно знаење за планирање и перформанси на лет за ниво CPL/IR	како во 4 (ѓ)	како во 5 (ѓ)	(е)

Прилог 1

Национална дозвола што се поседува	Вкупно налет (часови)	Дополнителни услови	Замена на дозвола од Дел-FCL и услови *(каде е применливо)*	Укинување на услови	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	>500 часа како PIC на авиони со еден пилот	Овластување за летање во ноќни услови, ако е применливо	CPL(A), со овластување за тип/класа ограничено на авиони со еден пилот		(ж)
CPL(A)	<500 часа како PIC на авиони со еден пилот	(i) Овластување за летање во ноќни услови, ако е применливо; (ii) да покаже задоволително знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.310	како во 4 (ж)		(з)
PPL/IR(A)	≥ 75 часа согласно IFR		PPL/IR(A) (IR ограничено за PPL)	да покаже пред надлежниот орган знаење за планирање и перформанси на лет согласно FCL.615 (б)	(s)
PPL(A)	≥ 70 часа на авиони	да покаже способност за користење на радио навигациски средства	PPL(A)		(и)
* Од имателите на CPL, кои веќе имаат овластување за тип на авиони со повеќе пилоти не се бара да имаат положено испит по теоретско знаење за ATPL(A), се додека летаат на истиот тип на авиони, но нема да им се признае теоретскиот дел за ATPL(A) за JAR-FCL дозвола. Доколку бараат овластување за друг тип на авион со повеќе пилоти, тие мора да ги исполнат условите наведени во колона (3), ред (д) (i) од горната табела.					

Прилог 1

АНЕКС III

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

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

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

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

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

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

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

Прилог 1

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

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

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

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

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

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

_____

Прилог 1

АНЕКС IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Прилог 1

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

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

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

(1) проценка на ризик;

(2) преглед и оцена на литературата, со цел да се докаже дека лекарското уверение кое се базира врз истражувачкиот протоколот нема да го загрози безбедното користење на правата од дозволата;

(3) детални критериуми за избор на пилотите кои се опфатени со протоколот;

(4) ограничувањата кои ќе се впишуваат во лекарските уверенија;

(5) процедурите за следење кои соодветните надлежни органи треба да ги спроведуваат;

(6) утврдувањето на крајни точки за прекинување на протоколот.

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

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

(е) Надлежните органи кои се учесници:

(1) ѝ го доставуваат на Агенцијата:

(i) истражувачкиот протокол пред спроведувањето;

Прилог 1

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

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

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

(4) Додаток I се заменува како што следува

Додаток 1

Дозвола за екипаж на лет

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

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

(1) Постојани ставки:

(I) Земја, која ја издава дозволата;

(II) наслов на дозволата;

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

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

(IVa) датум на раѓање;

(V) адреса на имателот;

(VI) државјанство на имателот;

(VII) потпис на имателот;

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

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

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

(XI) печат или штембил на надлежниот орган.

(2) Променливи ставки

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

(XIII) забелешки: т.е. посебни одредби во врска со ограничувањата и одредби за правата,

Прилог 1

вклучувајќи ги и придружните овластувања за познавање на јазик и овластувањата за воздухопловите од Анекс II, кога се користат за комерцијален воздушен превоз; и

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

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

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

Прилог 1

Насловна страница

Назив на надлежниот орган и лого (англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)		Услови
EUROPEAN UNION (само на англиски јазик)		"Европска унија" треба да се избрише за земјите кои не се членки на ЕУ
FLIGHT CREW LICENCE ДОЗВОЛА ЗА ЕКИПАЖ НА ЛЕТ (англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)		Големината на секој страница е една осмина од А4 формат
Издадена во согласност со Дел-FCL Дозволата ги исполнува стандардите на ICAO, освен за правата на LAPL и EIR (англиски јазик и кој(и) било друг(-и) јазик(-ци) определен(-и) од страна на надлежниот орган)		
Образец 141 на EASA Издание 2		

Прилог 1

Страница 2

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

Прилог 1

Страница 3

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

Прилог 1

Дополнителни страници – Услови

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

- Овластувања, уверенија, придружни овластувања и права;

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

- Датуми на испитувањата или проверките;

- Забелешки и ограничувања (оперативни ограничувања);

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

- Кратенки.

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

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

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

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

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

„Ставка 9: Ако надлежниот орган е органот за издавање дозволи, се запишува поимот "надлежен орган" и се става официјален печат, штембил или лого. Само

Прилог 1

во овој случај, надлежниот орган може да одлучи дали неговиот официјален печат, штембил или лого ќе се стават и во точка 8."

АНЕКС V

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

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

Прилог 1

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) Бр. 2016/539 НА КОМИСИЈАТА

од 6 април 2016,

со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 за обука, испитување и периодични проверки на пилоти, за навигација базирана на перформанси

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската Унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европска агенција за воздухопловна безбедности за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/Е ([1]), а особено член 7 (6) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 1178/2011 на Комисијата ([2]) се утврдуваат условите за пилоти кои се вклучени во летањето на одредени воздухоплови, како и за уредите за обука кои симулираат лет, лицата и организациите кои се вклучени во обуката, испитувањето и проверката на тие пилоти.

(2) Во таа регулатива потребно е да се вклучат дополнителни услови за обука, испитување и периодична проверка на пилотите, кои летаат во согласност со процедурите за навигација базирана на перформанси ('PBN'), па заради тоа во нивното овластување за летање по инструменти ('IR') треба да се впишат права за PBN. Впишувањето на PBN не треба да создава дополнителен административен товар за надлежниот орган.

(3) Пилотите, иматели на IR, кои пред датумот на примена на оваа регулатива, врз основа на важечките услови на националното право или на друг начин се стекнале со обука по теоретско познавањеи практични вежби за операциите на PBN, се смета дека ги исполнуваат дополнителните услови ако можат на задоволителен начин да му покажат на надлежниот орган дека вака стекнатото знаење и вештини се еквивалентни на оние кои се стекнати на курсевите и обуките кои се бараат согласно оваа регулатива. Надлежните органи своите одлуки за еквивалентност на тоа знаење и вештини треба да ги темелат врз објективни информации и критериуми.

(4) Не летаат сите пилоти, особено во генералната авијација, согласно процедурите на PBN бидејќи, на пример, нивните воздухоплови или локалниот аеродром немаат соодветни уверенија за опремата за таа намена. Заради тоа, сега, овие пилоти немаат потреба од дополнителна обука и проверка кои се однесуваат на PBN. Имајќи ја предвид брзината со која се воведува опремата и процедурите за PBN низ целата Унија, со оваа регулатива се предвидува разумен временски период после кој дополнителните услови за обука на пилотите, испитувањето и периодичната проверка

([1]) Сл. весникбр. L 79, 13.3.2008 година, стр. 1.

([2]) Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата, од 3 ноември 2011 година, за утврдување технички услови и административни процедури во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. Весник бр. L 311, 25.11.2011 година, стр. 1)

Прилог 1

за PBN ќе бидат применливи за овие пилоти.

(5) Потребно е да се продолжи периодот во кој земјите–членки можат да донесат одлука да не ги применуваат одредбите од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на своите територии на пилоти кои имаат дозвола и придружно лекарско уверение кои ги издала трета земја, а кои се вклучени во некомерцијални операции на одредени воздухоплови, заради тековните преговори на Унијата со одредени земји со цел да се олесни конверзијата на таквите дозволи и лекарски уверенија. Треба да се појасни дека, ако земја–членка носи или донела таква одлука, таа треба да ја објави одлуката на соодветен начин кој на сите засегнати страни им овозможува да се запознаат со истата и гарантира дека се исполнети условите за транспарентност и правна сигурност.

(6) Исто така, во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 треба да се опфатат и дополнителни услови во врска со правата на пилотите за пробни летови со цел да им се овозможи на овие пилоти да управуваат со воздухоплов на одредени летови без да го исполнуваат условот да имаат овластување за соодветната класа или за типот на воздухопловот.

(7) Во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 се предвидува курсот за обука за стекнување на дозволи за пилот за операции со повеќе пилоти (‘MPL’) да го врши само овластена организација за обука којашто е дел од комерцијален авиопревозник. Покрај ова, таа регулатива предвидува и дека имателот на MPL не може да ги користи правата на MPL ако не го завршил курсот за конверзија кај истиот авиопревозник. Постојат случаи во кои, заради грешка на авиопревозникот, некои иматели на MPL на можат да го завршат курсот за конверзија на тој авиопревозник и заради тоа не се во можност да работат ни за тој авиопревозник ни за кој било друг. Заради тоа, ограничувањето на правата на MPL ги стават имателите на MPL во неповолна положба, без да е оправдано со безбедносни причини. Од пилотите кои го менуваат авиопревозникот се бара да го завршат курсот за конверзија на новиот авиопревозник наспроти фактот дека посетувале курс за конверзија кај претходниот авиопревозник. Освен тоа, секој авиопревозник во курсот за конверзија мора да го земе предвид нивото на искуството на пилотите кои му се придружиле на тој авиопревозник. Заради тоа, ова ограничување треба да се отстрани. Исто така, на овој начин условите на MPL се усогласени со стандардите на ICAO.

(8) Оттука, Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 треба соодветно да се измени и дополни.

(9) Мерките предвидени во оваа регулатива се засноваат врз мислењето ([1]) на Европската агенција за воздухопловна безбедност во согласност со член 17(2)(б) и член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(10) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот кој е основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата се менува како што следува:

(1) се вметнува следниот член 4а:

‘*Член 4а*

([1])Мислење на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 03/2015 од 31.3.2015 година, за Регулатива на Комисијата за ревизија на критериумите за оперативно одобрение за навигација базирана на перформанси (PBN).

Прилог 1

Права на овластувањето за летање по инструменти кои се однесуваат на навигацијата базирана на перформанси

1. Пилотите можат да летаат во согласност со процедурите за навигација базирана на перформанси („PBN“) само откако во нивното овластување за летање по инструменти („IR“) им се внесат правата за посебно овластување за PBN.

2. Пилот добива права за PBN ако тој или таа ги исполнуваат сите од следните услови:

(а) пилотот успешно го завршил курсот за теоретско познавање во кој е вклучена PBN, во согласност со FCL.615 од Додаток I (Дел–FCL);

(б) пилотот успешно ја завршил обуката за летање во која е вклучена PBN, во согласност со FCL.615 од Анекс I (Дел–FCL);

(в) пилотот со успех го поминал испитот по практична оспособеност во согласност со Додаток 7 кон Анекс I (Дел–FCL) или испитот по практична оспособеност или проверката на стручната оспособеност во согласност со Додаток 9 кон Анекс I (Дел–FCL);

3. Условите наведени во став 2(а) и (б) се смета дека се исполнети ако надлежниот орган смета дека стекнатата компетентност, било преку обука или познавање на операциите за PBN, е еднаква на компетентноста која се стекнува преку курсевите наведени во став 2(а) и (б), а пилотот покажува таква компетентност на задоволително ниво пред испитувачот на проверката на стручноста или испитот за практична оспособеност наведени во став 2(ц).

4. После завршување на испитот за практична оспособеност или проверката на стручноста наведени во став 2(ц), евиденција за успешното прикажување на компетентноста за PBN се внесува во пилотската книшка или во друг еквивалентен документ, а ги потпишува испитувачот кој го спровел испитот или проверката.

5. Пилотите со IR кои немаат права за PBN можат да летаат само на рути и на приоди за кои не се бараат права за PBN и, за обновување на нивното IR нема да се бараат ставки за PBN се до 25 август 2020 година; после овој датум за секое IR ќе се бараат права за PBN.’;

(2) во член 10а се додава следниот став 5:

‘5. Организациите за обука на пилоти гарантираат дека, најдоцна до 25 август 2020 година, курсевите за обука за IR кои ги нудат вклучуваат обука за права за PBN во согласност со условите наведени во Анекс I (Дел–FCL).’;

(3) став 4 од член 12 се заменува со следното:

‘4. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да донесат одлука да не ги применуваат одредбите од оваа регулатива до 8 април 2017 година, на пилоти кои имаат дозвола и придружно лекарско уверение кои ги издала трета земја, а кои се вклучени во некомерцијални операции на воздухоплови како што е наведено во член 4(1)(б) или (ц) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Земјите–членки јавно ги објавуваат овие одлуки.’;

(4) Анексите I и VII се менуваат во согласност со Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

Прилог 1

Оваа Регулатива влегува во сила на денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Се применува од 8 април 2016 година.

Меѓутоа, член 1 точките 1, 2 и 4 се применуваат од 25 август 2018 година, со исклучок на точката 1(е) од Анексот, која се применува од 8 април 2016 година.

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

Брисел, 6 април 2016 год.

ЗаКомисијата
Претседател
Жан–Клод ЈУНКЕР

Прилог 1

АНЕКС

Анексите I и VII кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 се изменуваат како што следува:

(1) Анекс I се менува како што следува:

(а) во FCL.010 се вметнуваат следните дефиниции:

„*аголна операција (angular operation)*“ е операција за приод по инструменти во која најголемата прифатлива грешка/отстапување се изразува во отклонување на иглите на индикаторот за отстапување од избраниот курс (Course Deviation Indicator) (CDI) или еквивалентен приказ во пилотската кабина.

„*линеарна операција (linear operation)*“ е операција за приод по инструменти во која најголемата прифатлива грешка/отстапување се изразува во единици за должина, на пример наутички милји, за латерално отстапување од избраниот курс.

„*LNAV (Lateral Navigation)*“ е латерална навигација.

„*LPV (Localiser Performance with Vertical Guidance)*“ е ефикасност на локалајзерот со вертикално наведување.

„*навигација базирана на перформанси (PBN) (Performance–Based Navigation)*“ е просторна навигација која се базира на условите во поглед на перформансите за воздухоплови кои летаат на рута на ATS, со процедура за приод по инструменти или во определен воздушен простор.

„*RNP APCH*“ е спецификација за PBN, која се користи за операции за приоди по инструменти.

„*RNP APCH операција на минимуми за LNAV (RNP APCH operation down to LNAVminima)*“ е 2Д операција за приод по инструменти, за која латералното водење се базира на одредување положба со помош на GNSS.

„*RNP APCH операција на минимуми за LNAV/VNAV (RNP APCH operation down to LNAV/VNAVminima)*“ е 3Д операција за приод по инструменти, за која латералното водење се базира на одредување положба со помош на GNSS, додека пак функцијата Baro VNAV или одредувањето положба со помош на GNSS кој вклучува и SBAS го обезбедуваат вертикалното водење.

„*RNP APCH операција на минимуми за LPV (RNP APCH operation down to LPVminima)*“ е 3Д операција за приод по инструменти, за која и латералното и вертикалното водење се засноваат врз одредување на положбата со помош на GNSS кој вклучува SBAS.

„*RNP AR APCH*“ е спецификација за навигација, која се користи за операции за приоди по инструменти за кои е потребно посебно одобрение.

„*операција за тридимензионален (3Д) приод по инструменти (Three–dimensional (3D) instrument approach operation)*“ е операција за приод по инструменти, која користи и латерално и вертикално навигациско водење.

Прилог 1

„*операција за дводимензионален (2Д) приод по инструменти (Two–dimensional (2D) instrument approach operation)*“ е операција за приод по инструменти, која користи само латерално навигациско водење.

„*VNAV*“ е вертикална навигација.

(б) FCL.600.IR се заменува со следното:

‘Освен како што е предвидено во FCL.825, операциите согласно правилата за IFR на авион, хеликоптер, воздушен брод или воздухоплов со вертикално полетување ги вршат само имателите на:

(а) PPL, CPL, MPL и ATPL, и

(б) IR со права кои се соодветни на важечките услови на воздушниот простор и на категоријата на воздухопловот, освен кога полагаат испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или кога се на обука со инструктор.’;

(в) точката (а) од FCL.605.IR се заменува со следното:

‘(а) Правата на имателот на IR се да управува со воздухоплов согласно IFR, вклучувајќи ги и операциите за PBN, до минимална висина за носење на одлуки од 200 стапки (60 m).’;

(г) точката (а) од FCL.700 се заменува со следното:

‘(а) Имателите на дозвола на пилоти не смеат да летаат во својство на пилот на воздухоплов, освен ако немаат важечко и соодветно овластување за класа или тип, со исклучок на кој било од следните случаи:

(i) имател на LAPL, SPL и BPL;

(ii) кога полагаат испити по практична оспособеност или се на проверка на стручноста за обновување на овластувањата за класа или тип;

(iii) кога се на обука по летање

(iv) ако имаат овластување за пробни летови издадено во согласност со FCL.820.’;

(д) точката (в) од FCL.700 се брише;

(ѓ) во точката (в) од FCL.820, потточката (3) се заменува со следното:

‘(а) да извршува летови без овластување за тип или класа како што е определено во Поддел Ж (H), освен што овластувањето за пробно летање не смее да се користи за операции во комерцијалниот воздушен сообраќај.’;

(е) точката 2 од Додаток 5 се заменува со следното:

‘2. Одобрение за курс за обука за MPL се дава само на АТО која е дел од авиопревозник кој врши комерцијален воздушен сообраќај и кој добил уверение согласно Дел–ORO (Part–ORO) или има посебен договор со ваков еден авиопревозник.’;

Прилог 1

(ж) Додаток 7 се менува како што следува:

(i) точката 1 се заменува со следното:

'1. Кандидат за IR поминал обука на иста класа или тип на воздухоплов на кој се обучувал и кој е соодветно опремен за целите на обуката и испитувањето.';

(ii) точката 11 се заменува со следното:

'1. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволените отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на оперативните карактеристики и перформанси на авионот кој се користи.

Висина	
Генерално	± 100 стапки
почеток на неуспешен приод на висина на одлука	+ 50 стапки/-0 стапки
Миним. релативна висина на спуштање/MAP/апсолутна висина	+ 50 стапки/-0 стапки
Патека на летот	
Со радио средства	±5°
За аголни отстапувања	пола отклон од скала, азимут и рамнина на понирање (на пр., LPV, ILS, MLS, GLS)
2Д (LNAV) и 3Д (LNAV/VNAV) „линеарни" латерални отстапувања	грешката/отстапувањето од планирана патека обично е ограничена на ± ½ вредност на RNP поврзана со процедурата. Допуштени се кратки отстапувања од овој стандард најмногу до една вредност на RNP.
3Д линеарни вертикални отстапувања (на пр., RNP APCH од (LNAV/VNAV) со користење на на Baro VNAV) нивото	не повеќе од -75 стапки под вертикалниот профил во секој момент, но не повеќе +75 стапки над вертикалниот профил или помалку од 1 000 стапки над на аеродром.
Курс	
сите мотори работат	±5°
со симулиран дефект на мотор	±10°
Брзина	
сите мотори работат	±5 јазли
со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

Прилог 1

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

Авиони

ОДДЕЛ 1 - ПОСТАПКИ ПРЕД ЛЕТ И ПОЛЕТУВАЊЕ	
Користењето на листи за проверка, водење на лет, процедури против мрзнење и за одмрзнување, итн., се применуваат во сите секции	
а	Користење на прирачникза летање (или слично), особено при пресметување на перформансите на воздухопловот, масата и рамнотежата
б	Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања
в	Подготовка на планот за летањена ATC, IFR планот за летање/дневник
г	Идентификација на потребните навигациски средства за процедурите за заминување, пристигнување и приод
д	Преглед пред лет
ѓ	Метеоролошки минимуми
е	Возење по земја – таксирање
е	Договор пред полетување. Полетување
ж	Заминување по PBN (ако е применливо) – проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и – вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување.
з	Инструкции пред полетување, полетување
s(°)	Преод на летање по инструменти
и(°)	Процедури за заминување по инструменти, вклучувајќи и заминувања по PBN, поставување на висиномерот
ј(°)	Соработка со ATC – придржување, R/T процедури
ОДДЕЛ 2 – ОПШТО УПРАВУВАЊЕ СО АВИОН (°)	
а	Управување со авион исклучиво само по инструменти, вклучувајќи: хоризонтален лет со различни брзини, тримување
б	Свртувања во качување и спуштање со константно свртување Rate 1
в	Исправување од неправилни положби, вклучувајќи и свртувања со постојан нагиб од 45° и остри свртувања при спуштање
г(*)	Исправување од приод од превлекување во хоризонтален лет, свртување при качување/спуштање и во конфигурација на слетување – применливо само за авиони
д	Лет со делумно покриени инструменти од таблата: стабилизирано качување или спуштање, хоризонтални свртувања со нагиб Rate 1 во зададени курсеви, исправување од неправилни положби – применливо само за авиони
ОДДЕЛ 3 - ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR НА РУТА (°)	
а	Следење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, или патека помеѓу меѓуточки
б	Користење на систем за навигација и радио средства
в	Хоризонтален лет, одржување на курс, висина и брзина, подесување на снага, техника за тримување
г	Подесување на висиномер
д	Мерење време и корекција на предвиденото време на пристигнување (ETA) (чекање на рута – ако е потребно)
ѓ	Следење на текот на летот, запишување на податоци во дневникот за лет, потрошувачка на гориво, управување со системите на авионот
е	Процедури за заштита од замрзнување, да се симулира ако е потребно
ж	Соработка со ATC – придржување и R/T процедури
ОДДЕЛ 3а - ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИСТИГНУВАЊЕ	
а	Поставување и проверка на навигациските средства, ако е применливо
б	Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот
в	Ограничувања на висината и брзината, ако е применливо
в	Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките за понирање/приод/слетување
г	Пристигнување по PBN (ако е применливо)

Прилог 1

	– проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и – вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување.
ОДДЕЛ 4(°) – 3Д ОПЕРАЦИИ (++)	
а	Поставување и проверка на навигациските средства Проверка на аголот на вертикалната патека За RNP APCH – проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и – вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување.
б	Упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки за спуштање/приод/слетување, вклучувајќи и идентификација на опремата
в(+)	Процедура на чекање
г	Придржување кон објавената процедура за приод
д	Темпирање на приодот
ѓ	Контрола на висина, брзина и правец (стабилизиран приод)
е(+)	Неуспешен приод
ж(+)	Процедура при неуспешен приод/слетување
з	Соработка со ATC – придржување и R/T процедури
ОДДЕЛ 5 (°) – 2Д ОПЕРАЦИИ	
а	Поставување и проверка на навигациските средства За RNP APCH – проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и – вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување.
б	Упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки во тек на спуштање/приод/слетување, вклучувајќи и идентификација на опрема
в(+)	Процедури на чекање
г	Придржување кон објавената процедура за приод
д	Мерење на време во тек на приод
ѓ	Контрола на висина/растојание до MAPT, брзина и курс (вообичаен приод), поставки за слетување (SDF(s)), ако е применливо
е(+)	Процедура за продолжување на друг круг
ж(+)	Процедура за неуспешен приод / слетување
з	Соработка со ATC – придржување, R/T процедури
ОДДЕЛ 6 – ЛЕТ СО ЕДЕН ДЕФЕКТЕН МОТОР (само за повеќе–моторни авиони) (°)	
а	Симулиран дефект на мотор после полетување или на продолжување на друг круг
б	Приод, продолжување на друг круг и процедурален неуспешен приод со еден дефектен мотор
в	Приод и слетување со еден дефектен мотор
г	Соработка со ATC – придржување и R/T процедури
(°)	Мора да се изведе исклучиво само врз основа на показателите на инструментите
(*)	Може да се спроведе на FFS, FTD 2/3 или на FNPT II.
(+)	Може да се спроведе или во Оддел 5 или во Оддел 6
(++)	За утврдување или одржување на права за PBN, еден приод било во Оддел 4 или Оддел 5 треба да е RNP APCH. Ако не е возможен RNP APCH, се изведува на соодветно опремен FSTD.

Хеликоптери

ОДДЕЛ 1 – ЗАМИНУВАЊЕ	
Користење на листи за проверка, водење на лет, процедури против мрзнење и за одмрзнување, итн., се применуваат во сите секции	
а	Користење на прирачник за летање (или слично), особено за пресметување на перформансите на воздухопловот; масата и рамнотежата
б	Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања
в	Подготовка на планот за летањена ATC, IFR планот за летање/дневник

Прилог 1

г	Идентификација на потребните навигациски средства за процедурите за заминување, пристигнување и приод
д	Преглед пред лет
ѓ	Метеоролошки минимуми
е	Возење по земја – таксирање/воздушно таксирање во склад со ATC или инструкциите на инструкторот
ж	Заминување по PBN (ако е применливо) – проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и – вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување.
з	Договор пред полетување, процедури и проверки
ѕ(°)	Преод на летање по инструменти
и(°)	Процедури за заминување по инструменти, вклучувајќи и процедури по PBN
ОДДЕЛ 2 – ОПШТО УПРАВУВАЊЕ СО АВИОН	
а	Управување со хеликоптер исклучиво само по инструменти, вклучувајќи:
б	Свртувања во качување и спуштање со константно свртување Rate 1
в	Исправување од неправилни положби, вклучувајќи и свртувања со постојан нагиб од 30° и остри свртувања при спуштање
ОДДЕЛ 3 - ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR НА РУТА	
а	Следење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, RNAV
б	Користење на радионавигациски средства
в	Хоризонтален лет, контрола на курс, висина и брзина, подесување на снага
г	Поставување на висиномер
д	Мерење време и корекција на предвидените времиња на пристигнување (ETAs)
ѓ	Следење на текот на лет, запишување на податоци во дневникот за лет, потрошувачка на гориво, управување со системите на авионот
е	Процедури за заштита од замрзнување, да се симулира ако е потребно и применливо
ж	Соработка со ATC – придржување и R/T процедури
ОДДЕЛ 3а - ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИСТИГНУВАЊЕ	
а	Поставување и проверка на навигациските средства, ако е применливо
б	Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот
в	Ограничувања на висината и брзината, ако е применливо
в	Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките за понирање/приод/слетување
г	Пристигнување по PBN (ако е применливо) – проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и – вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување.
ОДДЕЛ 4 – 3Д ОПЕРАЦИИ (+)	
а	Поставување и проверка на навигациските средства Проверка на аголот на вертикалната патека За RNP APCH (а) проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и (б) вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување.
б	Упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки за спуштање/приод/слетување
в(*)	Процедура на чекање
г	Придржување кон објавената процедура за приод
д	Темпирање на приодот
ѓ	Контрола на висина, брзина и курс (вообичаен приод)
е(*)	Неуспешен приод
ж(+)	Процедура при неуспешен приод/слетување
з	Соработка со ATC – придржување и R/T процедури
ОДДЕЛ 5 – 2Д ОПЕРАЦИИ (+)	
а	Поставување и проверка на навигациските средства За RNP APCH – проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и – вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување.

Прилог 1

б	Упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки во тек на спуштање/приод/слетување, и идентификација на опрема
в(*)	Процедури на чекање
г	Придржување кон објавената процедура за приод
д	Мерење на време во тек на приод
ѓ	Контрола на висина, брзина и курс (вообичаен приод)
е(*)	Неуспешен приод
ж(*)	Процедура при неуспешен приод (*)/ слетување
з	Соработка со АТС – придржување, R/T процедури
ОДДЕЛ 6 – ПРОЦЕДУРИ ЗА НЕВООБИЧАЕНИ И ВОНРЕДНИ СИТУАЦИИ	
Овој оддел може да се комбинира со одделите од 1 до 5. На испитот се земаат предвид управување со хеликоптерот, идентификација на моторот кој е во дефект, моментални постапки (вежби за допир), дополнителни постапки и проверки и прецизност во одржување на летот, во следните ситуации:	
а	Симулиран дефект на мотор после полетување и за време на приодот (**) (на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS или на FNPT II/III, FTD 2/3)
б	Дефект на уредот за одржување на стабилност/хидрауличниот систем (ако е применливо)
в	Делумно покриени инструменти од таблата
г	Авторизација и враќање на претходно утврдената брзина
д	3Д операции рачно, без уредот за управување со летот (***) 3Д операции рачно, со уредот за управување со летот (***)

(*) За утврдување или одржување на права за PBN, еден приод било во Оддел 4 или Оддел 5 треба да е RNP APCH. Ако не е возможен RNP APCH, се изведува на соодветно опремен FSTD

(**) Се спроведува во оддел 4 или оддел 5.

(***) Само за повеќемоторни хеликоптери.

Треба да се испита само една ставка.'.

(з) Додаток 8 се менува како што следува:

(i) фуснотата кон табелата во Оддел А се заменува со следното:

'(*) Под услов дека во претходните 12 месеци кандидатот остварил најмалку три заминувања и приоди по IFR користејќи ги правата на PBN, вклучувајќи еден приод по RNP APCHна SP класа или тип на авион во операции со еден пилот или, за повеќемоторни авиони, кои не се HP комплексни авиони, кандидатот го положил оддел 6 од испитот по практична оспособеност за SP, кои не се HP комплексни авиони, летајќи исклучиво по показателите на инструментите во операции со еден пилот (SP операции)';

(ii) фуснотата кон табелата во Оддел В (Б) се заменува со следното:

'(*) Под услов дека во претходните 12 месеци најмалку три заминувања и приоди по IFR користејќи ги правата на PBN, вклучувајќи еден приод по RNP APCH(може да биде приод со точка во просторот (PinS)), се остварени на SP тип на хеликоптер, во операции со еден пилот.';

(s) Додаток 9 се менува како што следува:

(i) точката 4 во ОддељВ (Б) се заменува со следното:

'4. Следните ограничувања се применуваат, коригирани за да се дозволат отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на оперативните карактеристики и

Прилог 1

перформанси на авионот кој се користи:.';

Висина	
Генерално	± 100 стапки
почеток на неуспешен приод на висина на одлука	+ 50 стапки/-0 стапки
Миним. релативна висина на спуштање/апсолутна висина	+ 50 стапки/-0 стапки
Патека на летот	
Со радио средства	±5°
За „аголни" отстапувања	пола отклон од скала, азимут и рамнина на понирање (на пр., LPV, ILS, MLS, GLS).
2Д (LNAV) и 3Д (LNAV/VNAV) „линеарни" отстапувања	грешката/отстапувањето од планирана патека обично е ограничена на ± ½ вредност на RNP поврзана со процедурата. Допуштени се кратки отстапувања од овој стандард најмногу до една вредност на RNP.
3Д линеарни вертикални отстапувања (на пр., RNP APCH (LNAV/VNAV) со користење на профил на Вагo VNAV) над нивото	не повеќе од -75 стапки под вертикалниот профил во секој момент, но не повеќе од +75 стапки над вертикалниот или помалку од 1 000 стапки на аеродром.
Курс	
сите мотори работат	±5°
со симулиран дефект на мотор	±10°
Брзина	
сите мотори работат	±5 јазли
со симулиран дефект на мотор	+10 јазли / -5 јазли

(ii) во точка 5 Оддел Б се вметнува следната точка (ж):

'(ж) За утврдување или одржување на права за PBN, еден приод е RNP APCH. Ако не е возможен RNP APCH, се изведува на соодветно опремен FSTD.';

(iii) редовите 3Б.4 и 3Б.5 од табелата во точка 5 од Оддел Б се заменуваат со следното:

'3Б.4*	3Д операции до DH/A од 200 (60 m) или		P→	→		M	

Прилог 1

до повисоки минимуми ако се бара со процедурата за приод (автопилот може да се користи за пресретнување на вертикалната патека во сегментот на завршниот приод)						
3Б.5*2Д операции до MDH/A		P→	→		M	

(iv) во точка 6 Оддел Б се вметнува следната точка (s):

'(s) За утврдување или одржување на права за PBN, еден приод треба да е RNP APCH. Ако не е возможен RNP APCH, се изведува на соодветно опремен FSTD.';

(v) во точка 6 Оддел Б ред 3.9.3 се заменува со следното:

'3.9.3* 3Д операции до DH/A од 200 стапки (60 m) или до повисоки минимуми ако се бара со процедурата за приод							
Забелешка: Согласно процедурите за AFM, RNP APCH може да се бара користење на автопилот или уред за управување со летот. Процедурата која треба рачно да се управува се избира имајќи ги предвид овие ограничувања (на пример, изберете ILS за 3.9.1 во случај на вакво ограничување на AFM).'							

(vi) во табелата во точка 6 Оддел Б редовите 3.9.3.4 и 3.9.4 се заменуваат со следното:

'3.9.3.4* рачно, со симулирано откажување на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод пред поминување на 1 000 стапки па се до приземјувањето (допирот на земјата) или во текот на завршување на процедурата за неуспешен приод За авионите кои немаат уверение за категорија авиони за превоз (JAR/FAR 25) ниту за категорија авиони за регионален сообраќај (SFAR 23), приодот со симулиран дефект на мотор и наредното продолжување на друг круг се иницира заедно со непрецизниот приод како е опишано во 3.9.4. Продолжувањето на друг круг се иницира кога ќе се постигне објавената висина за (безбедно) надвисување на препреки (OCH/A), меѓутоа, не подоцна од постигнувањето на минималната висина на спуштање (MDH/A) од 500 стапки над висината на прагот на полетно-слетната патека. За авионите кои имаат исти перформанси како и авионите од категоријата за транспорт што се однесува до масата за полетување и висината по густина на воздухот, инструкторот може да симулира дефект на мотор согласно 3.9.3.4.			P→	→		M	
3.9.4* 2Д операции до MDH/A			P*→	→		M'	

Прилог 1

(vii) во табелата во точка 6 Оддел Б ред 4.1 се заменува со следното:

'4.1 Продолжување на друг круг со сите исправни мотори* за време на ЗД операција при постигнување на висина на носење одлуки			P*→	→'			

(viii) во табелата во точка 6 Оддел Б ред 5.1 се заменува со следното:

'5.1 Нормални слетувања* со визуелна референца воспоставена по постигнување на DA/H после операција за приод по инструменти			P'				

(ix) во табелата во точка 6 Оддел Б ред 6.2 зборот 'ILS' се заменува со следното: 'CAT II/III',

(x) точката 4(а) од Оддел С (Ц) се заменува со следното:

'(а) Ограничувања на лет по IFR.

Висина

Генерално	± 100 стапки
Започнување со продолжување на друг круг на висина на одлука	+ 50 стапки / -0 стапки
Најмала висина на спуштање	+ 50 стапки / -0 стапки

Патека на летот

По радио средства	± 5°
ЗД „аголни" отстапувања	пола отклон од скала, азимут и рамнина на понирање (на пр., LPV, ILS, MLS, GLS).
2Д (LNAV) и ЗД (LNAV/VNAV) „линеарни" отстапувања	грешката/отстапувањето од планирана патека обично е ограничена на ± ½ вредност на RNP поврзана со процедурата. Допуштени се кратки отстапувања од овој стандард најмногу до една вредност на RNP.
ЗД линеарни вертикални отстапувања (на пр., RNP APCH (LNAV/VNAV) со користење на Baro VNAV) над нивото	не повеќе од -75 стапки под вертикалниот профил во секој момент, но не повеќе од +75 стапки над вертикалниот профил на или помалку од 1 000 стапки

Прилог 1

на аеродром.

Курс

Нормален лет ±5°

Невообичаени операции, постапки

За опасни ситуации ±10°

Брзина

Вообичаено ±10 јазли

Со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

(xi) во табелата во точка 12 Оддел Ц редовите 5.4, 5.4.1 и 5.4.2 се заменуваат со следното:

'5.4 3Д операции до DH/A од 200 стапки (60 m) или до повисоки минимуми ако се бара со процедурата за приод	P*	→*	→*			
5.4.1 Рачно, без уред за управување со лет Забелешка: Согласно процедурите на AFM, RNP APCH, може да се бара користење на автопилот или уред за управување со лет. Процедурата која треба рачно да се управува се избира земајќи ги предвид овие ограничувања (на пример, одберете ILS за 5.4.1 во случај на такво ограничување на AFM).	P*	→*	→*		M*	
5.4.2 Рачно, со уред за управување на лет	P*	→*	→*		M*	

(xii) во табелата во точка 12 од Оддел Ц редовите 5.4.4 и 5.5 се заменуваат со следното:

'5.4.4 Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; симулацијата на дефектот на моторот трае за време на завршниот приод, пред поминување над 1000 стапки над нивото на аеродромот до приземнување (допирање на земја) или до завршување на процедурата за неуспешен приод	P*	→*	→*		M*	
5.5 2Д операции до минималната висина на спуштање MDA/H	P*	→*	→*		M*,'	

(2) Во Анекс VII, точката (а) од ORA.ATO.135 се заменува со следното:

'(а) АТО користи соодветна флота на воздухоплови за обука или FSTDs кои се соодветно опремени за курсевите за обука кои се даваат.'.

Прилог 2

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) 2015/340 НА КОМИСИЈАТА

од 20 февруари 2015 година

за утврдување на технички услови и административни постапки коишто се однесуваат на дозволите и уверенијата на контролорите на летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот, за изменување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата и за укинување на Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 на Комисијата

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([1]), а особено член 8в(10) и 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Контролорите на летање и лицата и организациите кои се вклучени во нивната обука, испитување, проверка и лекарски прегледи и процени мора да ги исполнуваат соодветните суштествени услови наведени во Анекс Vб кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Всушност, нив треба да им се издаде дозвола или уверение откако ќе покажат усогласеност со суштествените услови.

(2) Европската дозвола се покажа како ефикасен начин за признавање и потврдување на компетентноста на контролорите на летање кои, како професија, ја имаат единствената улога во работата на сигурна контрола на летање. Со стандардот за компетентност на ниво на целата Унија се намали поделбата во оваа област, придонесувајќи на тој начин кон поефикасна организација на работењето во тековната состојба на зголемена регионална соработка помеѓу давателите на услуги на воздухопловната навигација. Одржувањето и подобрувањето на заеднички систем за издавање дозволи на контролорите на летање кои работат во Унијата претставува важен дел од европскиот систем на контролата на летање. Заради тоа, сега е потребно да се утврдат технички услови и административни постапки кои се однесуваат на дозволите и уверенијата на контролорите на летање, со кои се изразува врвниот стандард во оваа област.

(3) Давањето на услуги во воздухопловната навигација бара високо квалификуван персонал, и особено контролори на летање, чија компетентност се докажува со дозвола издадена врз основа на детални услови утврдени во оваа регулатива. Овластувањето кое е внесено во дозвола треба да го назначи типот на оперативната услуга на контролата на летање која контролорот на летање е способен да ја даде. Посебните овластувања во дозволата треба да ги одразуваат како посебните вештини на контролорот така и одобренијата кои надлежните органи ги издале за давање на услуги за определен сектор, група на сектори и/или работни места.

(4) Надлежните органи кои вршат надзор и проверка на придржувањето кон оваа регулатива треба да се доволно независни од контролорите на летање кога издаваат дозволи или ја продолжуваат важноста на посебните овластувања, кога привремено

([1]) Сл. весник L 79, 19.3.2008 год., стр. 1.

Прилог 2

одземаат или повлекуваат дозволи, овластувања, посебни овластувања или уверенија во случаи кога повеќе не се исполнети условите за нивно издавање. Овие надлежни органи треба да се и доволно независни од давателите на услуги на воздухопловната навигација и од организациите за обука. Тие треба да останат способни за ефикасно вршење на своите задачи. Надлежниот орган или органи чија одговорност е утврдена во оваа регулатива може да е тело или да се тела определени или основани согласно член 4 од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот ([1]). Европската агенција за безбедност на воздухопловството (во понатамошниот текст „Агенцијата“) треба да делува како надлежен орган за издавање и обновување на уверенијата на организациите за обука на контролори на летањето кои се наоѓаат вон територијата на земјите–членки и, по потреба, на персоналот на тие организации. Како таква, таа треба да ги исполнува истите услови.

(5) Со оглед на посебните карактеристики на воздушниот сообраќај во Унијата, потребно е да се воведат и ефикасно да се применуваат заеднички стандарди за компетентноста на контролорите на летање кои се вработени кај даватели на услуги на воздухопловната навигација, со што на јавноста и се обезбедува управување со воздушниот сообраќај и услуги на воздухопловната навигација (ATM/ANS)

(6) Земјите–членки треба да имаат можност да ја применуваат оваа регулатива и на својот воен персонал што дава услуги на јавноста, како што е наведено во член 1(2)(в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(7) Слабата комуникација често е значаен фактор во инцидентите и несреќите. Заради тоа, потребно е да се утврдат детални услови за контролорите на летање во однос на познавањето на јазик. Овие услови се темелат врз условите кои ги усвоила Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) и претставуваат средство за примена на тие меѓународно прифатени стандарди. Се почитуваат начелата за недискриминација, транспарентност и пропорционалност во однос на условите за познавање на јазик со цел да се поттикне слободно движење на работници, осигурувајќи ја истовремено безбедноста. Периодот на важноста на посебното овластување за познавање на јазик треба да е пропорционален со нивото на компетентност како што е утврдено во оваа регулатива.

(8) Заедничките правила за издавање и одржување на дозволите на контролорите на летањето се клучни за зајакнување на меѓусебната довербата на земјите–членки во нивните системи. Со цел да се обезбеди најголемо ниво на безбедност, потребно е да се воспостават изедначени услови за обука, квалификации и компетентност на контролорите на летањето. Исто така, со ова би се обезбедило и давање на безбедни и висококвалитетни услуги на контролата на летањето и истото би допринело за признавање на дозволите во целата Унија, со што би се зголемила слободата на движење и би се подобрила достапноста на контролори на летањето.

(9) Европската организација за безбедност на воздухопловната навигација (Eurocontrol) постави соодветни стандарди за почетната обука, наведени во „Спецификација за заедничка основна содржина на почетната обука за контролори на летање (Eurocontrol's Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training)“ на Еуроконтрол . Со цел да се прикаже научниот и техничкиот напредок и да се олесни изедначен пристап до почетната обука, што претставува клучен елемент за да се обезбеди мобилноста помеѓу контролорите на летањето, овие стандарди сега треба да се внесат во законодавството на Унијата. Исто така, потребно е и да се утврдат услови за обука на одредените единици и за континуираната обука, имајќи ги предвид битните важечки услови, како што е утврдено во член 8в од Регулатива (ЕЗ)

([1]) Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за утврдување на рамка за создавање на единствено европско небо (Сл. весник L 96, 31.3.2004 год., стр. 10.

Прилог 2

бр. 216/2008. Во недостаток на европски услови за обука, земјите–членки може да продолжат да се потпираат врз стандардите за обука кои ги утврдила ICAO.

(10) Консултирајќи се со група стручњаци, Eurocontrol создаде услови за процена на здравствената способност на контролорите на летањето, кои земјите–членки веќе ги применуваат заедно со Анекс 1 на ICAO. Сега овие услови треба да се транспонираат во законодавството на Унијата со цел да се обезбеди нивна изедначена примена во сите земјите–членки.

(11) Со цел да се обезбеди дека земјите–членки на правилен и структуриран начин ги исполнуваат своите одговорности и обврски за безбедноста со помош на системот за примена и управување кој го водат надлежните органи и организации кои делуваат во нивно име, согласно Националната програма за безбедност на ICAO, со оваа регулатива треба да се пропишат условите коишто надлежните органи треба да ги применуваат.

(12) Издавањето на уверенија на организациите за обука претставува еден од клучните елементи кои придонесуваат кон квалитетот на обуката на контролорите на летањето, а со тоа и кон безбедно давање на услуги на контролата на летање. Заради тоа, треба да се зајакнат условите за организациите за обука. Треба да биде возможно да се издаде уверение за обука согласно видот на обуката, како пакет од услуги за обука или како пакет од услуги за обука и воздухопловна навигација, без притоа да се занемарат посебните карактеристики на обуката која секоја организација ја нуди.

(13) Општите услови за добивање дозвола, во мера во која тие се однесуваат на условите за возраста и здравствената способност не смеат да влијаат врз имателите на постојните дозволи. Со цел да се сочуваат правата од постојните дозволи и да се обезбеди безболен преоден период за сите иматели на дозволи и за надлежните органи, дозволите и лекарските уверенија кои земјите–членки ги издале согласно Директива 2006/23/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ([1]) и Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 ([2]) на Комисијата, треба да се смета дека се издадени согласно оваа регулатива.

(14) Заради доследност, треба да се измени дефиницијата за психоактивни супстанции наведена во Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 ([3]) на Комисијата.

(15) Додека оваа регулатива се надоврзува врз претходно постигнатото и врз законските услови на ЕУ, заради појаснување се укинува Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011.

(16) Согласно членовите 17(2)(б) и 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, Агенцијата ѝ помагаше на Комисијата при изготвувањето на мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива.

(17) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

---

(1) Директива 2006/23/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 5 април 2006 година, за дозвола на контролорите на летање на Заедницата (Сл. весник L 114, 27.4.2006 год., стр. 22).

(2) Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 на Комисијата од 10 август 2011 година, за утврдување на детални правила за дозволи и одредени уверенија на контролорите на летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 206, 11.8.2011 год., стр. 21).

([3]) Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата од 26 септември 2012 година, за утврдување на заеднички правила за воздушниот сообраќај и оперативните одредби во однос на услугите и постапките на воздухопловната навигација и за изменување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010 (Сл. весник L 281, 13.10.2012 год., стр. 1).

Прилог 2

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА

Член 1

Предмет и обем

1. Со оваа регулатива се утврдуваат детални правила за:

(а) условите за издавање, привремено одземање и повлекување на дозволите и со нив поврзаните придружни овластувања, посебни овластувања на контролорите на летање и на студентите–контролори на летање, како и правата и одговорностите на имателите на истите;

(б) условите за издавање, ограничување, привремено одземање и повлекување на лекарски уверенија на контролорите на летање и на студентите–контролори на летање, како и правата и одговорностите на имателите на истите;

(в) издавањето на уверенија на овластените лекари за процена на здравствената способност и воздухопловно–медицинските центри за контролорите на летањето и студентите–контролори на летање;

(г) издавањето на уверенија на организациите за обука на контролори на летањето;

(д) условите за проверка на важноста, продолжување, обновување и користење на овие дозволи, овластувања, посебни овластувања и уверенија.

(2) Оваа регулатива се применува на:

(а) студенти–контролори на летање и контролорите на летањето кои ги вршат своите функции во рамките на обемот на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(б) лицата и организациите кои се вклучени во издавање на дозволи, обука, испитување, проверување и лекарски прегледи и процена на здравствената способност на кандидатите согласно оваа регулатива.

Член 2

Придржување кон условите и процедурите

(1) Надлежниот орган од член 6 ги квалификува и им издава дозвола согласно одредбите од Анексите I, III и IV на студентите–контролори на летање, контролорите на летањето и лицата вклучени во издавање на дозволи, обука, испитување, проверување и лекарски прегледи и процена на здравствената способност на кандидатите наведени во член 1(2)(а) и (б).

(2) Организациите споменати во член 1(2)(б) се квалификуваат согласно техничките услови и административните постапки утврдени во Анексите I, III и IV, а надлежниот орган споменат во член 6 им издава уверение.

(3) Издавањето на лекарски уверенија на лицата наведени во член 1(2)(а) и (б) е во склад со техничките услови и административни постапки утврдени во Анексите III и IV.

(4) Дозволите на контролорите на летањето кои се вработени кај даватели на услуги на воздухопловната навигација кои даваат услуги на контролата на летање во воздушниот простор на територијата на која се однесува Договорот и чие главно седиште на работење и регистрирано седиште, ако има такво, се наоѓа вон територијата и е предмет на одредбите на Договорот, се смета дека им се издадени согласно став 1, под услов дека тие ги исполнуваат и двата следни услови:

Прилог 2

(а) имаат дозвола на контролор на летање која ја издала трета земја согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција;

(б) докажале пред надлежниот орган наведен во член 6 дека завршиле обука и успешно ги положиле испитите и проценките кои се еквивалентни на оние кои се бараат согласно Дел АТКО, Поддел Г, Оддели 1–4, наведени во Анекс I.

Задачите и функциите кои им се доделуваат на контролорите на летањето наведени во првиот потстав не смеат да ги надминуваат правата од дозволата која ја издала трета земја.

(5) Инструкторите за практична обука и оценувачите–испитувачите кои се вработени во организација за обука која се наоѓа вон територијата на земјите–членки се смета дека се квалификувани согласно став 1, под услов дека ги исполнуваат и двата следни услови:

(а) имаат дозвола на контролор на летање која ја издала трета земја согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција со овластување и, ако е применливо, придружно овластување кое одговара на она за кое тие се овластени да подучуваат или оценуваат;

(б) докажале пред надлежниот орган наведен во член 6 дека завршиле обука и успешно ги положиле испитите и проценките кои се еквивалентни на оние кои се бараат согласно Дел АТКО, Поддел Г, Оддел 5 (Part ATCO, Subpart D, Sections 1 – 4), наведени во Анекс I;

Правата споменати во првиот потстав се наведуваат во уверението кое го издала трета земја и се ограничуваат на подучување и оценување за организациите за обука кои се наоѓаат вон територијата на земјите–членки.

Член 3

Давање на услуги на контролата на летање

(1) Услугите на контролата на летање ги даваат само контролори на летањето кои се квалификувани и на кои им е издадена дозвола согласно оваа регулатива.

(2) Согласно член 1(3) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, земјите–членки, колку што е можно, обезбедуваат дека услугите кои се даваат или се ставени на располагање на јавноста од страна на воениот персонал наведено во член 1(2)(в) од таа регулатива, нудат ниво на безбедност најмалку еднакво на нивото кое се бара согласно суштинските услови утврдени во Анекс Vб кон таа регулатива.

(3) Земјите–членки можат да ја применуваат оваа регулатива на нивниот воен персонал кој дава услуги на јавноста.

Член 4

Дефиниции

За целите на оваа регулатива, се користат следните дефиниции:

(1) „*невообичаена ситуација (abnormal situation)*“ се околности, вклучувајќи и отежнувачки услови, кои не се ниту рутински ниту секојдневни, а за кои контролорот на летањето нема развиено автоматски вештини;

(2) „*прифатливи начини за придржување (AMC) (acceptable means of compliance*

Прилог 2

(AMC))“ се необврзувачки стандарди кои Агенцијата ги усвоила со цел да се објаснат начините со кои се постигнува придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување;

(3) „*услуга на контролата на летање (ATC) (air traffic control (ATC) service*)“ е услуга која се дава со цел:

(а) да се спречат судири:

— помеѓу воздухоплови, и

— на маневарските површини помеѓу воздухоплов и препреки; и

(б) да се забрза и одржи уреден проток на воздушниот сообраќај

(4) „*одредена единица на контролата на летање (ATC) (air traffic control (ATC) unit*“ е општ поим со различно значење, обласна контрола на летање, единица на приодната контрола или аеродромска контролна кула;

(5) „*алтернативни начини за придржување (alternative means of compliance)*“ е алтернатива на постоечки АМС или нов начин за воспоставување на придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување за што Агенцијата не прифатила никаков поврзан АМС;

(6) „*проценка (assessment*)“ е оценување на практичната оспособеност чиј резултат води до издавање на дозволата, овластувањето и/или посебното овластување(-а) и нивото продолжување и/или обновување, вклучувајќи го и однесувањето и практичната примена на знаењето и разбирањето кои лицето што се оценува ги покажало;

(7) „*посебно овластување за оценувач–испитувач (assessor endorsement)*“ е овластување кое се внесува во и претставува дел од дозволата, со кое се наведува компетентноста на имателот за проценување на практичната оспособеност на студентот–контролор на летање и на контролорите на летањето;

(8) „*стрес од критичен настан (critical incident stress)*“ е појава на невообичаени и/или крајно емотивни, физички реакции или реакции во однесувањето кај лице по неочекуван настан, несреќа, инцидент или сериозен инцидент;

(9) „*вонредна состојба (emergency situation)*“ е сериозна или опасна ситуација за која е потребно преземање на итни мерки;

(10) „*испит (examination)*“ е формално испитување со кое се оценува знаењето и разбирањето на некое лице;

(11) „*материјал со упатства (GM) (guidance material (GM))*“ е необврзувачки материјал кој го составила Агенцијата, како помош во објаснувањето на значењето на еден услов или спецификација и кој се користи како помош при толкувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, и нејзините правила за спроведување и АМС;

(12) „*индикатор на ICAO за локација (ICAO location indicator)*“ е кодна група од четири букви, составена согласно правилата пропишани од ICAO во нејзиниот најнов ажуриран прирачник DOC 7910, а којашто се доделува на локацијата на фиксна воздухопловна станица

(13) „*посебно овластување за познавање на јазик (language endorsement)*“ е изјава која се впишува во и претставува составен дел од дозволата, со кое се наведува

Прилог 2

познавањето на јазик на имателот;

(14) „*дозвола (licence)*“ е документ кој се издава и одобрува согласно оваа регулатива, и со кој му се дава право на неговиот законски имател да ги користи правата од овластувањата или посебните овластувања кои се внесени во истиот;

(15) „*настава за обука на работно место (on–the–job training instruction)*“ е фаза од обуката на одредена единица во текот на која претходно стекнатите рутини и способности поврзани со работното место се интегрираат во праксата под надзор на квалификуван инструктор за обука на работно место во ситуација на вистински сообраќај;

(16) „*посебно овластување за инструктор за обука на работно место (OJTI) (on–the–job training instructor endorsement)*“ е овластување кое се внесува во и претставува составен дел од дозволата, со кое се наведува компетентноста на имателот да врши настава на обука на работно место и на уреди за обука;

(17) „*уред за обука за дел од задачите (PTT) (part – task trainer (PTT))*“ е синтетички уред на кој се спроведува обука за конкретни, одбрани оперативни задачи, при што од ученикот не се очекува да ги вежба сите задачи кои се вообичаено поврзани со наполно оперативно опкружување;

(18) „*цел на ефикасноста (performance objective)*“ е јасна и недвосмислена изјава за ефикасноста која се очекува од лицето кое посетува обука, условите во кои ефикасноста се појавува и стандардите кои лицето кое посетува обука треба да ги исполни;

(19) „*привремена неспособност (provisional inability)*“ е привремена состојба во која имателот на дозвола е спречен да ги користи правата од дозволата иако овластувањата, посебните овластувања и лекарското уверение се важечки;

(20) „*психоактивни супстанции (psychoactive substance)*“ се алкохол, опојни средства, хашиш, седативи и средства за успивање, кокаин, други психостимуланси, халуциногени и испарливи раствори, со исклучок на кофеин и тутун;

(21) „*придружно овластување (rating endorsement)*“ е овластување впишано во дозволата и коешто претставува составен дел на истата, со наведување на посебните услови, права или ограничувања кои се однесуваат на соодветното овластување;

(22) „*обновување (renewal)*“ е административна постапка која се презема по истекот на важноста на овластување, посебно овластување или уверение, со која се обновуваат правата од овластувањето, посебното овластување или уверението за определен понатамошен период што подлежи на исполнување на утврдените услови;

(23) „*продолжување (revalidation)*“ е административна постапка која се презема во периодот на важноста на овластување, посебно овластување или уверение, со која му се допушта на имателот да продолжи да ги користи правата од овластувањето, посебното овластување или уверението за определен понатамошен период што подлежи на исполнување на утврдените услови;

(24) „*сектор (sector)*“ е дел од контролирана област и/или дел од областа со обезбедени служби за информации во лет или горниот воздушен простор;

(25) „*симулатор (simulator)*“ е синтетички уред за обука кој ги прикажува битните карактеристики на вистинско оперативно опкружување и репродуцира оперативни

Прилог 2

услови во кои лицето кое посетува обука може да ги вежба задачите директно и во реално време;

(26) „*синтетички уред за обука (synthetic training device)*“ е секој тип на уред со кој се симулираат оперативните услови, вклучувајќи ги и симулаторите и тренажерите за обука на дел од задачите;

(27) „*посебно овластување за инструктор на синтетички уред за обука (STDI) (synthetic training device instructor (STDI) endorsement)*“ е овластување впишано и составен дел од дозвола, со кое се наведува дека имателот е стручен да врши обука на синтетички уреди за обука;

(28) „*курс за обука (training course)*“ е настава по теоретско познавање и/или практична настава подготвена во структурирано утврдена рамка и која се спроведува во определен временски период;

(29) „*организација за обука (training organisation)*“ е организација на која надлежниот орган ѝ издал уверение за спроведување на еден или повеќе видови обука

(30) „*посебно овластување за одредена единица (unit endorsement)*“ е овластување впишано и составен дел од дозвола, со кое се наведува индикаторот на ICAO за локација и секторот, групата на сектори или работни места на кои имателот е стручен да работи;

(31) „*потврдување (validation)*“ е процес врз основа на кој, преку успешно завршување на курсот за посебно овластување за одредена единица кое е поврзано со овластување или придружно овластување, имателот може да започне да ги користи правата од тоа овластување или придружно овластување.

Член 5

Надлежен орган

1. Земјите–членка именуваат или воспоставуваат еден или повеќе надлежни органи со доделени одговорности за издавање на уверенија и надзор на лицата и организациите кои се предмет на оваа регулатива.

2. Во рамките на еден функционален блок или во случај на давање на прекугранични услуги, надлежните органи се определуваат врз основа на договор помеѓу односните земји–членки.

3. Ако земја–членка именува или воспоставува повеќе од еден надлежен орган, областите на надлежност на секој надлежен орган се јасно определени во однос на одговорностите и географската област, по потреба. Помеѓу овие органи се воспоставува координација за да се обезбеди ефикасен надзор на сите лица и организации кои се предмет на оваа регулатива во рамките на нивните поединечни надлежности.

4. Надлежниот орган (органи) се независни од давателите на услуги на воздухопловната навигација и организациите за обука. Оваа независност се постигнува преку соодветно одвојување, најмалку на функционално ниво, на надлежни органи од една страна и на даватели на услуги на воздухопловната навигација и организации за обука од друга страна. Надлежните органи ги користат своите права непристрасно и транспарентно.

Исто така, првиот потстав се применува и на Агенцијата, кога таа делува како надлежен орган согласно член 6(2)(б) и 3(а)(ii).

5. Земјите–членки обезбедуваат дека надлежните органи ја поседуваат потребната

Прилог 2

способност за извршување на активностите за издавање на уверенија и за надзор, кои активности се опфатени во нивните програми за издавање на уверенија и за надзор, како и доволно средства за исполнување на условите наведени во Анекс II (Дел ATCO.AR). Поточно земјите–членки ги користат проценките кои ги извршиле надлежните органи согласно став ATCO.AR.A.005(а) од Анекс II, со цел да се докаже нивната способност.

6. Земјите–членки обезбедуваат дека, што се однесува на персоналот на надлежните органи што ги врши активностите за надзорот и за издавање на уверение согласно оваа регулатива, не постои никаков непосреден или посреден судир на интереси, особено што се однесува на членови на фамилија или финансиска корист на односниот персонал

7. Се смета дека надлежниот орган (органи) што земјата–членка ги наименувала или воспоставила за целите на Регулатива (ЕЗ) бр. 805/2011 на Комисијата го задржува (задржуваат) статусот на надлежен орган во смисла на оваа регулатива, освен ако односната земја–членка не одредила поинаку. Во вториот случај, земјата–членка ја известува Агенцијата за името(имињата) и адресата(адресите) на надлежниот орган (органи) кои таа ги именува или воспоставува за целите на овој член, како и за која било измена на истите.

Член 6

Надлежен орган за целите на Анексите I, III и IV

1. За целите на Анекс I, надлежен орган е органот кој земјата–членка го наименува или воспоставува и до кој лицето поднесува барање за издавање на дозвола.

2. За целите на Анекс III и за надзорот врз условите наведени во Анексите I во поглед на давателите на услуги во воздухопловната навигација, надлежен орган е:

(а) органот што земјата–членка го наименува или воспоставува како надлежен орган за надзор, во која се наоѓа главното седиште или регистрираното седиште, ако има такво, на подносителот на барањето, освен ако е поинаку предвидено во билатералните или мултилатералните спогодби склучени помеѓу земјите–членки или нивните надлежни органи;

(б) Агенцијата, ако главното седиште или регистрираното седиште, доколку има такво, на подносителот на барањето се наоѓа вон територијата на земјите–членки.

3. За целите на Анекс IV, надлежен орган е:

(а) за воздухопловно–медицинските центри:

(i) надлежниот орган кого го определува земјата–членка во која се наоѓа главното седиште на воздухопловно–медицинскиот центар;

(ii) Агенцијата, кога воздухопловно–медицинскиот центар се наоѓа во трета земја;

(б) за овластените лекари за процена на здравствената способност:

(i) надлежниот орган кого го определува земјата–членка во која се наоѓа главното место на делување на овластениот лекар за процена на здравствената способност;

(ii) ако главното место на делување на овластениот лекар за процена на здравствената способност се наоѓа во трета земја, надлежниот орган кого го определува земјата–членка во која кандидатот за уверение за овластен лекар за процена на здравствената способност го поднесува барањето за издавање на

Прилог 2

уверение.

Член 7

Преодни одредби

1. Дозволите, овластувањата и посебните овластувања издадени согласно соодветните одредби од националното законодавство врз основа на Директива 2006/23/ЕЗ и дозволите, овластувањата и посебните овластувања кои се издадени согласно Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 се смета дека се издадени согласно оваа регулатива.

2. Овластувањето за обласна процедурална контрола (ACP) (Area Control Procedural) со придружното овластување за океанска контрола (Oceanic Control – OCN) издадени согласно националните правила врз основа на член 31(1) од Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 се смета дека се издадени согласно оваа регулатива.

3. Лекарските уверенија и уверенијата за организациите за обука, овластените лекари за процена на здравствената способност и воздухопловно–медицинските центри, одобренијата за програмите за одржување на компетентноста во одредена единица и плановите за обука издадени согласно соодветните одредби од националното законодавство врз основа на Директива 2006/23/ЕЗ согласно Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 се смета дека се издадени согласно оваа регулатива.

Член 8

Замена на дозволи, прилагодување на права, курсеви за обука и програми за компетентноста во одредена единица

1. Земјите–членки ги заменуваат дозволите споменати во член 7(1) со дозволи кои се во сообразност со форматот утврден во Додаток 1 кон Анекс II кон оваа регулатива најдоцна до 31 декември 2015 година, или 31 декември 2016 година, ако земјите–членки го користат отстапувањето наведено во член 11(2).

2. Земјите–членки ги заменуваат уверенијата за организациите за обука на контролори на летањето споменати во член 7(3) со уверенија кои се во сообразност со форматот утврден во Додаток 2 кон Анекс II кон оваа регулатива најдоцна до 31 декември 2015 година, или 31 декември 2016 година, ако земјите–членки го користат отстапувањето наведено во член 11(2).

3. Земјите–членки ги заменуваат уверенијата за овластени лекари за процена на здравствената способност и уверенијата за воздухопловно–медицинските центри споменати во член 7(3) со уверенија кои се во сообразност со форматот утврден во Додаток 3 и Додаток 4 од Анекс II кон оваа регулатива најдоцна до 31 декември 2015 година, или 31 декември 2016 година, ако земјите–членки го користат отстапувањето наведено во член 11(2).

4. Надлежните органи вршат конверзија на правата на испитувачите и проценувачите за почетна обука согласно член 20 од Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 на Комисијата и за испитувачите на компетентноста и проценувачите на компетентноста за обука за одредена единица и за континуирана обука кои се одобрени од надлежниот орган согласно член 24 од Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011, во права на посебно овластување за оценувач–испитувач согласно оваа регулатива, ако е соодветно, најдоцна до 31 декември 2015 година, или 31 декември 2016 година, ако земјите–членки го користат отстапувањето наведено во член 11(2).

5. Надлежните органи може да вршат конверзија на правата на националните инструктори за обука на симулатор и на синтетички уреди за обука во права на посебно

Прилог 2

овластување за инструктор на синтетички уред за обука согласно оваа регулатива, ако е соодветно, најдоцна до 31 декември 2015 година, или 31 декември 2016 година, ако земјите–членки го користат отстапувањето наведено во член 11(2).

6. Давателите на услуги на воздухопловната навигација ги прилагодуваат своите програми за одржување на компетентноста во одредена единица со цел придржување кон условите од оваа регулатива најдоцна до 31 декември 2015 година, или 31 декември 2016 година, ако земјите–членки го користат отстапувањето наведено во член 11(2).

7. Организациите за обука на контролори на летањето ги прилагодуваат своите планови за обука со цел придржување кон условите од оваа регулатива најдоцна до 31 декември 2015 година, или 31 декември 2016 година, ако земјите–членки го користат отстапувањето наведено во член 11(2).

8. Уверенијата за завршени курсеви за обука кои започнале пред примената на оваа регулатива согласно Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 се прифаќаат за целите за издавање на соодветните дозволи, овластувања и посебни овластувања согласно оваа регулатива, под услов дека обуката и оценувањето завршиле до 30 јуни 2016 година, или 30 јуни 2017 година, ако земјите–членки го користат отстапувањето наведено во член 11(2)

Член 9

Измена на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата

Во член 2 од Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата, точка 104 се заменува со следното:

„104. „психоактивна супстанца“ е алкохол, опојни средства, канабионоиди, седативи и средства за успивање, кокаин, други психостимуланси, халуциногени и испарливи раствори, со исклучок на кофеин и тутун;"

Член 10

Укинување

Се укинува Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011.

Член 11

Влегување во сила и примена

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

Таа се применува од 30 јули 2015 година.

2. По пат на отстапување од наведеното во став 1, земјите–членки може да решат да не ги применуваат Анексите I до IV, во целост или делумно, пред 31 декември 2016 година.

Ако земја–членка ја користи оваа можност, таа за тоа ги известува Комисијата и Агенцијата, и тоа најдоцна до 1 јули 2015 година. Во известувањето се опишува обемот на отстапување (отстапувања), како и програмата за спроведување во која се наведени планираните активности и роковите за нивно спроведување. Во тој случај, и понатаму се применуваат односните одредби од Регулатива (ЕУ) бр. 805/2011 на Комисијата.

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

Прилог 2

Брисел, 20 февруари 2015 година.

За Комисијата
Претседател
Жан–Клод ЈУНКЕР

Прилог 2

СОДРЖИНА

АНЕКС I –	**ДЕЛ АТСО – УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛИ НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕТО**	18
ПОДДЕЛ А – ОПШТИ УСЛОВИ		18
АТСО.А.001	Обем	18
АТСО.А.005	Барање за издавање на дозволи, овластувања и посебни овластувања	18
АТСО.А.010	Замена на дозвола	18
АТСО.А.015	Користење на правата од дозволите и привремена неспособност	19
АТСО.А.020	Повлекување и привремено одземање на дозволи, овластувања и посебни овластувања	19
ПОДДЕЛ В – ЛИЦЕНЦИ, ОВЛАСТУВАЊА И ПОСЕБНИ ОВЛАСТУВАЊА		20
АТСО.В.001	Дозвола на студент–контролор на летање	20
АТСО.В.005	Дозвола на контролор на летање	20
АТСО.В.010	Овластувања на контролор на летање	21
АТСО.В.015	Придружни овластувања	22
АТСО.В.020	Посебни овластувања за одредена единица	23
АТСО.В.025	Програма за одржување на компетентноста на одредена единица	24
АТСО.В.030	Посебно овластување за познавање на јазик	25
АТСО.В.035	Период на важноста на посебното овластување за познавање на јазик	26
АТСО.В.040	Оценување на познавањето на јазик	27
АТСО.В.045	Обука за познавање на јазик	27
ПОДДЕЛ С –	УСЛОВИ ЗА ИНСТРУКТОРИ И ОЦЕНУВАЧИ–ИСПИТУВАЧИ	27
ОДДЕЛ 1 –	ИНСТРУКТОРИ	27
АТСО.С.001	Инструктори за настава по теоретско познавање	27
АТСО.С.005	Инструктори за практична обука	27
АТСО.С.010	Права на инструкторот за обука на работно место (OJTI)	28
АТСО.С.015	Барање за издавање на посебно овластување за инструктор за обука на работно место	28
АТСО.С.020	Период на важност на посебното овластување за инструктор за обука на работно место	28
АТСО.С.025	Привремено одобрение за OJTI	29
АТСО.С.030	Права на инструкторот за обука на синтетички уреди за обука (STDI)	29
АТСО.С.035	Барање за издавање на посебно овластување за инструктор за обука на синтетички уреди за обука	30
АТСО.С.040	Период на важност на посебното овластување за инструктор за обука на синтетички уреди за обука	30
ОДДЕЛ 2 –	ОЦЕНУВАЧИ–ИСПИТУВАЧИ	30
АТСО.С.045	Права на оценувачите–испитувачите	30
АТСО.С.050	Лични интереси	31
АТСО.С.055	Барање за посебно овластување на оценувач–испитувач	31
АТСО.С.060	Период на важност на посебното овластување на оценувач–испитувач	32
АТСО.С.065	Привремено одобрение за оценувач–испитувач	32
ПОДДЕЛ D –	ОБУКА НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ	33

Прилог 2

ОДДЕЛ 1 –	ОПШТИ УСЛОВИ	33
ATCO.D.001	Цели на обуката на контролорите на летање	33
ATCO.D.005	Видови на обука за контролорите на летање	33
ОДДЕЛ 2 –	УСЛОВИ ЗА ПОЧЕТНА ОБУКА	34
ATCO.D.010	Структура на почетната обука	34
ATCO.D.015	План на почетната обука	35
ATCO.D.020	Курсеви за основна обука и обука за овластување	35
ATCO.D.025	Испити и проценка на основната обука	36
ATCO.D.030	Цели на ефикасноста на основната обука	36
ATCO.D.035	Испити и проценка на обуката за овластување	37
ATCO.D.040	Цели на ефикасноста на обуката за овластување	37
ОДДЕЛ 3 –	УСЛОВИ ЗА ОБУКА ЗА ОДРЕДЕНА ЕДИНИЦА	38
ATCO.D.045	Содржина на обуката за одредена единица	38
ATCO.D.050	Предуслови за обука за одредена единица	38
ATCO.D.055	План на обука за одредена единица	39
ATCO.D.060	Курс за посебно овластување за одредена единица	39
ATCO.D.065	Докажување на теоретско познавање и разбирање	40
ATCO.D.070	Проценки за време на курсевите за посебно овластување за одредена единица	40
ОДДЕЛ 4 –	УСЛОВИ ЗА КОНТИНУИРАНА ОБУКА	40
ATCO.D.075	Континуирана обука	40
ATCO.D.080	Обука за обновување на знаењата	41
ATCO.D.085	Обука за конверзија	41
ОДДЕЛ 5 –	ОБУКА НА ИНСТРУКТОРИ И ОЦЕНУВАЧИ–ИСПИТУВАЧИ	41
ATCO.D.090	Обука на инструктори по практична настава	41
ATCO.D.095	Обука на оценувачи–испитувачи	42
ДОДАТОК 1 кон Анекс I –	СКАЛА ЗА ОПРЕДЕЛУВАЊЕ НА НИВОТО НА ПОЗНАВАЊЕ НА ЈАЗИКОТ – УСЛОВИ ЗА ПОЗНАВАЊЕ НА ЈАЗИК	42
ДОДАТОК 2 кон Анекс I –	ОСНОВНА ОБУКА	45
Предмет 1 –	ВОВЕД ВО КУРСОТ	45
Предмет 2 –	ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО	45
Предмет 3 –	УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ	46
Предмет 4 –	МЕТЕОРОЛОГИЈА	47
Предмет 5 –	НАВИГАЦИЈА	47
Предмет 6 –	ВОЗДУХОПЛОВИ	48
Предмет 7 –	ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ	49
Предмет 8 –	ОПРЕМА И СИСТЕМИ	49
Предмет 9 –	ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ	50
ДОДАТОК 3 кон Анекс I –	ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА АЕРОДРОМСКА ВИЗУЕЛНА КОНТРОЛА (ADV)	52
Предмет 1 –	ВОВЕД ВО КУРСОТ	52
Предмет 2 –	ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО	52
Предмет 3 –	УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ	53
Предмет 4 –	МЕТЕОРОЛОГИЈА	54
Предмет 5 –	НАВИГАЦИЈА	54
Предмет 6 –	ВОЗДУХОПЛОВИ	54
Предмет 7 –	ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ	54
Предмет 8 –	ОПРЕМА И СИСТЕМИ	55
Предмет 9 –	ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ	55
Предмет 10 –	НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	56
Предмет 11 –	АЕРОДРОМИ	56
ДОДАТОК 4 кон Анекс I –	ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА АЕРОДРОМСКА	57

Прилог 2

ИНСТРУМЕНТАЛНА КОНТРОЛА ЗА КУЛА ADI(TWR)	
Предмет 1 – ВОВЕД ВО КУРСОТ	57
Предмет 2 – ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО	57
Предмет 3 – УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ	58
Предмет 4 – МЕТЕОРОЛОГИЈА	59
Предмет 5 – НАВИГАЦИЈА	59
Предмет 6 – ВОЗДУХОПЛОВИ	59
Предмет 7 – ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ	60
Предмет 8 – ОПРЕМА И СИСТЕМИ	60
Предмет 9 – ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ	61
Предмет 10 – НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	61
Предмет 11 – АЕРОДРОМИ	61
ДОДАТОК 5 кон Анекс I – ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ПРИОДНА ПРОЦЕДУРАЛНА КОНТРОЛА (APP)	63
Предмет 1 – ВОВЕД ВО КУРСОТ	63
Предмет 2 – ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО	63
Предмет 3 – УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ	64
Предмет 4 – МЕТЕОРОЛОГИЈА	65
Предмет 5 – НАВИГАЦИЈА	65
Предмет 6 – ВОЗДУХОПЛОВИ	65
Предмет 7 – ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ	65
Предмет 8 – ОПРЕМА И СИСТЕМИ	66
Предмет 9 – ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ	66
Предмет 10 – НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	67
Предмет 11 – АЕРОДРОМИ	67
ДОДАТОК 6 кон Анекс I – ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ОБЛАСНА ПРОЦЕДУРАЛНА КОНТРОЛА (ACP)	68
Предмет 1 – ВОВЕД ВО КУРСОТ	68
Предмет 2 – ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО	68
Предмет 3 – УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ	69
Предмет 4 – МЕТЕОРОЛОГИЈА	70
Предмет 5 – НАВИГАЦИЈА	70
Предмет 6 – ВОЗДУХОПЛОВИ	70
Предмет 7 – ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ	70
Предмет 8 – ОПРЕМА И СИСТЕМИ	71
Предмет 9 – ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ	71
Предмет 10 – НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	72
ДОДАТОК 7 кон Анекс I – ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ПРИОДНА НАДЗОРНА КОНТРОЛА (APS)	73
Предмет 1 – ВОВЕД ВО КУРСОТ	73
Предмет 2 – ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО	73
Предмет 3 – УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ	74
Предмет 4 – МЕТЕОРОЛОГИЈА	75
Предмет 5 – НАВИГАЦИЈА	75
Предмет 6 – ВОЗДУХОПЛОВИ	75
Предмет 7 – ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ	76
Предмет 8 – ОПРЕМА И СИСТЕМИ	76
Предмет 9 – ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ	77
Предмет 10 – НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	77
Предмет 11 – АЕРОДРОМИ	77
ДОДАТОК 8 кон Анекс I – ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ОБЛАСНА НАДЗОРНА	79

Прилог 2

КОНТРОЛА (ACS)	
Предмет 1 – ВОВЕД ВО КУРСОТ	79
Предмет 2 – ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО	79
Предмет 3 – УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ	80
Предмет 4 – МЕТЕОРОЛОГИЈА	81
Предмет 5 – НАВИГАЦИЈА	81
Предмет 6 – ВОЗДУХОПЛОВИ	81
Предмет 7 – ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ	81
Предмет 8 – ОПРЕМА И СИСТЕМИ	82
Предмет 9 – ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ	83
Предмет 10 – НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ	83
АНЕКС II – ДЕЛ АТСО.AR – УСЛОВИ ЗА НАДЛЕЖНИТЕ ОРГАНИ	84
ПОДДЕЛ А – ОПШТИ УСЛОВИ	84
АТСО.AR.A.001 Обем	84
АТСО.AR.A.005 Персонал	84
АТСО.AR.A.010 Задачи на надлежниот орган	84
АТСО.AR.A.015 Начини на придржување	85
АТСО.AR.A.020 Известување до Агенцијата	86
АТСО.AR.A.025 Моментална реакција на проблем поврзан со безбедноста	84
ПОДДЕЛ В – УПРАВУВАЊЕ	87
АТСО.AR.B.001 Систем на управување	87
АТСО.AR.B.005 Доделување на задачи на квалификувани субјекти	88
АТСО.AR.B.010 Измени во системот на управување	88
АТСО.AR.B.015 Водење на евиденција	89
ПОДДЕЛ С – НАДЗОР И ПРИНУДНИ МЕРКИ	90
АТСО.AR.C.001 Надзор	90
АТСО.AR.C.005 Програма за надзор	90
АТСО.AR.C.010 Наоди и принудни мерки за персоналот	91
ПОДДЕЛ D – ИЗДАВАЊЕ, ПРОДОЛЖУВАЊЕ, ОБНОВУВАЊЕ, ПРИВРЕМЕНО ОДЗЕМАЊЕ И ПОВЛЕКУВАЊЕ НА ДОЗВОЛИ, ОВЛАСТУВАЊА И ПОСЕБНИ ОВЛАСТУВАЊА	92
АТСО.AR.D.001 Процедура за издавање, продолжување и обновување на дозволи, овластувања, посебни овластувања и овластувања	92
АТСО.AR.D.005 Повлекување и привремено одземање на дозволи, овластувања и посебни овластувања	93
ПОДДЕЛ Е – ПРОЦЕДУРА ЗА ИЗДАВАЊЕ НА УВЕРЕНИЈА ЗА ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕ И ЗА ОДОБРУВАЊЕ НА КУРСЕВИ ЗА ОБУКА	93
АТСО.AR.E.001 Поднесување на барање и постапка за издавање на уверение за организации за обука	93
АТСО.AR.E.005 Одобрение на курсеви за обука и на планови за обука	94
АТСО.AR.E.010 Измени во организациите за обука	94
АТСО.AR.E.015 Наоди и принудни мерки	94
ПОДДЕЛ F – ПОСЕБНИ УСЛОВИ КОИ СЕ ОДНЕСУВААТ НА ИЗДАВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНО–МЕДИЦИНСКИ УВЕРЕНИЈА	96
ОДДЕЛ 1 – ОПШТИ УСЛОВИ	96
АТСО.AR.F.001 Воздухопловно–медицински центри и издавање на воздухопловно– медицински уверенија	96
ОДДЕЛ 2 – ДОКУМЕНТАЦИЈА	96
АТСО.AR.F.005 Лекарско уверение	96
АТСО.AR.F.010 Уверение на АМЕ	97
АТСО.AR.F.015 Уверение на АеМС	97
АТСО.AR.F.020 Воздухопловно–медицински обрасци	97
ДОДАТОК 1 кон Анекс II – Образец на дозвола	98

Прилог 2

ДОЗВОЛА НА КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕ	
ДОДАТОК 2 кон Анекс II – НА	УВЕРЕНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУКА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕТО (ATCO TOs) 104
ДОДАТОК 3 кон Анекс II – СПОСОБНОСТ	УВЕРЕНИЕ ЗА ОВЛАСТЕНИ ЛЕКАРИ ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА (AMEs) 107
ДОДАТОК 4 кон Анекс II –	УВЕРЕНИЕ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНО– МЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРИ (AeMCs) 109
АНЕКС III – ДЕЛ ATCO.OR – УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИИТЕ ЗА ОБУКА НА ЦЕНТРИ	КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ И ВОЗДУХОПЛОВНО– МЕДИЦИНСКИТЕ 110
ПОДДЕЛ A – ОПШТИ УСЛОВИ	110
ATCO.OR.A.001 Обем	110
ПОДДЕЛ B – УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИИТЕ ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ	110
ATCO.OR.B.001 Поднесување на барање за уверение на организација за обука	110
ATCO.OR.B.005 Начини на придржување	111
ATCO.OR.B.010 Услови на одобрението и права на организацијата за обука врз основа на уверението	111
ATCO.OR.B.015 Измени во организацијата за обука	111
ATCO.OR.B.020 Континуирана важност	112
ATCO.OR.B.025 Пристап до просториите и податоците на организација за обука	112
ATCO.OR.B.030 Наоди	112
ATCO.OR.B.035 Моментална реакција на проблем поврзан со безбедноста	112
ATCO.OR.B.040 Пријавување на настани	113
ПОДДЕЛ C – УПРАВУВАЊЕ ВО ОРГАНИЗАЦИИТЕ ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕТО	113
ATCO.OR.C.001 Систем за управување во организација за обука	113
ATCO.OR.C.005 Договорни активности	114
ATCO.OR.C.010 Услови за персоналот	114
ATCO.OR.C.015 Простории и опрема	114
ATCO.OR.C.020 Водење на евиденција	115
ATCO.OR.C.025 Финансирање и осигурување	115
ПОДДЕЛ D – УСЛОВИ ЗА КУРСЕВИ ЗА ОБУКА И ЗА ПЛАНОВИ ЗА ОБУКА	115
ATCO.OR.D.001 Услови за курсеви за обука и за планови за обука	115
ATCO.OR.D.005 Резултати од испитите и процените и уверенија	116
ПОДДЕЛ E – УСЛОВИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНО–МЕДИЦИНСКИТЕ ЦЕНТРИ	116
ATCO.OR.E.001 Воздухопловно–медицински центри	116
АНЕКС IV – ДЕЛ ATCO.MED – УСЛОВИ ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ	117
ПОДДЕЛ A – ОПШТИ УСЛОВИ	117
ОДДЕЛ 1 – ОПШТО	117
ATCO.MED.A.001 Надлежен орган	117
ATCO.MED.A.005 Обем	117
ATCO.MED.A.010 Дефиниции	117
ATCO.MED.A.015 Лекарска тајна	118
ATCO.MED.A.020 Намалување на здравствената способност	118
ATCO.MED.A.025 Обврски на AeMC и AME	119
ОДДЕЛ 2 – УСЛОВИ ЗА ЛЕКАРСКИ УВЕРЕНИЈА	120
ATCO.MED.A.030 Лекарски уверенија	120

Прилог 2

ATCO.MED.A.035 Барање за лекарско уверение	120
ATCO.MED.A.040 Издавање, продолжување и обновување на лекарски уверенија	121
ATCO.MED.A.045 Период на важност, продолжување и обновување на лекарски уверенија	121
ATCO.MED.A.046 Привремено одземање или повлекување на лекарско уверение	122
ATCO.MED.A.050 Упатување	122
ПОДДЕЛ B – УСЛОВИ ЗА ЛЕКАРСКИ УВЕРЕНИЈА НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ	123
ОДДЕЛ 1 – ОПШТО	123
ATCO.MED.B.001 Ограничувања на лекарските уверенија	123
ОДДЕЛ 2 – ЗДРАВСТВЕНИ УСЛОВИ ЗА ЛЕКАРСКИ УВЕРЕНИЈА – КЛАСА 3	124
ATCO.MED.B.005 Општо	124
ATCO.MED.B.010 Кардиоваскуларен систем	124
ATCO.MED.B.015 Респираторен систем	127
ATCO.MED.B.020 Дигестивен систем	128
ATCO.MED.B.025 Заболувања во врска со метаболизмот и ендрокините жлезди	128
ATCO.MED.B.030 Хематологија	129
ATCO.MED.B.035 Генито–уринарен систем	129
ATCO.MED.B.040 Инфективни болести	130
ATCO.MED.B.045 Акушерство и гинекологија	130
ATCO.MED.B.050 Мускуло–скелетен систем	130
ATCO.MED.B.055 Психијатрија	130
ATCO.MED.B.060 Психологија	131
ATCO.MED.B.065 Неврологија	131
ATCO.MED.B.070 Систем за вид	132
ATCO.MED.B.075 Распознавање на бои	133
ATCO.MED.B.080 Оториноларингологија	133
ATCO.MED.B.085 Дерматологија	134
ATCO.MED.B.090 Онкологија	135
ПОДДЕЛ C – ОВЛАСТЕНИ ЛЕКАРИ ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ (AMEs)	136
ATCO.MED.C.001 Права	136
ATCO.MED.C.005 Поднесување на барање	136
ATCO.MED.C.010 Услови за издавање на уверение за AME	136
ATCO.MED.C.015 Курсеви за обука по воздухопловна медицина	137
ATCO.MED.C.020 Измени на уверението за AME	137
ATCO.MED.C.025 Период на важност на уверенијата за AME	137

АНЕКС I

ДЕЛ ATCO (ДЕЛ ATЦО)

УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛИ НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕТО

ПОДДЕЛ A

ОПШТИ УСЛОВИ

ATCO.A.001 Обем

Прилог 2

Во овој дел, наведен во овој анекс, се утврдуваат условите за издавање, повлекување и привремено одземање на дозволите на студентите–контролори на летање и на контролорите на летањето, нивните придружни овластувања и посебни овластувања, како и условите за периодот на важноста и користење на истите.

ATCO.A.005 Барање за издавање на дозволи, овластувања и посебни овластувања

(а) Барањето за издавање на дозволи, овластувања и посебни овластувања се поднесува до надлежниот орган согласно постапките кои тој орган ги утврдил.

(б) Барањето за издавање на дополнителни овластувања или посебни овластувања, за продолжување или обновување на посебните овластувања и за повторно издавање на дозволата се поднесува до надлежниот орган кој ја издал таа дозвола.

(в) Дозволата останува во сопственост на лицето на кое му е издадена, освен ако надлежниот орган не ја повлече. Имателот на дозволата се потпишува на дозволата.

(г) Во дозволата се наведуваат сите релевантни податоци кои се однесуваат на правата кои се даваат со дозволата и истата се придржува кон условите наведени во Додаток 1 кон Анекс II.

ATCO.A.010 Замена на дозволи

(а) Ако имателот на дозволата треба да ги користи правата од дозволата во земја–членка во која надлежниот орган не е оној кој ја издал дозволата, имателот на дозволата поднесува барање за замена на својата дозвола со дозвола што ја издава надлежниот орган на земјата–членка во која треба да се користат правата согласно постапката утврдена од тој орган, освен ако не е поинаку предвидено во спогодбите склучени помеѓу земјите–членки. За таа цел, инволвираните органи ги споделуваат меѓу себе битните информации кои се потребни за да се изврши замената на дозволите согласно постапките наведени во ATCO.AR.B.001(в).

(б) За потребите за замена и за користење на правата од дозволата во земја–членка во која не е издадена дозволата, имателот на дозволата мора да ги исполнува условите за познавање на јазик наведени во ATCO.B.030 кои ги утврдила односната земја–членка.

(в) Во новата дозвола се опфатени овластувањата, придружните овластувања, посебните овластувања на дозволата и сите важечки посебни овластувања за одредена единица во дозволата, вклучувајќи го и датумот на првото издавање и истекот на важноста, ако е применливо.

(г) По добивањето на новата дозвола, имателот на дозволата поднесува барање наведено во ATCO.A.005 заедно со својата дозвола за контролор на летањето со цел да добие нови овластувања, придружни овластувања, посебни овластувања во дозволата или посебни овластувања за одредена единица.

(д) По извршената замена, претходно издадената дозвола се враќа кај надлежниот орган кој ја издал дозволата.

ATCO.A.015 Користење на правата од дозволите и привремена неспособност

Прилог 2

(а) Користењето на правата кои ги дава дозволата зависи од периодот на важноста на овластувањата, посебните овластувања и на лекарското уверение.

(б) Имателите на дозволи не смеат да ги користат правата од своите дозволи кога се сомневаат во својата способност за безбедно користење на правата од дозволата и во ваков случај веднаш го известуваат односниот давател на услуги на воздухопловната навигација за привремената неспособност за користење на правата од своите дозволи.

(в) Давателите на услуги на воздухопловната навигација може да прогласат привремена неспособност на имателот на дозволата, ако се сомневаат во способноста на имателот на дозволата за безбедно користење на правата од дозволата.

(г) Давателите на услуги на воздухопловната навигација подготвуваат и спроведуваат објективни, транспарентни и недискриминаторски постапки со кои на имателите на дозвола им се овозможува прогласување на привремена неспособност за користење на правата од своите дозволи согласно точка (б), прогласување на привремената неспособност на имателот на дозволата согласно точка (в), управување со оперативното влијание кое се јавува заради случаите на привремена неспособност и за известување на надлежниот орган како што е утврдено во таа постапка.

(д) Постапките споменати во точка (г) се составен дел од програмата за одржување на компетентноста во одредена единица согласно ATCO.B.025(a)(13).

ATCO.A.020 Повлекување и привремено одземање на дозволи, овластувања и посебни овластувања

(а) Надлежниот орган може привремено да одземе дозволи или да повлече дозволи, овластувања и посебни овластувања согласно ATCO.AR.D.005 кога имателот на дозволата не се придржува кон условите наведени во овој дел.

(б) Ако се повлече дозволата на имателот на дозвола, тој веднаш ја враќа дозволата кај надлежниот орган согласно административните постапки утврдени од тој орган.

(в) Со издавањето на дозвола на контролор на летањето се повлекува дозволата за студент–контролор на летање, која се враќа кај надлежниот орган кој ја издава дозволата за контролор на летањето.

Прилог 2

ПОДДЕЛ В

ДОЗВОЛИ, ОВЛАСТУВАЊА И ПОСЕБНИ ОВЛАСТУВАЊА

АТСО.В.001 Дозвола на студент–контролор на летање

(а) Имателите на дозвола на студент–контролор на летање се овластени да даваат услуги на контролата на летање под надзор на инструктор за обука на работно место согласно овластувањето (овластувањата) и придружното овластување (придружните овластувања) кои се впишани во нивната дозвола и да посетуваат обука за придружно овластување (придружни овластувања).

(б) Кандидатите за стекнување на дозвола на студент–контролор на летање:

(1) имаат најмалку 18 години;

(2) успешно ја завршиле почетната обука во организација за обука која ги исполнува условите наведени во Анекс III (Дел АТСО.OR) соодветни за овластувањето, и ако е применливо, придружното овластување, како што е наведено во Дел АТСО, Поддел Г, Оддел 2;

(3) имаат важечко лекарско уверение;

(4) покажале соодветно ниво на познавање на јазик согласно условите наведени во АТСО.В.030.

(в) Дозволата на студент–контролор на летање содржи посебно овластување (посебни овластувања) за познавање на јазик и најмалку едно овластување и, ако е применливо, едно придружно овластување.

(г) Имателот на дозвола на студент–контролор на летање кој, во рок од една година од датумот на издавање на истата, не започнал да ги користи правата од таа дозвола или прекинал да ги користи овие права во период подолг од една година, може да започне или да продолжи обука за одредена единица за тоа овластување, само по проценка на неговата претходна компетентност, која обука ја спроведува организација за обука која ги исполнува условите наведени во Анекс III (АТСО.OR) и има уверение за спроведување на почетна обука соодветна за овластувањето, со која се потврдува дали лицето и понатаму ги исполнува условите поврзани со тоа овластување, и по исполнување на сите услови за обуката кои се резултат од таа проценка.

АТСО.В.005 Дозвола на контролор на летањето

(а) Имателите на дозвола за контролор на летање се овластени да даваат услуги на контролата на летање согласно придружните овластувања од нивната дозвола, и да ги користат правата од посебните овластувања кои се содржат во истата.

(б) Правата од дозвола на контролор на летање ги опфаќаат и правата од дозвола на студент–контролор на летање како што е наведено во АТСО.В.001(а);

(в) Кандидатите за прво издавање на дозвола на контролор на летање:

(1) имаат дозвола на студент–контролор на летање;

(2) успешно завршиле курс за овластување за одредена единица и со успех ги положиле односните испити и проценки согласно условите наведени во Дел АТСО, Поддел D, Оддел 3;

Прилог 2

(3) имаат важечко лекарско уверение;

(4) покажале соодветно ниво на познавање на јазик согласно условите наведени во ATCO.B.030.

(г) Важноста на дозволата на контролор на летање се потврдува со впишување на едно или повеќе овластувања и соодветното овластување, посебни овластувања за одредена единица и за познавање на јазик за кои обуката била успешна.

(д) Имателот на дозвола на контролор на летањето кој, во рок од една година од датумот на издавање на истата, не започнал да ги користи правата од кое било овластување, може да започне со обука за одредена единица за тоа овластување само по проценка на неговата претходна компетентност, која ја спроведува организација за обука која ги исполнува условите наведени во Анекс III (ATCO.OR) и има уверение за спроведување на почетна обука соодветна за овластувањето, со која се потврдува дали лицето и понатаму ги исполнува условите поврзани со тоа овластувањето, и после исполнување на сите услови за обуката кои се резултат од таа проценка.

ATCO.B.010 Овластувања на контролор на летањето

(а) Дозволите содржат едно или повеќе од следниве овластувања со цел да се определи типот на услугата за која имателот е овластен да ја дава:

(1) овластување за аеродромска визуелна контрола (ADV) (Aerodrome Vizual Control), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуга на контролата на летање за аеродромскиот сообраќај, на аеродром кој нема објавени процедури за приод и заминување по инструмент;

(2) овластување за аеродромска инструментална контрола (ADI) (Aerodrome Control Instrument), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуга на контролата на летање за аеродромскиот сообраќај, на аеродром кој има објавени процедури за приод по инструменти и процедури за заминување, и истото е придружено со најмалку едно од придружните овластувања опишани во член ATCO.B.015(a);

(3) овластување за приодна процедурална контрола (APP) (Approach Control Procedural), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуга на контролата на летање на воздухоплови кои пристигнуваат, заминуваат или прелетуваат, без користење на опрема за надзор;

(4) овластување за приодна надзорна контрола (APS) (Approah Control Surveillance), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуга на контролата на летање на воздухоплови кои пристигнуваат, заминуваат или прелетуваат, со користење на опрема за надзор;

(5) овластување за обласна процедурална контрола (ACP) (Area Control Procedural), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуга на контролата на летање на воздухоплови без користење на опрема за надзор;

(6) овластување за обласна надзорна контрола (ACS) (Area Control Surveillance), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуга на контролата на летање на воздухоплови со користење на опрема за надзор.

(б) Имателот на овластување кој во текот на четири или повеќе последователни

Прилог 2

години прекинал да ги користи правата поврзани со тоа овластување може да отпочне со обука за одредена единица на контролата на летање во тоа овластување, само по соодветна проценка на претходната компетентност, која ја спроведува организација за обука која ги исполнува условите наведени во Анекс III (ATCO.OR) и има уверение за спроведување на обука соодветна за овластувањето, со која се потврдува дали односното лице и понатаму ги исполнува условите поврзани со тоа овластување, и по исполнување на сите услови за обуката кои произлегуваат од таа проценка.

ATCO.B.015 Придружни овластувања

(а) Овластувањето за аеродромска инструментална контрола (ADI) содржи барем едно од следните придружни овластувања:

(1) придружно овластување за контрола на воздухоплови во лет (AIR) (Air Control), со коешто се докажува дека имателот е стручен да дава услуги на контролата на летање, околу аеродром и на полетно–слетната патека;

(2) придружно овластување за контрола на движењето по земја (GMC) (Ground Movement Control), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да врши контрола на движењето по земја (по маневарските површини и на платформа);

(3) придружно овластување за контролна кула (TWR) (Tower Control), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуги на аеродромската контрола. Придружното овластување за TWR ги опфаќа и правата од овластувањата за AIR и GMC;

(4) придружно овластување за надзорна контрола на движењето по земја (GMS) (Ground Movement Surveillance), кое се дава како додаток на придружното овластување за контрола на движењето по земја (GMC) или на придружното овластување за контролна кула (TWR), со кое се докажува дека имателот е стручен да врши контрола на движењето по земја со помош на аеродромските системи за водење на движењето по маневарските површини;

(5) придружно овластување за аеродромска радарска контрола (RAD) (Aerodrome Radar Control), кое се дава како додаток на придружното овластување за контрола на воздухоплови во лет и на придружното овластување за контролна кула, и со коешто се докажува дека имателот е стручен да дава услуги на аеродромската контрола со помош на надзорна опрема – радар;

(б) Овластувањето за приодната надзорна контрола (APS) содржи барем едно од следните придружни овластувања:

(1) придружно овластување за прецизен приоден радар (Precision Approach Radar endorsement – PAR), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуги за прецизен приод, контролиран од земја, на воздухоплови во завршниот приод на полетно–слетната патека, со користење на опрема за прецизен приоден радар;

(2) придружно овластување за приод по надзорен радар (Surveillance Radar Approach endorsement – SRA), со кое се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуги за непрецизен приод, контролиран од земја, на воздухоплови при завршниот приод на полетно–слетната патека, со користење на надзорна опрема;

Прилог 2

(3) придружно овластување за терминална контрола (Terminal Control endorsement – TCL), со коешто се докажува дека имателот е стручен за давање на услуги на контролата на летање на воздухоплови кои летаат во определена терминална зона и/или во соседните сектори, со помош на надзорна опрема.

(в) Овластувањето за обласна процедурална контрола (ACP) (Area Control Procedural) може да го опфаќа и придружното овластување за океанска контрола (Oceanic Control – OCN), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуги на контролата на летањето на воздухоплови кои летаат во област на океанска контрола (Oceanic Control Area).

(г) Овластувањето за обласна надзорна контрола (ACS) може да опфаќа барем едно од следните посебни овластувања:

(1) придружно овластување за Терминална контрола (Terminal Control endorsement – TCL), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуги на контролата на летање на воздухоплови кои летаат во определена терминална зона и/или во соседните сектори, со користење на каква било опрема за надзор;

(2) придружно овластување за Океанска контрола (Oceanic Control – OCN), со коешто се докажува дека имателот на дозволата е стручен да дава услуги на контролата на летање на воздухоплови кои летаат во област на океанска контрола.

ATCO.B.020 Посебни овластувања за одредена единица

(а) Со посебното овластување за одредена единица се овластува имателот на дозволата да дава услуги на контролата на летање за определен сектор, група на сектори и/или работни места кои се под одговорност на единица на контролата на летање.

(б) Кандидатите за посебно овластување за одредена единица треба со успех да го завршиле курсот за стекнување на посебно овластување за одредена единица согласно условите наведени во Дел ATCO, Поддел D, Оддел 3.

(в) По замена на дозвола наведено во ATCO.A.010, кандидатите за посебно овластување за одредена единица, покрај условите наведени во точка (б), ги исполнуваат и условите наведени во ATCO.D.060(ѓ).

(г) За контролорите на летањето кои даваат услуги на контролата на летање на воздухоплови кои вршат пробни летови, надлежниот орган, покрај условите наведени во точка (б), може да постави дополнителни услови кои контролорите на летањето треба да ги исполнат.

(д) Периодот на важноста на посебно овластување за одредена единица се утврдува во програмата за одржување на компетентноста на одредена единица. Овој период не смее да е подолг од три години.

(ѓ) Периодот на важноста на посебно овластување за одредена единица во случај на прво издавање и за продолжување започнува најдоцна 30 дена од денот на успешно завршената проценка.

(е) Посебните овластувања за одредена единица се продолжуваат ако:

(1) кандидатот ги користел правата од дозволата во минимален број на часови како

Прилог 2

што е определено во програмата за одржување на компетентноста на одредена единица;

(2) кандидатот бил на обука за обновување на знаењата во периодот на важноста на посебното овластување за одредена единица согласно програмата за одржување на компетентноста на одредена единица;

(3) компетентноста на кандидатот е проценета согласно програмата за одржување на компетентноста на одредена единица, најрано три месеци пред датумот на истекот на посебното овластување за одредена единица.

(ж) Посебното овластување за одредена единица се продолжува под услов да се исполнети условите наведени во точка (е), во период од 3 месеци непосредно пред датумот на истекот на периодот на истото. Во вакви случаи периодот на важноста се смета од датумот на истекот.

(з) Ако посебното овластување за одредена единица се продолжува пред периодот предвиден во точка (ж), периодот на важноста започнува најдоцна 30 дена од датумот на успешно завршена проценка, под услов да се исполнети и условите наведени во точка (е)(1) и (2).

(s) Ако истече периодот на важност на посебно овластување за одредена единица, имателот на дозволата за да го обнови треба успешно да го заврши курсот за посебно овластување за одредена единица согласно условите наведени во Дел ATCO, Поддел D, Оддел 3.

ATCO.B.025 Програма за одржување на компетентноста на одредена единица

(а) Програмите за одржување на компетентноста на одредена единица ги утврдува давателот на услуги на воздухопловната навигација, а надлежниот орган ги одобрува. Тие ги содржат најмалку следните елементи:

(1) периодот на важноста на посебното овластување за одредена единица согласно ATCO.B.020(д);

(2) најдолгиот континуиран период во кој не се користат правата од посебното овластување за време на периодот на важноста на истото. Овој период не смее да е подолг од 90 календарски денови.

(3) најмалиот број на часови за користење на правата од посебното овластување за одредена единица за даден временски период, кој не смее да е подолг од 12 месеци, за потребите на ATCO.B.020(е)(1). За инструкторите за обука на работно место кои ги користат правата од посебното овластување за OJTI, од времето кое го поминуваат во подучување им се признаваат најмногу 50% од часовите кои се потребни за продолжување на посебното овластување за одредена единица.

(4) постапките за случаи кога имателот на дозволата не ги исполнува условите наведени во (а)(2) и (3).

(5) постапките за проценување на компетентноста, вклучувајќи ја и проценката од предметите од обуката за освежување на знаењето согласно ATCO.D.080(б);

(6) постапките за испитот по теоретско познавање и разбирање потребни за користење на правата од овластувањата и посебните овластувања;

Прилог 2

(7) постапките за утврдување на насловите и поднасловите, целите и методите на обука за континуирана обука;

(8) минималното времетраење и зачестеноста на обуката за обновување на знаењето;

(9) постапките за испитот по теоретско познавање и/или проценката за стручната оспособеност, стекнати на обуката за конверзија, вклучувајќи ги и преодните оцени за испитите;

(10) постапките во случај на неуспех на испитот или проценката, вклучувајќи ги и постапките за жалба;

(11) квалификациите, улогите и одговорностите на персоналот за обука;

(12) постапките за осигурување дека инструкторите за практично оспособување ги вежбале техниките на подучување за процедурите за кои се планира подучувањето согласно ATCO.C.010(б)(3) и ATCO.C.030(б)(3);

(13) постапките за прогласување и управување на случаите на привремена неспособност за користење на правата од дозвола, како и за известување на надлежниот орган согласно ATCO.A.015(г);

(14) утврдување на евиденцијата која треба да се води, особено онаа што се однесува на континуираната обука и проценување согласно ATCO.AR.B.015;

(15) постапките и причините за ревизија и изменување и дополнување на програмата за одржување на компетентноста на одредена единица и за доставување до надлежниот орган. Ревизијата на програмата за одржување на компетентноста на одредена единица се врши најмалку на секои три години.

(б) Давателите на услуги на воздухопловната навигација, заради исполнување на условите наведени во точка (а)(3), водат евиденција на часовите, за време на кои секој имател на дозвола ги користи правата од посебното овластување за одредена единица работејќи во сектори, група на сектори и/или на работни места во единица на АТС и на барање ги доставуваат до надлежните органи и на имателот на дозволата.

(в) При воспоставување на постапките споменати во (а)(4) и (13), давателите на услуги на воздухопловната навигација обезбедуваат дека се применуваат механизми со кои се гарантира праведно постапување со имателите на дозволи во случаи кога не може да се продолжи важноста на нивните посебни овластувања.

ATCO.B.030 Посебно овластување за познавање на јазик

(а) Контролорите на летање и студентите–контролори на летање не смеат да ги користат правата од своите дозволи, освен ако немаат важечко посебно овластување за познавање на англискиот јазик и, ако е применливо, на јазикот (јазиците) кои ги пропишуваат земјите–членки заради безбедносни причини во единицата на АТС, како што е објавено во Зборникот на воздухопловни информации. Во посебното овластување за познавање на јазик се наведува јазикот (јазиците), нивото (нивоата) на познавањето и датумот (датумите) на истекување.

(б) Нивото на познавање на јазикот се утврдува согласно скалата за определување на нивото на познавање на јазикот дадена во Додаток 1 кон Анекс I.

Прилог 2

(в) Кандидатот за посебно овластување за познавање на јазик демонстрира, согласно скалата за определување на нивото на познавање на јазикот споменатa во точка (б), најмалку оперативно ниво (оперативно ниво 4) на познавање на јазик.

За таа цел, кандидатот треба:

(1) ефикасно да комуницира во ситуации кога е потребна само говорна врска (телефон /радиотелефон) и во ситуации на непосреден контакт (лице во лице);

(2) прецизно и јасно да комуницира за вообичаени, конкретни и теми поврзани со работата;

(3) да користи соодветни комуникациски стратегии при размената на пораки, и препознава и решава недоразбирања во општ контекст или во контекст поврзан за работата;

(4) релативно лесно и успешно да се справува со јазичните предизвици кои произлегуваат од заплет или неочекуван пресврт на настаните што се случуваат во рамките на рутинската работа или при комуникациските задачи со коишто инаку е запознаен;

(5) да користи дијалект или акцент кој е разбирлив за воздухопловната заедница.

(г) И покрај наведеното во точка (в), давателот на услуги на воздухопловната навигација може да бара напредно ниво (ниво пет) од скалата за определување на нивото на познавање на јазикот дадена во Додаток 1 кон Анекс I, ако оперативните околности на одредено овластување или придружно овластување налагаат високо ниво на познавање на јазик заради важни безбедносни причини. Ваквиот услов не смее да е дискриминаторски, несразмерен и нетранспарентен и истиот треба да е објективно оправдан од страна на давателот на услуги на воздухопловната навигација кој сака да применува повисоко ниво на познавање на јазик, а надлежниот орган треба да го одобри истиот.

(д) Познавањето на јазик се докажува со уверение, со кое се потврдува резултатот од оценувањето.

ATCO.B.035 Период на важност на посебното овластување за познавање на јазик

(а) Периодот на важноста на посебното овластување за познавање на јазик, во зависност од нивото утврдено согласно наведеното во Додаток 1 кон Анекс I, изнесува:

(1) за оперативното ниво (ниво четири), три години од датумот на оценувањето; или

(2) за напредно ниво (ниво пет), шест години од датумот на оценувањето;

(3) за стручно ниво (ниво шест):

(i) девет години од датумот на оценувањето, за англиски јазик;

(ii) неограничено, за секој друг јазик (јазици) наведено во ATCO.B.030(а).

(б) Периодот на важноста на посебното овластување за познавање на јазик за прво издавање и за обновување започнува најдоцна 30 дена од датумот на успешно завршената проценка.

Прилог 2

(в) Посебните овластувања за познавање на јазик се продолжуваат по успешно завршена проценка на познавањето на јазикот, спроведена во рок од три месеци непосредно пред датумот на истекот на истите. Во вакви случаи, новиот период на важност се смета од датумот на истекот.

(г) Ако посебното овластување за познавање на јазик се продолжи пред периодот предвиден во точка (в), периодот на важност започнува најдоцна 30 дена од датумот на успешно завршена проценка на познавањето на јазик.

(д) Ако периодот на важноста на посебното уверение за познавање на јазик истече, а со цел да го обнови истото, имателот на дозволата треба со успех да ја помине проценката за познавање на јазик.

ATCO.B.040 Оценување на познавањето на јазик

(а) Докажувањето на познавање на јазик се прави преку метод на проценување, којшто го одобрува надлежниот орган, а го содржи следното:

(1) постапката која се користи при проценувањето;

(2) квалификациите на испитувачите;

(3) постапката за жалби;

(б) Телата за проценка на познавањето на јазикот се придржуваат кон условите утврдени од страна на надлежниот орган согласно ATCO.AR.A.010.

ATCO.B.045 Обука за познавање на јазик

(а) Давателите на услуги на воздухопловната навигација обезбедуваат обука за познавање на јазик со цел да се одржи потребното ниво на познавање на јазик на контролорите на летањето кои се:

(1) иматели на посебно овластување за познавање на јазик, оперативно ниво (ниво четири);

(2) иматели на дозволи кои немаат можност редовно да ги применуваат своите вештини, со цел одржување на нивното познавање на јазик.

(б) Исто така, обуката за познавање на јазик може да се нуди и во форма на континуирана обука.

ПОДДЕЛ С

УСЛОВИ ЗА ИНСТРУКТОРИ И ОЦЕНУВАЧИ–ИСПИТУВАЧИ

ОДДЕЛ 1

Инструктори

ATCO.C.001 Инструктори за настава по теоретско познавање

(а) Обуката по теоретско познавање ја вршат само соодветно квалификувани инструктори.

Прилог 2

(б) Инструкторот за настава по теоретско познавање се смета дека е соодветно квалификуван, ако:

(1) има дозвола на контролор на летањето и/или има стручна квалификација соодветна на предметот за кој држи настава и/или на организацијата за обука и покажал задоволително знаење и искуство;

(2) на организацијата за обука ѝ докажал дека поседува вештини за подучување.

ATCO.C.005 Инструктори за практична обука

Лице држи настава по практична обука само ако има дозвола на контролор на летањето со посебно овластување за инструктор за обука на работно место (OJTI) или посебно овластување за инструктор на синтетички уред за обука (STDI).

ATCO.C.010 Права на инструкторот за обука на работно место (OJTI)

(а) Имателите на посебното овластување за OJTI имаат право да држат практична обука и да вршат надзор врз оперативните работни места за кои имаат важечко посебно овластување за одредена единица и за обука на синтетички уреди за обука во овластувањата кои ги имаат.

(б) Имателите на посебно овластување за OJTI ги користат правата од посебното овластување само ако:

(1) најмалку две години ги користеле правата од овластувањето за кое ќе држат настава;

(2) во непосредниот период од најмалку шест месеци ги користеле правата од важечкото посебно овластување за одредена единица, во која ќе држат настава;

(3) ги вежбале вештините за подучување за оние постапки за кои се предвидува обука.

(в) Периодот од две години споменат во точка (б)(1) надлежниот орган, на барање на организацијата за обука, може да го скрати, најмалку на една година.

ATCO.C.015 Барање за издавање на посебно овластување за инструктор за обука на работно место

Кандидатите за стекнување на посебно овластување за OJTI:

(а) мора да имаат дозвола на контролор на летањето со важечко посебно овластување за одредена единица;

(б) ги користеле правата од дозвола на контролор на летањето, најмалку две години непосредно пред поднесувањето на барањето. Надлежниот орган може да го скрати овој период најмалку на една година, на барање на организацијата за обука; и

(в) во период од една година пред поднесување на барањето, успешно го завршиле курсот за практични методи за подучување, на кој се предавало и на соодветен начин проценувало потребното знаење и педагошките вештини.

Прилог 2

ATCO.C.020 Период на важност на посебното овластувањето за инструктор за обука на работно место

(а) Посебното овластување за OJTI важи за период од три години.

(б) Посебното овластување за OJTI може да се продолжи со успешно завршена обука за обновување на знаењата за практични вештини за подучување, во текот на период на важноста на овластувањето, под услов дека се исполнети условите наведени во ATCO.C.015(а) и (б).

(в) Ако истече посебното овластување за OJTI, тоа може да се обнови:

(1) со посетување на обука за обновување на знаењата за практични вештини за подучување; и

(2) со успешна проценка на компетентноста на инструктор за практична обука;

во годината пред да се поднесе барањето за обновување, под услов дека се исполнети условите наведени во ATCO.C.015(а) и (б).

(г) Во случај на прво издавање и обновување, периодот на важност на посебното овластување за OJTI започнува најдоцна 30 дена од датумот на успешно помината проценка.

(д) Ако не се исполнети условите наведени во ATCO.C.015(а) и (б), посебното овластување за OJTI може да се замени со посебно овластување за STDI, под услов дека се гарантира придржувањето кон условите наведени во ATCO.C.040(б) и (в).

ATCO.C.025 Привремено одобрение за OJTI

(а) Ако не е можно придржување кон условите предвидени во ATCO.C.010(б)(2), надлежниот орган може да даде привремено одобрение за OJTI врз основа на анализа на безбедноста која ја предочува давателот на услуги на воздухопловната навигација.

(б) Привременото посебно одобрение за OJTI споменато во точка (а) може да им се издаде на имателите на важечко посебно овластување за OJTI издадено согласно ATCO.C.015.

(в) Привременото посебно одобрение за OJTI споменато во точка (а) се ограничува на неопходната обука со која се опфатени исклучителни состојби, а периодот на важност не смее да е подолг од една година или подолг од периодот на важноста на посебното овластување за OJTI издадено согласно ATCO.C.015, во зависност што е поскоро.

ATCO.C.030 Права на инструкторот за обука на синтетички уреди за обука (STDI)

(а) Имателите на посебно овластување за STDI имаат право да држат практична обука на синтетички уреди за обука:

(1) по предметите кои се од практична природа, за време на почетната обука;

(2) за обука во одредена единица, која не е и обука на работно место;

(3) за континуирана обука.

Прилог 2

Кога STDI обезбедува предобука на работно место, тој/таа има или имал посебно овластување за одредена единица.

(б) Имателите на посебно овластување за STDI ги користат правата од посебното овластување само ако:

(1) најмалку две години ги користеле правата од овластувањето за кое ќе држат настава;

(2) покажале знаење за тековните оперативни практики;

(3) ги вежбале техниките за подучување за оние постапки за кои се предвидува обука.

(в) Без оглед на наведеното во точка (б)(1)

(1) секое овластување кое се поседува се смета соодветно за потребите на основната обука;

(2) за потребите на обука за овластување, обуката за специфични и одбрани оперативни задачи може да ја врши инструктор за STDI, кој има овластување кое е соодветно за таа специфична и одбрана оперативна задача.

ATCO.C.035 Барање за издавање на посебно овластување за инструктор за обука на синтетички уреди за обука

Кандидатите за стекнување на посебно овластување за STDI:

(а) најмалку две години ги користеле правата од дозвола на контролор на летање, за кое било овластување;

(б) во период од една година пред поднесување на барањето, успешно го завршиле курсот за практични техники за подучување, на којшто се предавало и на соодветен начин се оценувале потребното знаење и педагошките вештини.

ATCO.C.040 Период на важност на посебно овластување за инструктор за обука на синтетички уреди за обука

(а) Посебното овластување за STDI важи за период од три години.

(б) Посебното овластување за STDI може за време на периодот на важност да се продолжи со успешно завршена обука за обновување на знаењата за практични вештини за подучување и за тековните оперативни практики.

(в) Ако истече посебното овластување за STDI, тоа може да се обнови:

(1) со посетување на обука за обновување на знаењата за практични вештини за подучување и тековните оперативни практики; и

(2) по успешна проценка на компетентноста на инструкторот за практична обука;

во рок од година дена пред поднесување на барањето за обновување.

(г) Во случај на прво издавање и обновување, периодот на важност на посебното

Прилог 2

овластување за OJTI започнува најдоцна 30 дена од датумот на успешно поминато оценување.

ОДДЕЛ 2

***Оценувачи**–испитувачи*

ATCO.C.045 Права на оценувачите–испитувачите

(а) Лицето може да оценува само ако има посебно овластување за оценувач–испитувач.

(б) Имателите на посебно овластување за оценувач–испитувач имаат право да оценуваат:

(1) за време на почетната обука за стекнување на студент–контролор на летањето или за стекнување на ново овластување и/или придружно овластување, што е соодветно;

(2) претходна компетентност за потребите на наведеното во ATCO.B.001(г) и ATCO.B.010(б);

(3) студенти–контролори на летањето за стекнување на посебно овластување за одредена единица и придружни овластувања, што е соодветно;

(4) контролори на летањето за стекнување на посебно овластување за одредена единица и придружни овластувања, што е соодветно, како и за продолжување и обновување на овластување за одредена единица;

(5) кандидати за инструктори по практична обука или кандидати за оценувачи–испитувачи ако се гарантира придржувањето кон условите наведени во точка (г)(2) до (4);

(в) Имателите на посебно овластување за оценувачи–испитувачи ги користат правата од овластувањето само ако:

(1) имаат најмалку две години искуство во овластувањето и придружните овластувања кои ќе ги оценуваат; и

(2) покажале знаење за тековните оперативни практики.

(г) Покрај условите наведени во точка (в), имателите на посебно овластување за оценувачи–испитувачи ги користат правата од овластувањето само:

(1) за оценувања врз основа на кои се издава, продолжува и обновува посебно овластување за одредена единица, ако исто така имаат и посебно овластување за одредена единица поврзано со оценувањето во период од најмалку една година пред поднесување на барањето;

(2) за оценување на компетентноста на кандидат за стекнување или обновување на посебно овластување за STDI, ако имаат посебно овластување за STDI или OJTI и ако, најмалку три години, ги користеле правата од тоа овластување;

(3) за оценување на компетентноста на кандидат за стекнување или обновување на посебно овластување за OJTI, ако имаат посебно овластување за OJTI и ако, најмалку три години, ги користеле правата од тоа овластување;

Прилог 2

(4) за оценување на компетентноста на кандидат за стекнување или обновување на посебно овластување за оценувач–испитувач, ако, најмалку три години, ги користеле правата од посебното овластување за оценувач–испитувач.

(д) Ако се врши оценување за потребите за стекнување или обновување на посебно овластување за одредена единица и за обезбедување на надзор врз оперативното работно место, оценувачот–испитувачот треба исто така да има и посебно овластување за OJTI, или да е присутен OJTI кој има важечко посебно овластување за одредена единица поврзано со оценувањето.

ATCO.C.050 Лични интереси

Оценувачите–испитувачите никогаш не смеат да вршат оценувања–испитувања кога може да се доведе во прашање нивната непристрасност.

ATCO.C.055 Барање за посебно овластување за оценувач–испитувач

Кандидатите за стекнување на посебно овластување за оценувач–испитувач:

(а) ги користеле правата од дозвола на контролор на летањето, најмалку две години; и

(б) во период од една година пред поднесување на барањето, успешно го завршиле курсот за оценувачи–испитувачи, на кој се предавало и на соодветен начин оценувало потребното знаење и вештини, користејќи ги методите за теоретско и практично познавање.

ATCO.C.060 Период на важност на посебното овластување за оценувачи–испитувачи

(а) Посебното овластување за оценувач–испитувач важи за период од три години.

(б) Посебното овластување за оценувач–испитувач може, за време на периодот на важност на истото, да се продолжи со успешно завршена обука за обновување на знаењата за оценување–испитување и за тековните оперативни практики.

(в) Ако истече посебното овластување за оценувач–испитувач, тоа може да се обнови:

(1) со посетување на обука за обновување на вештините за оценување–испитување и тековните оперативни практики; и

(2) со успешно оценување на компетентноста на оценувач–испитувач;

во рок од година дена пред поднесување на барањето за обновување.

(г) Во случај на прво издавање и обновување, периодот на важност на посебното овластување за оценувач–испитувач започнува најдоцна 30 дена од датумот на успешно завршено оценување.

ATCO.C.065 Привремено одобрение за оценувач

(а) Ако не може да се исполни условот предвиден во ATCO.C.045(г)(1), надлежниот орган може да издаде привремено одобрение на имателите на посебно овластување

Прилог 2

за оценувач кое се издава согласно ATCO.C.055 за вршење на оценувања–испитувања споменато во ATCO.C.045(б)(3) и (4), со цел да се опфатат исклучителни ситуации или да се обезбеди независност на оценувањето–испитувањето, под услов дека се исполнети условите утврдени во точките (б) и (в).

(б) За потребите за покривање на исклучителни ситуации, имателот на посебно овластување за оценувач–испитувач исто така има и посебно овластување за одредена единица со дополнително овластување и, ако е соодветно, придружно овластување соодветно на проценката, во претходниот период од една година. Одобрението се ограничува на проценки кои се потребни со цел да се опфатат исклучителните ситуации и не смее да е подолго од една година или од рокот на важност на посебното овластување за оценувач издадено согласно ATCO.C.055, во зависност што е порано.

(в) Со цел да се обезбеди независноста на проценката, од повторливи причини, имателот на посебно овластување за оценувач–испитувач исто така има и посебно овластување за одредена единица со соодветно овластување и, ако е применливо, придружно овластување, кои се релевантни за оценувањето–испитувањето, за претходниот период од најмалку година дена. Периодот на важност на одобрението го утврдува надлежниот орган, но не смее да е подолг од периодот на важноста на посебното овластување за оценувач–испитувач издадено согласно ATCO.C.055.

(г) За потребите за издавање на привремено одобрение за оценувач–испитувач од причините споменати во точките (б) и (в), надлежниот орган може да побара од давателот на услуги на воздухопловната навигација да прикаже анализа на безбедноста.

Прилог 2

ПОДДЕЛ D

ОБУКА НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ

ОДДЕЛ 1

Општи услови

ATCO.D.001 Цели на обуката на контролорите на летањето

Обуката на контролорите на летањето ги опфаќа сите курсеви за теоретско познавање, практични вежби, вклучувајќи ја и обуката на симулатори, обуката на работно место, кои се потребни за стекнување и одржување на вештините за давање на безбедни, редовни и експедитивни услуги на контролата на летање.

ATCO.D.005 Видови на обука за контролорите на летањето

(a) Обуката на контролорите на летањето се состои од следните видови:

(1) почетна обука, која води до стекнување на дозвола на студент–контролор на летањето или за стекнување на дополнително овластување и, ако е соодветно, придружно овластување, со којашто се обезбедува:

(i) **„основна обука“:** теоретска и практична обука, предвидена за пренос на основното познавање и практични вештини кои се однесуваат на основните оперативни процедури;

(ii) **„обука за овластување“:** теоретска и практична обука, предвидена за пренос на познавање и практични вештини кои се однесуваат на одредено овластување и, ако е соодветно, придружно овластување;

(2) обука за одредена единица, која води до стекнување на дозвола на контролор на летањето, стекнување на придружно овластување, продолжување на овластување (овластувања) или придружно овластување (придружни овластувања) и/или стекнување или обновување на посебно овластување за одредена единица. Таа се состои од следните фази:

(i) фаза на преодна обука, предвидена пред сѐ за пренос на знаење и разбирање на оперативните постапки специфични за локација и карактеристиките специфични за задачите; и

(ii) фаза на обука на работно место, која е завршна фаза од обуката за одредена единица, во која претходно стекнатите рутини и вештини поврзани со работното место се вклопуваат во пракса под надзор на квалификуван инструктор за обука на работно место во ситуации на вистински сообраќај.

(iii) Покрај наведеното во точките (i) и (ii), за посебно овластување (посебни овластувања) за одредена единица кои бараат управување во ситуации на сложен и густ сообраќај, потребна е фаза на подготвителна обука на работно место заради подобрување на претходно стекнатите рутини и вештини и заради подготовка за вистински сообраќајни ситуации со кои може да се соочи таа одредена единица;

(3) континуирана обука, предвидена за одржување на важноста на посебните овластувања на дозволата, која се состои од:

Прилог 2

(i) обука за обновување на знаењето;

(ii) обука за конверзија, ако е потребно.;

(б) Покрај видовите на обука споменати во точка (а), контролорите на летањето може да одат и на следните видови на обука:

(1) обука за инструктори за практична настава за издавање, продолжување или обновување на посебни овластувања за OJTI и STDI;

(2) обука за оценувач–испитувач за издавање, продолжување или обновување на посебно овластување за оценувач–испитувач.

ОДДЕЛ 2

Услови за почетна обука

ATCO.D.010 Структура на почетната обука

(а) Почетната обука, која е предвидена за кандидат за дозвола на студент–контролор на летањето или за издавање на дополнително овластување и/или, ако е применливо, придружно овластување, се состои од:

(1) основна обука, која ги содржи сите предмети, теми и поднаслови наведени во Додаток 2 кон Анекс I; и

(2) обука за овластување, која ги содржи предметите, темите и поднаслови за најмалку едно од следните овластувања:

(i) овластување за аеродромска визуелна контрола – ADV (Aerodrome Control Visual Rating (ADV)), дефинирано во Додаток 3 кон Анекс I;

(ii) овластување за аеродромска инструментална контрола – ADI за кула (Aerodrome Control Instrument Rating (ADI)), дефинирано во Додаток 4 кон Анекс I;;

(iii) овластување за приодна процедурална контрола – APP (Approach Control Procedural Rating (APP)), дефинирано во Додаток 5 кон Анекс I;

(iv) овластувањето за обласна процедурална контрола – ACP (Area Control Procedural Rating (ACP)), дефинирано во Додаток 6 кон Анекс I;

(v) овластување за приодна надзорна контрола – APS (Approach Control Surveillance Rating (APS)), дефинирано во Додаток 7 кон Анекс I;

(vi) обука за обласна надзорна контрола – ACS (Area Control Surveillance Rating (ACS)), дефинирано во Додаток 8 кон Анекс I;

(б) Обуката која е наменета за дополнително овластување се состои од предметите, темите и поднасловите кои се применливи за најмалку едно од овластувањата утврдени во точка (а)(2).

(в) Обуката која е наменета за повторно активирање на овластување по неуспешна проценка на претходната оспособеност согласно ATCO.B.010(б), се прилагодува согласно резултатот на таа проценка.

Прилог 2

(г) Обуката која е наменета за придружно овластување, освен оние од ATCO.B.015(а)(3), се состои од предметите кои ги подготвила организацијата за обука и кои се одобрени како дел од курсот за обука.

(д) Основната и/или обуката за овластување може да се дополни со предмети, теми и поднаслови кои се дополнителни или специфични за опкружувањето на функционален блок на воздушниот простор (FAB) или националното опкружување.

ATCO.D.015 План на почетната обука

Организацијата за обука го утврдува планот на почетната обука, а надлежниот орган го одобрува. Тој се состои најмалку од:

(а) содржината на курсот за почетната обука предвидена согласно наведеното во ATCO.D.010;

(б) структурата на почетната обука согласно наведеното во ATCO.D.020(б);

(в) постапката за спроведување на курсот (курсевите) за почетна обука;

(г) методите за обука;

(д) минимално и максимално времетраење на курсот (курсевите) за почетна обука;

(ѓ) што се однесува на ATCO.D.010(б), во постапката за прилагодување на курсот (курсевите) за почетна обука треба да се земе предвид успешно завршениот курс за основна обука;

(е) постапките за испитување и проценување согласно наведеното во ATCO.D.025 и ATCO.D.035, како и за целите на ефикасноста согласно наведеното во ATCO.D.030 и ATCO.D.040;

(ж) квалификациите, улогите и одговорностите на персоналот за обука;

(з) постапката за рано прекинување на обука;

(ѕ) постапката за жалби;

(и) утврдувањето на евиденцијата која треба да се води, а која е специфична за почетната обука;

(ј) постапката и причините за преглед и за измена на планот за почетна обука и за доставување на истите до надлежниот орган. Прегледот на планот за почетната обука се врши најмалку на секои три години.

ATCO.D.020 Курсеви за основна обука и обука за овластување

(а) Основната обука и обуката за овластување се спроведуваат како засебни или интегрирани курсеви.

(б) Курсевите за основна обука и обука за овластување или интегриран курс за почетна обука ги подготвуваат и спроведуваат организациите за обука, а надлежниот орган ги одобрува.

Прилог 2

(в) Кога почетната обука се спроведува како интегриран курс, потребно е да се направи јасна разлика помеѓу испитувањето и проценувањето за:

(1) основна обука; и

(2) секоја обука за овластување.

(г) Успешното завршување на почетна обука, или на обуката за овластување со цел издавање на дополнително овластување, се докажува со уверение кое го издава организацијата за обука.

(д) Успешното завршување на основната обука се докажува со уверение кое на барање на кандидатот го издава организацијата за обука

ATCO.D.025 Испити и проценка на основната обука

(а) Курсевите за основна обука опфаќаат испит (испити) и проценка (проценки).

(б) Преодна оценка на испит (испити) по теоретско познавање се дава на кандидат кој постигнал минимум 75% од вкупниот број на бодови за тој испит.

(в) Проценката (проценките) на целите на ефикасноста наведено во ATCO.D.030 се врши на тренажер за обука на одделни задачи или на симулатор.

(г) Преодна оценка при проценката (проценките) се дава на кандидат кој доследно ја покажува потребната ефикасност како што е наведено во ATCO.D.030 и однесување кое се бара за безбедна работа во рамките на контролата на летањето.

ATCO.D.030 Цели на ефикасноста на основната обука

Проценката (проценките) опфаќа (опфаќаат) и евалуација на следните цели на ефикасноста:

(а) проверка и користење на опремата на работно место;

(б) развој и одржување на познавањето на ситуацијата преку следење на сообраќајот и идентификација на воздухопловите, ако е применливо;

(в) следење и ажурирање на приказот на податоците за летот;

(г) одржување на континуирано слушање на соодветната фреквенција;

(д) издавање на соодветни одобренија, упатства и информации за сообраќајот;

(ѓ) користење на одобрена фразеологија;

(е) ефикасна комуникација;

(ж) примена на раздвојување;

(з) примена на координација ако е потребно;

(ѕ) примена на пропишани процедури за симулиран воздушен простор;

Прилог 2

(и) откривање на можни конфликти помеѓу воздухоплови;

(ј) почитување на приоритетот на активностите;

(к) избор на соодветен начин на раздвојување.

ATCO.D.035 Испити и проценка на обуката за овластување

(а) Курсевите за обука за овластување опфаќаат испит (испити) и проценка (проценки) по теоретско познавање.

(б) Преодна оценка на испит (испити) по теоретско познавање се дава на кандидат кој постигнал минимум 75% од вкупниот број на бодови за тој испит.

(в) Проценката (проценките) се заснова на целите на ефикасноста на обуката за овластување опишани во ATCO.D.040.

(г) Проценката (проценките) се врши на симулатор.

(д) Преодна оценка при проценката (проценките) се дава на кандидат кој доследно ја покажува потребната ефикасност како што е наведено во ATCO.D.040 и однесување кое се бара за безбедна работа во рамките на контролата на летањето.

ATCO.D.040 Цели на ефикасноста на обуката за овластување

(а) Целите на ефикасноста на обуката за овластување и задачите на целите на ефикасноста се утврдуваат за секој курс за обука за овластување.

(б) Целите на ефикасноста на обуката за овластување бараат од кандидатот:

(1) да покаже способност да управува со воздушниот сообраќај на начин со кој се обезбедуваат безбедни, редовни и експедитивни услуги; и

(2) да управува со сложени и ситуации на густ сообраќај.

(в) Покрај наведеното во точка (б), целите на ефикасноста на обуката за овластување за Аеродромска визуелна контрола (ADV) и Аеродромска инструментална контрола (ADI) гарантираат дека кандидатите:

(1) се справуваат со работното оптоварување и даваат услуги на контролата на летање во рамките на утврдена област на одговорност за контрола на приод; и

(2) ги применуваат техниките на аеродромската контрола и оперативните постапки на сообраќајот на аеродром.

(г) Покрај наведеното во точка (б), целите на ефикасноста на обуката за овластување за Приодната процедурална контрола обезбедуваат дека кандидатите:

(1) се справуваат со работното оптоварување и даваат услуги на контролата на летање во рамките на утврдена област на одговорност за контрола на приод; и

(2) ја применуваат приодната процедурална контрола, техниките на планирање и оперативните постапки на воздухопловите во пристигнување, на чекање, во заминување и во прелет.

Прилог 2

(д) Покрај наведеното во точка (б), целите на ефикасноста на обуката за овластување за Приодна надзорна контрола обезбедуваат дека кандидатите:

(1) се справуваат со работното оптоварување и даваат услуги на контролата на летање во рамките на утврдена област на надлежност за контрола на приод;

(2) ја применуваат приодната надзорна контрола, техниките на планирање и оперативните постапки на воздухопловите во пристигнување, на чекање, во заминување и во прелет.

(ѓ) Покрај наведеното во точка (б), целите на ефикасноста на обуката за овластување за Обласна процедурална контрола обезбедуваат дека кандидатите:

(1) се справуваат со работното оптоварување и даваат услуги на контролата на летање во рамките на утврдена област на надлежност за обласна контрола;

(2) ја применуваат обласната процедурална контрола, техниките на планирање и оперативните постапки на сообраќајот во областа.

(е) Покрај наведеното во точка (б), целите на ефикасноста на обуката за овластување за Обласна надзорна контрола обезбедуваат дека кандидатите:

(1) се справуваат со работното оптоварување и даваат услуги на контролата на летање во рамките на утврдена област на надлежност за обласна контрола; и

(2) ја применуваат обласната надзорна контрола, техниките на планирање и оперативните постапки на сообраќајот во областа.

ОДДЕЛ 3

Услови за обука за одредена единица

ATCO.D.045 Содржина на обуката за одредена единица

(а) Обуката за одредена единица се состои од курс (курсеви) за обука за секое посебно овластување за одредена единица кое е востановено во единицата на АТС како што е утврдено во планот за обука во одредена единица.

(б) Курсот (курсевите) за стекнување на посебно овластување за одредена единица ги изработуваат и спроведуваат организациите за обука согласно ATCO.D.060, а надлежниот орган ги одобрува.

(в) Обуката за одредена единица ја опфаќа обуката за:

(1) оперативни постапки;
(2) аспекти специфични за задачите;
(3) невообичаени и вонредни ситуации; и
(4) човечки фактори.

ATCO.D.050 Предуслови за обука за одредена единица

Обуката за одредена единица може да ја започнат само лица кои се иматели на:

(а) дозвола на студент–контролор на летањето со соодветно овластување и, ако е применливо, придружно овластување; или

Прилог 2

(б) дозвола на контролор на летањето со соодветно овластување и, ако е применливо, придружно овластување, под услов дека се исполнети условите наведени во ATCO.B.001(г) и ATCO.B.010(б).

ATCO.D.055 План за обука за одредена единица

(а) Планот за обука за одредена единица го утврдува организацијата за обука за секоја одредена единица на ATC, а надлежниот орган го одобрува.

(б) Планот за обука за одредена единица содржи најмалку:

(1) овластувања и посебни овластувања за кои се спроведува обуката;

(2) структура на обуката за одредена единица;

(3) список на курсеви за посебни овластувања за одредена единица согласно ATCO.D.060;

(4) постапка за спроведување на курс за стекнување на посебно овластување за одредена единица;

(5) методи на обука;

(6) минимално траење на курсот (курсевите) за посебно овластување за одредена единица;

(7) постапка за прилагодување на (курсевите) за посебно овластување за одредена единица, со цел да се земат предвид стекнатите овластувања и/или придружните овластувања и искуството на кандидатите, кога е релевантно;

(8) постапка за докажување на теоретското знаење и разбирање согласно ATCO.D.065, вклучувајќи го бројот, зачестеноста и типот, како и преодните оценки за испитите, кои треба да се минимум 75% од вкупниот број на бодови кои се доделуваат за овие испити;

(9) постапка за проценка согласно ATCO.D.070, вклучувајќи го бројот и зачестеноста на проценките;

(10) квалификациите, улогите, одговорностите на персоналот за обука;

(11) постапка за рано прекинување на обуката;

(12) постапка за поднесување на жалби;

(13) утврдување на евиденцијата која треба да се води согласно специфичностите на обуката за одредена единица;

(14) список на утврдени невообичаени и вонредни ситуации кои се специфични за секое посебно овластување за одредена единица;

(15) постапка и причини за преиспитување и изменување и дополнување на планот за обука за одредена единица и нивно доставување до надлежниот орган. Ревизијата на планот за обука за одредена единица се врши најмалку еднаш на секои три години.

Прилог 2

ATCO.D.060 Курс за посебно овластување за одредена единица

(а) Курсот за посебно овластување за одредена единица претставува комбинација од релевантните фази од обуката за одредена единица за издавање или обновување на посебно овластување за одредена единица во дозволата. Секој курс содржи:

(1) фаза на преодна обука;

(2) фаза на обука на работно место.

Треба да се опфати и фазата на подготвителната обука, ако е потребно, согласно ATCO.D.005(а)(2).

(б) Фазите на обуката во одредена единица кои се наведени во став (а) се спроведуваат посебно или на интегриран начин.

(в) Курсевите за посебни овластувања за одредена единица ја дефинираат наставната програма и целите на ефикасноста согласно ATCO.D.045(в), а се спроведуваат согласно планот за обука на одредена единица.

(г) Курсевите за посебни овластувања за одредена единица кои опфаќаат и обука за придружно (придружни) овластување (овластувања) согласно ATCO.B.015 се дополнуваат со дополнителна обука со која се овозможува стекнување на вештина за соодветното придружно овластување.

(д) Обуката која е планирана за придружно овластување кое се разликува од она во ATCO.B.015(а)(3) се состои од предмети, цели на предметите, теми и поднаслови кои ги разработила организацијата за обука и која е одобрена како дел од курсот за обука.

(ѓ) Курсевите за посебни овластувања за одредена единица кои се посетуваат по замена на дозвола се прилагодуваат со цел да се опфатат елементи од почетната обука кои се специфични за функционалниот блок на воздушниот простор или за националните услови.

ATCO.D.065 Докажување на теоретското познавање и разбирање

Теоретското познавање и разбирање се докажува преку полагање на испити.

ATCO.D.070 Проценки за време на курсевите за посебно овластување за одредена единица

(а) Проценката на кандидатот се врши во оперативно опкружување, во нормални оперативни услови, најмалку еднаш на крај од обуката на работно место.

(б) Ако курсот за посебни овластувања за одредена единица содржи подготвителна фаза за обуката, вештините на кандидатот се проценуваат на синтетички уред за обука, најмалку на крајот на оваа фаза.

(в) И покрај наведеното во точка (а), може да се користи синтетички уред за обука за време на проценка за посебно овластување за одредена единица, за да се докаже примената на извежбаните процедури, кои не се среќаваат во оперативните услови за време на проценката.

Прилог 2

ОДДЕЛ 4

Услови за континуирана обука

ATCO.D.075 Континуирана обука

Континуираната обука се состои од курсеви за обука за обновување на знаењето и за конверзија и се спроведува согласно условите кои се содржат во програмата за одржување на компетентноста во одредена единица согласно ATCO.B.025.

ATCO.D.080 Обука за обновување на знаењата

(а) Курсот (курсевите) за обука за обновување на знаењата ги изработуваат и спроведуваат организациите за обука, а надлежниот орган ги одобрува.

(б) Обуката за обновување на знаењето се дизајнира така за да се преиспита, зајакне или унапреди постоечкото знаење и вештини на контролорите за летање, со цел да се обезбеди безбеден, редовен и експедитивен проток на воздушниот сообраќај и го опфаќа најмалку следното:

(1) обука за стандардните практики и процедури, користејќи одобрена фразеологија и ефикасна комуникација;

(2) обука за невообичаени и вонредни ситуации, користејќи одобрена фразеологија и ефикасна комуникација;

(3) обука за човечките фактори;

(в) Треба да се утврди наставна програма за курсот за обука за обновување на знаењата, онаму каде со предмет се обновуваат вештините на контролорите по летањето, треба исто така да се изработат и цели на ефикасноста.

ATCO.D.085 Обука за конверзија

(а) Курсот (курсевите) за обука за конверзија ги изработуваат и спроведуваат организациите за обука, а надлежниот орган ги одобрува.

(б) Обуката за конверзија се дизајнира така за да се обезбедат знаења и вештини соодветни на измената во оперативните услови, а ја спроведуваат организации за обука откако врз основа на проценката на безбедноста на измената ќе се дојде до заклучок дека постои потреба од ваква обука.

(в) Курсевите за обука за конверзија го опфаќаат и утврдувањето на:

(1) соодветната метода на обуката за и траењето на курсот, имајќи ја предвид природата и обемот на измената; и

(2) методите на испитите и/или проценката на обуката за конверзија.

(г) Обуката за конверзија се спроведува пред контролорите на летање да ги користат правата од своите дозволи во изменети оперативни услови.

ОДДЕЛ 5

Прилог 2

Обука на инструктори и оценувачи–испитувачи

ATCO.D.090 Обука на инструктори по практична настава

(а) Обуката на инструктори по практична настава ја изработуваат и спроведуваат организации за обука и се состои од:

(1) курс за техники за практична обука за OJTI и/или STDI, вклучувајќи и проценка;

(2) курс за обука за обновување на знаења за вештини за практична обука;

(3) метода (методи) за проценување на компетентноста на инструкторите за практична обука.

(б) Курсевите за обука и методите за проценка споменати во точка (а) ги одобрува надлежниот орган.

ATCO.D.095 Обука на оценувачи–испитувачи

(а) Обуката на оценувачите–испитувачите ја изготвуваат и спроведуваат организации за обука и се состои од:

(1) курс за обука на оценувачи–испитувачи, вклучувајќи ја и проценката;

(2) курс за обука за обновување на знаењето за вештините за проценување;

(3) метода (методи) за проценување на компетентноста на оценувачите–испитувачите.

(б) Курсевите за обука и методите за проценка споменати во точка (а) ги одобрува надлежниот орган.

Прилог 2

Додаток 1 кон Анекс I

СКАЛА ЗА ОПРЕДЕЛУВАЊЕ НА НИВОТО НА ПОЗНАВАЊЕ НА ЈАЗИКОТ – УСЛОВИ ЗА ПОЗНАВАЊЕ НА ЈАЗИК

Скала за определување на нивото на познавање на јазикот: стручно, напредно и оперативно ниво

Ниво	Изговор Користи дијалект и / или акцент што е разбирлив за воздухопловната заедница.	Структура Релевантните граматички структури и моделите на реченициите се определени од јазичните функции, коишто се соодветни на задачата.	Речник	Течност во зборувањето	Разбирање	Заемна комуникација
Стручно 6	Изговорот, нагласокот, ритамот и интонацијата, иако е можно да се под влијание на мајчиниот јазик или регионалните варијанти, речиси никогаш не го попречуваат лесното разбирање.	Доследно добро ги владее како основните така и комплексните граматички структури и моделите на реченициите.	Опсегот на речникот и точноста се доволни за ефикасно комуницирање кога се работи за голем број различни познати и непознати теми. Речникот е идиоматски, нијансиран и прилагоден на јазичниот регистар.	Може да зборува подолго време на природен, лесен начин. Користи различни начини на говор за да постигне стилски ефект, на пр. за да нагласи некоја идеја. Спонтано користи соодветни разговорни маркери и сврзници.	Разбирањето е постојано правилно во речиси секој контекст и го опфаќа разбирањето на јазичните и културолошките разлики.	Со лесност учествува во комуникацијата во речиси сите ситуации. Има чувство за говорните и неговорните знаци и соодветно реагира на нив.
Напредно 5	Изговорот, нагласокот, ритамот и интонацијата, иако е можно да се под влијание на мајчиниот јазик или регионалните варијанти, ретко го попречуваат лесното разбирање.	Доследно добро ги владее основните граматички структури и моделите на реченициите. Прави обид за користење комплексни структури, но со грешки коишто понекогаш ја попречуваат комуникацијата.	Опсегот на речникот и точноста се доволни за ефикасно комуницирање кога се работи за општи, конкретни теми и теми поврзани со работата. Доследно и успешно парафразира. Речникот е понекогаш идиоматски.	Може подолго да зборува со релативна леснотија на познати теми, но не користи различни начини на говор како стилско средство. Може да користи соодветни разговорни маркери или сврзници.	Разбирањето на општи, конкретни теми и теми поврзани со работата е правилно и, главно, правилно кога говорникот се соочува со јазична или ситуациска тешкотија или со неочекуван пресврт на настаните. Може да разбира определен број различни варијанти (дијалект и / или акцент) или регистри.	Одговорите се брзи, соодветни и информативни. Ефикасно ја одржува врската слушател / говорник.
Оперативно 4	Изговорот, нагласокот, ритамот и интонацијата се под влијание на мајчиниот јазик или регионалните	Како основните граматички структури така и моделите на реченициите ги користи креативно и	Опсегот на речникот и точноста се обично доволни за ефикасно комуницирање кога се работи за општи, конкретни теми и	Може да зборува подолго време со содветно темпо. Понекогаш може да се наруши течноста на	Разбирањето е главно правилно кога се работи за општи, конкретни теми и теми поврзани со работата доколку акцентот или користената варијанта се доволно разбирливи за меѓународната	Одговорите се обично брзи, соодветни и информативни. Започнува и води куси разговори дури и во случаите кога има

Прилог 2

	варијанти, но само понекогаш го попречуваат лесното разбирање.	обично добро ги владее. Можно е да се појават грешки, особено во невообичаени или неочекувани околности, но тие ретко го попречуваат значењето.	теми поврзани со работата. Може често успешно да парафразира во недостаток на зборови во невообичаени или неочекувани ситуации.	зборувањето при преминот од наученият или формулираниот говор кон спонтаната комуникација, но ова не ја попречува заемната комуникација. Може да користи разговорни маркери или сврзници, но во помала мера. Пополнувачките зборчиња не го попречуваат вниманието.	заедница на корисници. Во случаите кога говорникот се соочува со јазична или ситуациска тешкотија или со неочекуван развој на настаните, разбирањето може да биде забавено или може да има потреба од стратегии за појаснување.	неочекуван пресврт на настаните. Се справува со очигледните недоразбирања по пат на проверка, потврдување или појаснување на соодветен начин.

Прилог 2

Скала за определување на нивото на познавање на јазикот: предоперативно, основно и почетно ниво

Ниво	**Изговор** Користи дијалект и / или акцент што е разбирлив за воздухопловната заедница.	**Структура** Релевантните граматички структури и моделите на реченицитe се определени од јазичните функции, коишто се соодветни на задачата.	**Речник**	**Течност во зборувањето**	**Разбирање**	**Заемна комуникација**
Предоперативно 3	Изговорот, нагласокот, ритамот и интонацијата се под влијание на мајчиниот јазик или регионалните варијанти и често го попречуваат лесното разбирање.	Основните граматички структури и моделите на реченицитe поврзани со предвидливи ситуации не ги владее секогаш добро. Грешките ја попречуваат комуникацијата честопати.	Опсегот на речникот и точноста се честопати доволни за комуницирање, кога се работи за општи, конкретни теми и теми поврзани со работата, но опсегот е ограничен и изборот на зборовите често е несоодветен. Честопати не е во состојба успешно да парафразира кога му недостасуваат зборови.	Може да зборува определено време, но честопати изразувањето и паузите се несоодветни. Колебањата или бавноста при процесирањето на јазикот можат да ја попречат ефикасната комуникација. Пополнувачките зборчиња понекогаш го нарушуваат вниманието.	Разбирањето е честопати правилно кога се работи за општи, конкретни теми и теми поврзани со работата доколку акцентот или користената варијанта се доволно разбирливи за меѓународната заедница на корисници. Може да не успее да разбере јазична или ситуациска тешкотија или неочекуван пресврт на настаните.	Одговорите се понекогаш брзи, соодветни и информативни. Може релативно лесно да започне и да води куси разговори во врска со познати теми и во предвидливи ситуации. Кога има неочекуван пресврт на настаните, главно, покажува несоодветност.
Елементарно 2	Изговорот, нагласокот, ритамот и интонацијата се под големо влијание на мајчиниот јазик или регионалните варијанти и, обично, го попречуваат лесното разбирање.	Покажува само ограничено владеење со неколку напамет научени граматички структури и модели на реченици.	Ограничен опсег на речникот, што се состои само од изолирани зборови и напамет научени изрази.	Може да се служи со многу куси, изолирани, напамет научени искази со чести паузи и со употреба на пополнувачки зборчиња што пречат кога бара изрази или кога треба да изговори помалку познати зборови.	Разбирањето се ограничува на изолирани, напамет научени изрази, доколку се изговараат внимателно и бавно.	Времето за одговор е долго и, често, несоодветно. Заемната комуникација се сведува на куса рутинска размена.
Пределементарно 1	Резултатите се на ниво под елементарното.	Резултатите се на ниво под елементарното.	Резултатите се на ниво под елементарното.	Резултатите се на ниво под елементарното.	Резултатите се на ниво под елементарното.	Резултатите се на ниво под елементарното.

Прилог 2

Додаток 2 кон Анекс I

ОСНОВНА ОБУКА
(Упатување: Анекс I – Дел ATCO Поддел Г (D), Оддел 2, ATCO.D.010(a)(1))

СОДРЖИНА

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

НАСЛОВ INTRB 1 – УПРАВУВАЊЕ СО КУРСОТ
Поднаслов INTRB 1.1 – Вовед во курсот
Поднаслов INTRB 1.2 – Водење на курсот
Поднаслов INTRB 1.3 – Материјал за учење и документација за курсот

НАСЛОВ INTRB 2 – ВОВЕД ВО КУРС ЗА ОБУКА НА ATC
Поднаслов INTRB 2.1 – Содржина на курсот и организација
Поднаслов INTRB 2.2 – Систем на вредности на курсот
Поднаслов INTRB 2.3 – Постапка на проценката

НАСЛОВ INTRB 3 – ВОВЕД ВО ИДНИНАТА НА ATCO
Поднаслов INTRB 3.1 – Перспективи за работа

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

НАСЛОВ LAWB 1 – ВОВЕД ВО ВОЗДУХОПЛОВНОТО ПРАВО
Поднаслов LAWB 1.1 – Важноста на воздухопловното право

НАСЛОВ LAWB 2 – МЕЃУНАРОДНИ ОРГАНИЗАЦИИ
Поднаслов LAWB 2.1 – ICAO
Поднаслов LAWB 2.2 – Европски агенции и други агенции
Поднаслов LAWB 2.3 – Воздухопловни заедници

НАСЛОВ LAWB 3 – НАЦИОНАЛНИ ОРГАНИЗАЦИИ
Поднаслов LAWB 3.1 – Цел и функција
Поднаслов LAWB 3.2 – Законодавни постапки
Поднаслов LAWB 3.3 – Надлежен орган
Поднаслов LAWB 3.4 – Национални воздухопловни заедници

Прилог 2

НАСЛОВ LAWB 4 – УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА НА ATS
Поднаслов LAWB 4.1 – Прописи за безбедноста
Поднаслов LAWB 4.2 – Систем за управување со безбедноста

НАСЛОВ LAWB 5 – ПРАВИЛА И ПРОПИСИ
Поднаслов LAWB 5.1 – Мерни единици
Поднаслов LAWB 5.2 – Издавање на дозволи/уверенија на ATCO
Поднаслов LAWB 5.3 – Преглед на ANS и ATS
Поднаслов LAWB 5.4 – Правила на летање
Поднаслов LAWB 5.5 – Воздушен простор и рути на ATS
Поднаслов LAWB 5.6 – План на летање
Поднаслов LAWB 5.7 – Аеродроми
Поднаслов LAWB 5.8 – Процедури за чекање за летови по IFR
Поднаслов LAWB 5.9 – Процедури за чекање за летови по VFR

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

НАСЛОВ ATMB 1 – УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ
Поднаслов ATMB 1.1 – Примена на мерните единици
Поднаслов ATMB 1.2 – Услуга на контролата на летање (ATC)
Поднаслов ATMB 1.3 – Услуга на информирање на воздухопловите во лет (FIS)
Поднаслов ATMB 1.4 – Услуга за тревожење
Поднаслов ATMB 1.5 – Советодавна услуга во воздушниот сообраќај
Поднаслов ATMB 1.6 – Капацитет на системите на ATS и управување со протокот на воздушниот сообраќај
Поднаслов ATMB 1.7 – Управување со воздушниот простор (ASM)

НАСЛОВ ATMB 2 – ПОСТАВУВАЊЕ НА ВИСИНОМЕР И ДОДЕЛУВАЊЕ НА НИВОА
Поднаслов ATMB 2.1 – Поставување на висиномер
Поднаслов ATMB 2.2 – Преодно ниво
Поднаслов ATMB 2.3 – Доделување на нивоа

НАСЛОВ ATMB 3 – РАДИОТЕЛЕФОНИЈА (RTF)
Поднаслов ATMB 3.1 – Општи оперативни процедури за RTF

НАСЛОВ ATMB 4 – ОДОБРЕНИЈА И УПАТСТВА ОД ATC
Поднаслов ATMB 4.1 – Тип и содржина на одобренијата од ATC
Поднаслов ATMB 4.2 – Упатства од ATC

НАСЛОВ ATMB 5 – КООРДИНАЦИЈА
Поднаслов ATMB 5.1 – Начела, типови и содржина на координацијата
Поднаслов ATMB 5.2 – Потреба од координација
Поднаслов ATMB 5.3 – Начини на координација

НАСЛОВ ATMB 6 – ПРИКАЗ НА ПОДАТОЦИТЕ
Поднаслов ATMB 6.1 – Вадење на податоци
Поднаслов ATMB 6.2 – Управување со податоците

НАСЛОВ ATMB 7 – РАЗДВОЈУВАЊА
Поднаслов ATMB 7.1 – Вертикално раздвојување и процедури
Поднаслов ATMB 7.2 – Хоризонтално раздвојување и процедури
Поднаслов ATMB 7.3 – Визуелно раздвојување
Поднаслов ATMB 7.4 – Аеродромско раздвојување и процедури

Прилог 2

Поднаслов ATMB 7.5 – Раздвојување врз основа на надзорните системи на ATS
Поднаслов ATMB 7.6 – Раздвојување поради вртложна турбуленција

НАСЛОВ ATMB 8 – СИСТЕМИ ЗА ИЗБЕГНУВАЊЕ НА СУДИРИ ВО ВОЗДУХ И БЕЗБЕДНОСНИ МРЕЖИ НА ЗЕМЈА
Поднаслов ATMB 8.1 – Системи за избегнување на судири во воздух
Поднаслов ATMB 8.2 – Безбедносни мрежи на земја

НАСЛОВ ATMB 9 – ОСНОВНИ ПРАКТИЧНИ ВЕШТИНИ
Поднаслов ATMB 9.1 – Постапка за управување со сообраќајот
Поднаслов ATMB 9.2 – Основни практични вештини важечки за сите овластувања
Поднаслов ATMB 9.3 – Основни практични вештини важечки за аеродром
Поднаслов ATMB 9.4 – Основни практични вештини важечки за надзорот

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

НАСЛОВ METB 1 – ВОВЕД ВО МЕТЕОРОЛОГИЈАТА
Поднаслов METB 1.1 – Примена на мерните единици
Поднаслов METB 1.2 – Воздухопловство и метеорологија
Поднаслов METB 1.3 – Организација на метеоролошките служби

НАСЛОВ METB 2 – АТМОСФЕРА
Поднаслов METB 2.1 – Состав и структура
Поднаслов METB 2.2 – Стандардна атмосфера
Поднаслов METB 2.3 – Топлина и температура
Поднаслов METB 2.4 – Вода во атмосферата
Поднаслов METB 2.5 – Воздушен притисок

НАСЛОВ METB 3 – ЦИРКУЛАЦИЈА НА АТМОСФЕРАТА
Поднаслов METB 3.1 – Општа циркулација на воздухот
Поднаслов METB 3.2 – Воздушни маси и фронтални системи
Поднаслов METB 3.3 – Мезоскални системи
Поднаслов METB 3.4 – Ветер

НАСЛОВ METB 4 – МЕТЕОРОЛОШКИ ПОЈАВИ
Поднаслов METB 4.1 – Облаци
Поднаслов METB 4.2 – Видови на врнежи
Поднаслов METB 4.3 – Видливост
Поднаслов METB 4.4 – Опасни метеоролошки појави

НАСЛОВ METB 5 – МЕТЕОРОЛОШКИ ИНФОРМАЦИИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО
Поднаслов METB 5.1 – Пораки и извештаи

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

НАСЛОВ NAVB 1 – ВОВЕД ВО НАВИГАЦИЈАТА
Поднаслов NAVB 1.1 – Примена на мерните единици
Поднаслов NAVB 1.2 – Цел и користење на навигацијата

НАСЛОВ NAVB 2 – ЗЕМЈАТА
Поднаслов NAVB 2.1 – Место и движење на земјата
Поднаслов NAVB 2.2 – Координатен систем, правец и растојание
Поднаслов NAVB 2.3 – Магнетизам

Прилог 2

НАСЛОВ NAVB 3 – МАПИ И ВОЗДУХОПЛОВНИ КАРТИ
Поднаслов NAVB 3.1 – Изработка на мапи и проекции
Поднаслов NAVB 3.2 – Мапи и карти кои се користат во воздухопловството

НАСЛОВ NAVB 4 – ОСНОВИ НА НАВИГАЦИЈАТА
Поднаслов NAVB 4.1 – Влијание од ветерот
Поднаслов NAVB 4.2 – Брзина
Поднаслов NAVB 4.3 – Визуелна навигација
Поднаслов NAVB 4.4 – Навигациони аспекти од планирањето на лет

НАСЛОВ NAVB 5 – НАВИГАЦИЈА ПО ИНСТРУМЕНТИ
Поднаслов NAVB 5.1 – Системи на земја
Поднаслов NAVB 5.2 – Инерциски навигациони системи
Поднаслов NAVB 5.3 – Сателитски системи
Поднаслов NAVB 5.4 – Процедури за приод по инструменти

НАСЛОВ NAVB 6 – НАВИГАЦИЈА ЗАСНОВАНА ВРЗ МОЖНОСТИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВОИТЕ
Поднаслов NAVB 6.1 – Начела и предности од просторната навигација
Поднаслов NAVB 6.2 – Вовед во PBN
Поднаслов NAVB 6.3 – PBN апликации

НАСЛОВ NAVB 7 –РАВОЈНИ ТЕКОВИ ВО НАВИГАЦИЈАТА
Поднаслов NAVB 7.1 – Идни развојни текови

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

НАСЛОВ ACFTB 1 – ВОВЕД ВО ВОЗДУХОПЛОВИТЕ
Поднаслов ACFTB 1.1 – Примена на мерните единици
Поднаслов ACFTB 1.2 – Воздухопловство и воздухоплови

НАСЛОВ ACFTB 2 – НАЧЕЛА НА ЛЕТАЊЕТО
Поднаслов ACFTB 2.1 – Сили кои влијаат врз воздухопловите
Поднаслов ACFTB 2.2 – Структурни компоненти и контрола на воздухоплов
Поднаслов ACFTB 2.3 – Дијапазон на лет

НАСЛОВ ACFTB 3 – КАТЕГОРИИ НА ВОЗДУХОПЛОВИ
Поднаслов ACFTB 3.1 – Категории на воздухоплови
Поднаслов ACFTB 3.2 – Категории според вртложна турбуленција
Поднаслов ACFTB 3.3 – Категории на приоди по ICAO
Поднаслов ACFTB 3.4 – Категории на околини (еколошки категории)

НАСЛОВ ACFTB 4 – ПОДАТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВ
Поднаслов ACFTB 4.1 – Препознавање
Поднаслов ACFTB 4.2 – Податоци за карактеристиките на воздухоплов

НАСЛОВ ACFTB 5 – МОТОРИ НА ВОЗДУХОПЛОВ
Поднаслов ACFTB 5.1 – Клипни мотори
Поднаслов ACFTB 5.2 – Млазни мотори
Поднаслов ACFTB 5.3 – Турбоелисни мотори
Поднаслов ACFTB 5.4 – Воздухопловни горива

НАСЛОВ ACFTB 6 – СИСТЕМИ И ИНСТРУМЕНТИ ВО ВОЗДУХОПЛОВИТЕ
Поднаслов ACFTB 6.1 – Инструменти за летање

Прилог 2

Поднаслов ACFTB 6.2 – Навигациски инструменти
Поднаслов ACFTB 6.3 – Инструменти за моторите
Поднаслов ACFTB 6.4 – Системи на воздухопловите

НАСЛОВ ACFTB 7 – ФАКТОРИ КОИ ВЛИЈААТ ВРЗ КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ
Поднаслов ACFTB 7.1 – Фактори при полетувањето
Поднаслов ACFTB 7.2 – Фактори при качување
Поднаслов ACFTB 7.3 – Фактори при крстарење
Поднаслов ACFTB 7.4 – Фактори при спуштање и почетен приод
Поднаслов ACFTB 7.5 – Фактори при завршниот приод и слетување
Поднаслов ACFTB 7.6 – Економски фактори
Поднаслов ACFTB 7.7 – Еколошки фактори

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

НАСЛОВ HUMB 1 – ВОВЕД ВО ЧОВЕЧКИТЕ ФАКТОРИ
Поднаслов HUMB 1.1 – Техники на учење
Поднаслов HUMB 1.2 – Важноста на човечките фактори за АТС
Поднаслов HUMB 1.3 – Човечки фактори и АТС

НАСЛОВ HUMB 2 – ЧОВЕЧКИ ПЕРФОРМАНСИ
Поднаслов HUMB 2.1 – Однесување на поединец
Поднаслов HUMB 2.2 – Култура на безбедност и професионално однесување
Поднаслов HUMB 2.3 – Здравје и добросостојба
Поднаслов HUMB 2.4 – Тимска работа
Поднаслов HUMB 2.5 – Основни потреби на луѓето на работното место
Поднаслов HUMB 2.6 – Стрес

НАСЛОВ HUMB 3 – ЧОВЕЧКИ ГРЕШКИ
Поднаслов HUMB 3.1 – Опасности од грешките
Поднаслов HUMB 3.2 – Дефиниција за човечка грешка
Поднаслов HUMB 3.3 – Класификација на човечката грешка
Поднаслов HUMB 3.4 – Анализа на ризикот и управување со ризиците

НАСЛОВ HUMB 4 – КОМУНИКАЦИЈА
Поднаслов HUMB 4.1 – Важност на добрата комуникација во АТС
Поднаслов HUMB 4.2 – Процес на комуникацијата
Поднаслов HUMB 4.3 – Начини на комуникација

НАСЛОВ HUMB 5 – РАБОТНО ОПКРУЖУВАЊЕ
Поднаслов HUMB 5.1 – Ергономија и потреба за добар дизајн
Поднаслов HUMB 5.2 – Опрема и прибор за работа
Поднаслов HUMB 5.3 – Автоматизација

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

НАСЛОВ EQPSB 1 – ОПРЕМА НА АТС
Поднаслов EQPSB 1.1 – Основни типови на опрема на АТС

НАСЛОВ EQPSB 2 – РАДИО
Поднаслов EQPSB 2.1 – Теоретско познавање за радиото
Поднаслов EQPSB 2.2 –Одредување на правец

НАСЛОВ EQPSB 3 – ОПРЕМА ЗА КОМУНИКАЦИЈА

Прилог 2

Поднаслов EQPSB 3.1 – Радио комуникација
Поднаслов EQPSB 3.2 – Говорна комуникација помеѓу одредени единици/позиции на ATS
Поднаслов EQPSB 3.3 – Комуникација со помош на канал за пренесување на податоци (data link)
Поднаслов EQPSB 3.4 – Комуникација на авиопревозниците

НАСЛОВ EQPSB 4 – ВОВЕД ВО НАДЗОРОТ
Поднаслов EQPSB 4.1 – Концепт за надзорот во ATS

НАСЛОВ EQPSB 5 – РАДАР
Поднаслов EQPSB 5.1 – Принципи на работата на радарот
Поднаслов EQPSB 5.2 – Примарен радар
Поднаслов EQPSB 5.3 – Секундарен радар
Поднаслов EQPSB 5.4 – Користење на радарот
Поднаслов EQPSB 5.5 – Mode S (Мод S)

НАСЛОВ EQPSB 6 – АВТОМАТСКИ ЗАВИСЕН НАДЗОР
Поднаслов EQPSB 6.1 – Принципи на автоматскиот зависен надзор
Поднаслов EQPSB 6.2 – Користење на автоматскиот зависен надзор

НАСЛОВ EQPSB 7 – МУЛТИЛАТЕРАЦИЈА
Поднаслов EQPSB 7.1 – Принципи на мултилатерацијата
Поднаслов EQPSB 7.2 – Користење на мултилатерацијата

НАСЛОВ EQPSB 8 – ОБРАБОТКА НА ПОДАТОЦИТЕ ОД НАДЗОРОТ
Поднаслов EQPSB 8.1 – Мрежно поврзување на податоците од надзорот
Поднаслов EQPSB 8.2 – Принципи на работата на мрежното поврзување на податоците од надзорот

НАСЛОВ EQPSB 9 – ИДНА ОПРЕМА
Поднаслов EQPSB 9.1 – Нови развојни текови

НАСЛОВ EQPSB 10 – АВТОМАТИЗАЦИЈА ВО ATS
Поднаслов EQPSB 10.1 – Принципи на автоматизацијата
Поднаслов EQPSB 10.2 – Мрежа на фиксната служба на воздухопловна телекомуникација (AFTN)
Поднаслов EQPSB 10.3 – Онлајн размена на податоци
Поднаслов EQPSB 10.4 – Системи кои се користат за автоматско ширење на информации

НАСЛОВ EQPSB 11 – РАБОТНИ МЕСТА
Поднаслов EQPSB 11.1 – Опрема на работно место
Поднаслов EQPSB 11.2 – Аеродромска контрола на летање
Поднаслов EQPSB 11.3 – Приодна контрола на летање
Поднаслов EQPSB 11.4 – Обласна контрола на летање

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

НАСЛОВ PENB 1 – ЗАПОЗНАВАЊЕ
Поднаслов PENB 1.1 – ATS и уреди на аеродромот

НАСЛОВ PENB 2 – КОРИСНИЦИ НА ВОЗДУШНИОТ ПРОСТОР
Поднаслов PENB 2.1 – Цивилно воздухопловство

Прилог 2

Поднаслов PENB 2.2 – Воено воздухопловство
Поднаслов PENB 2.3 – Очекувања и услови на пилотите

НАСЛОВ PENB 3 – ОДНОС СО КОРИСНИЦИТЕ
Поднаслов PENB 3.1 – Однос со корисниците

НАСЛОВ PENB 4 – ЗАШТИТА НА ОКОЛИНАТА
Поднаслов PENB 4.1 – Заштита на околината

Прилог 2

Додаток 3 кон Анекс I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА АЕРОДРОМСКА ВИЗУЕЛНА КОНТРОЛА (ADV)

(Упатување: Анекс I – ДЕЛ (ДЕЛ) ATCO Поддел D, Оддел 2, ATCO.D.010(a)(2)(i)

СОДРЖИНА

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

ПРЕДМЕТ 11: АЕРОДРОМИ

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

НАСЛОВ INTR 1 – УПРАВУВАЊЕ СО КУРСОТ
Поднаслов INTR 1.1 – Вовед во курсот
Поднаслов INTR 1.2 – Водење на курсот
Поднаслов INTR 1.3 – Материјал за учење и документација за курсот

НАСЛОВ INTR 2 – ВОВЕД ВО КУРС ЗА ОБУКА НА ATC
Поднаслов INTR 2.1 – Содржина на курсот и организација
Поднаслов INTR 2.2 – Систем на вредности на курсот
Поднаслов INTR 2.3 – Постапка на проценката

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

НАСЛОВ LAW 1 – ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛА/УВЕРЕНИЕ ЗА КОМПЕТЕНТНОСТ НА ATCO
Поднаслов LAW 1.1 – Права и услови

НАСЛОВ LAW 2 – ПРАВИЛА И ПРОПИСИ
Поднаслов LAW 2.1 – Извештаи
Поднаслов LAW 2.2 – Воздушен простор

НАСЛОВ LAW 3 – УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА НА ATC
Поднаслов LAW 3.1 – Постапка за примање на повратни информации
Поднаслов LAW 3.2 – Истражување на безбедноста

Прилог 2

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

НАСЛОВ ATM 1	**– ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ**
Поднаслов ATM 1.1	– Услуга на аеродромската контрола
Поднаслов ATM 1.2	– Услуга на информирање на воздухопловите во лет (FIS)
Поднаслов ATM 1.3	– Услуга за тревожење (ALRS)
Поднаслов ATM 1.4	– Капацитет на системите на ATS и управување со протокот на воздушниот сообраќај
НАСЛОВ ATM 2	**– КОМУНИКАЦИЈА**
Поднаслов ATM 2.1	– Ефикасна комуникација
НАСЛОВ ATM 3	**– ОДОБРЕНИЈА И УПАТСТВА ОД ATC**
Поднаслов ATM 3.1	– Одобренија од ATC
Поднаслов ATM 3.2	– Упатства од ATC
НАСЛОВ ATM 4	**– КООРДИНАЦИЈА**
Поднаслов ATM 4.1	– Потреба од координација
Поднаслов ATM 4.2	– Средства и методи за координација
Поднаслов ATM 4.3	– Постапки на координација
НАСЛОВ ATM 5	**– ПОСТАВУВАЊЕ НА ВИСИНОМЕР И ДОДЕЛУВАЊЕ НА НИВОА**
Поднаслов ATM 2.1	– Поставување на висиномерот
НАСЛОВ ATM 6	**– РАЗДВОЈУВАЊА**
Поднаслов ATM 6.1	– Раздвојување помеѓу воздухоплови во заминување
Поднаслов ATM 6.2	– Раздвојување помеѓу воздухоплов кој слетува и претходниот воздухоплов кој слетува или полетува
Поднаслов ATM 6.3	– Временско лонгитудинално раздвојување поради вртложна турбуленција
Поднаслов ATM 6.4	– Намалени минимуми за раздвојување
НАСЛОВ ATM 7	**– СИСТЕМИ ЗА ИЗБЕГНУВАЊЕ НА СУДИРИ ВО ВОЗДУХ И БЕЗБЕДНОСНИ МРЕЖИ НА ЗЕМЈА**
Поднаслов ATM 7.1	– Системи за избегнување на судири во воздух
Поднаслов ATM 7.2	– Безбедносни мрежи на земја
НАСЛОВ ATM 8	**– ПРИКАЗ НА ПОДАТОЦИТЕ**
Поднаслов ATM 8.1	– Управување со податоците
НАСЛОВ ATM 9 (СИМУЛИРАНО)	**– ОПЕРАТИВНО ОПКРУЖУВАЊЕ**
Поднаслов ATM 9.1	– Интегритет на оперативното опкружување
Поднаслов ATM 9.2	– Проверка на актуелноста на оперативните постапки
Поднаслов ATM 9.3	– Предавање – преземање
НАСЛОВ ATM 10	**– ДАВАЊЕ НА УСЛУГА НА АЕРОДРОМСКАТА КОНТРОЛА**
Поднаслов ATM 10.1	– Одговорност за давање на услуги
Поднаслов ATM 10.2	– Функции на аеродромската контролна кула
Поднаслов ATM 10.3	– Процес на управување со сообраќајот
Поднаслов ATM 10.4	– Воздухопловни светла на земја

Прилог 2

Поднаслов ATM 10.5 – Информации за воздухоплов од страна на аеродромската
контролна кула
Поднаслов ATM 10.6 – Контрола на сообраќајот на аеродромот
Поднаслов ATM 10.7 – Контрола на сообраќајот во аеродромскиот круг
Поднаслов ATM 10.8 – Полетно–слетна патека во употреба

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

НАСЛОВ MET 1 – МЕТЕОРОЛОШКИ ПОЈАВИ
Поднаслов MET 1.1 – Метеоролошки појави

НАСЛОВ MET 2 – ИЗВОРИ НА МЕТЕОРОЛОШКИ ПОДАТОЦИ
Поднаслов MET 2.1 – Метеоролошки инструменти
Поднаслов MET 2.2 – Други извори на метеоролошки податоци

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

НАСЛОВ NAV 1 – МАПИ И ВОЗДУХОПЛОВНИ КАРТИ
Поднаслов NAV 1.1 – Мапи и карти

НАСЛОВ NAV 2 – НАВИГАЦИЈА ПО ИНСТРУМЕНТИ
Поднаслов NAV 2.1 – Навигациони системи
Поднаслов NAV 2.2 – Стабилизиран приод

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

НАСЛОВ ACFT 1 – ИНСТРУМЕНТИ ВО ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 1.1 – Инструменти во воздухопловот

НАСЛОВ ACFT 2 – КАТЕГОРИИ НА ВОЗДУХОПЛОВИ
Поднаслов ACFT 2.1 – Вртложна турбуленција

НАСЛОВ ACFT 3 – ФАКТОРИ КОИ ВЛИЈААТ ВРЗ КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ
Поднаслов ACFT 3.1 – Фактори при полетувањето
Поднаслов ACFT 3.2 – Фактори при качување
Поднаслов ACFT 3.3 – Фактори при краен приод и слетување
Поднаслов ACFT 3.4 – Економски фактори
Поднаслов ACFT 3.5 – Еколошки фактори

НАСЛОВ ACFT 4 – ПОДАТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 4.1 – Препознавање на типови на воздухоплови
Поднаслов ACFT 4.2 – Податоци за перформансите

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

НАСЛОВ HUM 1 – ПСИХОЛОШКИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 1.1 – Когнитивни

НАСЛОВ HUM 2 – МЕДИЦИНСКИ И ФИЗИОЛОШКИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 2.1 – Замор

Прилог 2

Поднаслов HUM 2.2 – Здравствена оспособеност

НАСЛОВ HUM 3 – СОЦИЈАЛНИ И ОРГАНИЗАЦИОНИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 3.1 – Управување со ресурсите на тимот (TRM)
Поднаслов HUM 3.2 – Тимска работа и тимски улоги
Поднаслов HUM 3.3 – Одговорно однесување

НАСЛОВ HUM 4 – СТРЕС
Поднаслов HUM 4.1 – Стрес
Поднаслов HUM 4.2 – Управување со стресот

НАСЛОВ HUM 5 – ЧОВЕЧКА ГРЕШКА
Поднаслов HUM 5.1 – Човечка грешка
Поднаслов HUM 5.2 – Прекршување на правилата

НАСЛОВ HUM 6 – СОРАБОТКА
Поднаслов HUM 6.1 – Комуникација
Поднаслов HUM 6.2 – Соработка во рамките на иста област на одговорност
Поднаслов HUM 6.3 – Соработка во рамките на различна област на одговорност
Поднаслов HUM 6.4 – Соработка помеѓу контролорот и пилотот

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

НАСЛОВ EQPS 1 – ГОВОРНА КОМУНИКАЦИЈА
Поднаслов EQPS 1.1 – Радио комуникација
Поднаслов EQPS 1.2 – Други говорни комуникации

НАСЛОВ EQPS 2 – АВТОМАТИЗАЦИЈА ВО ATS
Поднаслов EQPS 2.1 – Мрежа на фиксната служба на воздухопловна телекомуникација (AFTN)
Поднаслов EQPS 2.2 – Автоматска размена на податоци

НАСЛОВ EQPS 3 – РАБОТНО МЕСТО НА КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕ
Поднаслов EQPS 3.1 – Работа и следење на опремата
Поднаслов EQPS 3.2 – Прикази на ситуација и информативни системи
Поднаслов EQPS 3.3 – Системи за податоци за летовите

НАСЛОВ EQPS 4 – ИДНА ОПРЕМА
Поднаслов EQPS 4.1 – Нови развојни текови

НАСЛОВ EQPS 5 – ОГРАНИЧУВАЊА И ДЕГРАДАЦИЈА НА ОПРЕМАТА И СИСТЕМИТЕ
Поднаслов EQPS 5.1 – Реакција на ограничувањата
Поднаслов EQPS 5.2 – Деградација на опремата за комуникација
Поднаслов EQPS 5.3 – Деградација на опремата за навигација

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

НАСЛОВ PEN 1 – ЗАПОЗНАВАЊЕ
Поднаслов PEN 1.1 – Студиска посета на аеродром

НАСЛОВ PEN 2 – КОРИСНИЦИ НА ВОЗДУШНИОТ ПРОСТОР
Поднаслов PEN 2.1 – Учесници во цивилни операции на ATS

Прилог 2

Поднаслов PEN 2.2 – Учесници во воени операции на ATS

НАСЛОВ PEN 3 – ОДНОСИ СО КОРИСНИЦИТЕ
Поднаслов PEN 3.1 – Давање на услуги и услови на корисниците

НАСЛОВ PEN 4 – ЗАШТИТА НА ОКОЛИНАТА
Поднаслов PEN 4.1 – Заштита на околината

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

НАСЛОВ ABES 1 – НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ (ABES)
Поднаслов ABES 1.1 – Преглед на ABES

НАСЛОВ ABES 2 – ПОДОБРУВАЊЕ НА ВЕШТИНИТЕ
Поднаслов ABES 2.1 – Ефикасност на комуникацијата
Поднаслов ABES 2.2 – Избегнување на ментално оптоварување
Поднаслов ABES 2.3 – Соработка воздух/земја

НАСЛОВ ABES 3 – ПОСТАПКИ ЗА НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ
Поднаслов ABES 3.1 – Примена на постапките за ABES
Поднаслов ABES 3.2 – Прекин на радио - врската
Поднаслов ABES 3.3 – Незаконско попречување и закана со бомба во воздухоплов
Поднаслов ABES 3.4 – Заскитан или неидентификуван воздухоплов
Поднаслов ABES 3.5 – Упад на полетно–слетна патека

ПРЕДМЕТ 11 АЕРОДРОМИ

НАСЛОВ AGA 1 – ПОДАТОЦИ ЗА АЕРОДРОМ, ПОЛОЖБА И КООРДИНАЦИЈА
Поднаслов AGA 1.1 – Дефиниции
Поднаслов AGA 1.2 – Координација

НАСЛОВ AGA 2 – ПОВРШИНИ ЗА ДВИЖЕЊЕ
Поднаслов AGA 2.1 – Површина за движење
Поднаслов AGA 2.2 – Маневарска површина
Поднаслов AGA 2.3 – Полетно–слетни патеки

НАСЛОВ AGA 3 – ПРЕПРЕКИ
Поднаслов AGA 3.1 – Воздушен простор околу аеродромот без препреки

НАСЛОВ AGA 4 – РАЗНОВРСНА ОПРЕМА
Поднаслов AGA 4.1 – Локација

Прилог 2

Додаток 4 кон Анекс I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА АЕРОДРОМСКА ИНСТРУМЕНТАЛНА КОНТРОЛА ЗА КУЛА – ADI(TWR)

(Упатување: Анекс I – ДЕЛ ATCO Поддел D(Г), Оддел 2, ATCO.D.010(a)(2)(ii)

СОДРЖИНА

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

ПРЕДМЕТ 11: АЕРОДРОМИ

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

НАСЛОВ INTR 1 – УПРАВУВАЊЕ СО КУРСОТ
Поднаслов INTR 1.1 – Вовед во курсот
Поднаслов INTR 1.2 – Водење на курсот
Поднаслов INTR 1.3 – Материјал за учење и документација за курсот

НАСЛОВ INTR 2 – ВОВЕД ВО КУРСОТ ЗА ОБУКА НА ATC
Поднаслов INTR 2.1 – Содржина на курсот и организација
Поднаслов INTR 2.2 – Систем на вредности на обуката
Поднаслов INTR 2.3 – Постапка на проценката

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

НАСЛОВ LAW 1 – ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛА/УВЕРЕНИЕ ЗА КОМПЕТЕНТНОСТ НА ATCO
Поднаслов LAW 1.1 – Права и услови

НАСЛОВ LAW 2 – ПРАВИЛА И ПРОПИСИ
Поднаслов LAW 2.1 – Извештаи
Поднаслов LAW 2.2 – Воздушен простор

Прилог 2

НАСЛОВ LAW 3 – УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТАНА АТС
Поднаслов LAW 3.1 – Постапка за примање на повратни информации
Поднаслов LAW 3.2 – Истражување на безбедноста

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

НАСЛОВ ATM 1 – ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ
Поднаслов ATM 1.1 – Услиги на аеродромската контрола
Поднаслов ATM 1.2 – Услуги за информирање на воздухопловите во лет (FIS)
Поднаслов ATM 1.3 – Услуги за тревожење (ALRS)
Поднаслов ATM 1.4 – Капацитет на системите на ATS и управување со протокот на воздушниот сообраќај

НАСЛОВ ATM 2 – КОМУНИКАЦИЈА
Поднаслов ATM 2.1 – Ефикасна комуникација

НАСЛОВ ATM 3 – ОДОБРЕНИЈА И УПАТСТВА ОД АТС
Поднаслов ATM 3.1 – Одобренија од АТС
Поднаслов ATM 3.2 – Упатства од АТС

НАСЛОВ ATM 4 – КООРДИНАЦИЈА
Поднаслов ATM 4.1 – Потреба од координација
Поднаслов ATM 4.2 – Средства и методи за координација
Поднаслов ATM 4.3 – Постапки на координација

НАСЛОВ ATM 5 ПОСТАВУВАЊЕ НА ВИСИНОМЕР И ДОДЕЛУВАЊЕ НА НИВОА
Поднаслов ATM 5.1 – Поставување на висиномерот
Поднаслов ATM 5.2 – Надвисување на препреки

НАСЛОВ ATM 6 – РАЗДВОЈУВАЊА
Поднаслов ATM 6.1 – Раздвојување помеѓу воздухоплови во заминување
Поднаслов ATM 6.2 – Раздвојување на воздухоплов кој заминува од воздухоплов кој пристигнува
Поднаслов ATM 6.3 – Раздвојување на воздухоплов кој слетува од претходниот
воздухоплов во слетување или заминување
Поднаслов ATM 6.4 – Временско лонгитудинално раздвојување поради вртложната турбуленција
Поднаслов ATM 6.5 – Намалени минимуми за раздвојување

НАСЛОВ ATM 7 – СИСТЕМИ ЗА ИЗБЕГНУВАЊЕ НА СУДИРИ ВО ВОЗДУХ И БЕЗБЕДНОСНИ МРЕЖИ НА ЗЕМЈА
Поднаслов ATM 7.1 – Системи за избегнување на судири во воздух
Поднаслов ATM 7.2 – Безбедносни мрежи на земја

НАСЛОВ ATM 8 – ПРИКАЗ НА ПОДАТОЦИТЕ
Поднаслов ATM 8.1 – Управување со податоците

НАСЛОВ ATM 9 – ОПЕРАТИВНО ОПКРУЖУВАЊЕ (СИМУЛИРАНО)
Поднаслов ATM 9.1 – Интегритет на оперативното опкружување
Поднаслов ATM 9.2 – Проверка на актуелноста на оперативните постапки
Поднаслов ATM 9.3 – Предавање – преземање

Прилог 2

НАСЛОВ ATM 10 – ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ НА АЕРОДРОМСКА КОНТРОЛА

Поднаслов ATM 10.1 – Одговорност за давање на услуги
Поднаслов ATM 10.2 – Функции на аеродромската контролна кула
Поднаслов ATM 10.3 – Процес на управување со сообраќајот
Поднаслов ATM 10.4 – Воздухопловни светла на земја
Поднаслов ATM 10.5 – Информации за воздухоплов од страна на аеродромската контролна кула
Поднаслов ATM 10.6 – Контрола на сообраќајот на аеродромот
Поднаслов ATM 10.7 – Контрола на сообраќајот во аеродромскиот круг
Поднаслов ATM 10.8 – Полетно–слетна патека која се користи

НАСЛОВ ATM 11 – ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ НА АЕРОДРОМСКАТА КОНТРОЛА – ПО ИНСТРУМЕНТИ

Поднаслов ATM 11.1 – Операции во услови на намалена видливост и специјален VFR
Поднаслов ATM 11.2 – Сообраќај во заминување
Поднаслов ATM 11.3 – Сообраќај во пристигнување
Поднаслов ATM 11.4 – Услуга на аеродромската контрола со поддршка на современ систем

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

НАСЛОВ MET 1 – МЕТЕОРОЛОШКИ ПОЈАВИ
Поднаслов MET 1.1 – Метеоролошки појави

НАСЛОВ MET 2 – ИЗВОРИ НА МЕТЕОРОЛОШКИ ПОДАТОЦИ
Поднаслов MET 2.1 – Метеоролошки инструменти
Поднаслов MET 2.2 – Други извори на метеоролошки податоци

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

НАСЛОВ NAV 1 – МАПИ И ВОЗДУХОПЛОВНИ КАРТИ
Поднаслов NAV 1.1 – Мапи и карти

НАСЛОВ NAV 2 – НАВИГАЦИЈА ПО ИНСТРУМЕНТИ
Поднаслов NAV 2.1 – Навигациони системи
Поднаслов NAV 2.2 – Стабилизиран приод
Поднаслов NAV 2.3 – Заминувања и пристигнувања по инструменти
Поднаслов NAV 2.4 – Сателитски системи
Поднаслов NAV 2.5 – Примена на PBN

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

НАСЛОВ ACFT 1 – ИНСТРУМЕНТИ ВО ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 1.1 – Инструменти во воздухопловот

НАСЛОВ ACFT 2 – КАТЕГОРИИ НА ВОЗДУХОПЛОВИ
Поднаслов ACFT 2.1 – Вртложна турбуленција
Поднаслов ACFT 2.2 – Примена на категоријата на ICAO за приод

Прилог 2

НАСЛОВ ACFT 3 – ФАКТОРИ КОИ ВЛИЈААТ ВРЗ КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ

Поднаслов ACFT 3.1 – Фактори при полетувањето
Поднаслов ACFT 3.2 – Фактори при качување
Поднаслов ACFT 3.3 – Фактори при краен приод и слетување
Поднаслов ACFT 3.4 – Економски фактори
Поднаслов ACFT 3.5 – Еколошки фактори

НАСЛОВ ACFT 4 – ПОДАТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ

Поднаслов ACFT 4.1 – Препознавање на типови на воздухоплови
Поднаслов ACFT 4.2 – Податоци за перформансите

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

НАСЛОВ HUM 1 – ПСИХОЛОШКИ ФАКТОРИ

Поднаслов HUM 1.1 – Когнитивни

НАСЛОВ HUM 2 – МЕДИЦИНСКИ И ФИЗИОЛОШКИ ФАКТОРИ

Поднаслов HUM 2.1 – Замор
Поднаслов HUM 2.2 – Здравствена оспособеност

НАСЛОВ HUM 3 – СОЦИЈАЛНИ И ОРГАНИЗАЦИОНИ ФАКТОРИ

Поднаслов HUM 3.1 – Управување со ресурсите на тимот (TRM)
Поднаслов HUM 3.2 – Тимска работа и тимски улоги
Поднаслов HUM 3.3 – Одговорно однесување

НАСЛОВ HUM 4 – СТРЕС

Поднаслов HUM 4.1 – Стрес
Поднаслов HUM 4.2 – Управување со стресот

НАСЛОВ HUM 5 – ЧОВЕЧКА ГРЕШКА

Поднаслов HUM 5.1 – Човечка грешка
Поднаслов HUM 5.2 – Прекршување на правилата

НАСЛОВ HUM 6 – СОРАБОТКА

Поднаслов HUM 6.1 – Комуникација
Поднаслов HUM 6.2 – Соработка во рамките на иста област на одговорност
Поднаслов HUM 6.3 – Соработка во рамките на различна област на одговорност
Поднаслов HUM 6.4 – Соработка помеѓу контролорот и пилотот

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

НАСЛОВ EQPS 1 – ГОВОРНА КОМУНИКАЦИЈА

Поднаслов EQPS 1.1 – Радио комуникација
Поднаслов EQPS 1.2 – Друга говорна комуникација

НАСЛОВ EQPS 2 – АВТОМАТИЗАЦИЈА ВО ATS

Поднаслов EQPS 2.1 – Мрежа на фиксната служба на воздухопловна телекомуникација (AFTN)
Поднаслов EQPS 2.2 – Автоматска размена на податоци

НАСЛОВ EQPS 3 – РАБОТНО МЕСТО НА КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕ

Поднаслов EQPS 3.1 – Работа и следење на опремата

Прилог 2

Поднаслов EQPS 3.2 – Прикази на ситуација и информативни системи
Поднаслов EQPS 3.3 – Системи за податоци за летовите

НАСЛОВ EQPS 4 – ИДНА ОПРЕМА
Поднаслов EQPS 4.1 – Нови развојни текови

НАСЛОВ EQPS 5 – ОГРАНИЧУВАЊА И ДЕГРАДАЦИЈА НА ОПРЕМАТА И СИСТЕМИТЕ
Поднаслов EQPS 5.1 – Реакција на ограничувањата
Поднаслов EQPS 5.2 – Деградација на опремата за комуникација
Поднаслов EQPS 5.3 – Деградација на опремата за навигација

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

НАСЛОВ PEN 1 – ЗАПОЗНАВАЊЕ
Поднаслов PEN 1.1 – Студиска посета на аеродром

НАСЛОВ PEN 2 – КОРИСНИЦИ НА ВОЗДУШНИОТ ПРОСТОР
Поднаслов PEN 2.1 – Учесници во цивилните операции на ATS
Поднаслов PEN 2.2 – Учесници во воени операции на ATS

НАСЛОВ PEN 3 – ОДНОСИ СО КОРИСНИЦИТЕ
Поднаслов PEN 3.1 – Давање на услуги и услови на корисниците

НАСЛОВ PEN 4 – ЗАШТИТА НА ОКОЛИНАТА
Поднаслов PEN 4.1 – Заштита на околината

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

НАСЛОВ ABES 1 – НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ (ABES)
Поднаслов ABES 1.1 – Преглед на ABES

НАСЛОВ ABES 2 – ПОДОБРУВАЊЕ НА ВЕШТИНИТЕ
Поднаслов ABES 2.1 – Ефикасност на комуникацијата
Поднаслов ABES 2.2 – Избегнување на ментално оптоварување
Поднаслов ABES 2.3 – Соработка воздух/земја

НАСЛОВ ABES 3 – ПОСТАПКИ ЗА НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ
Поднаслов ABES 3.1 – Примена на постапките за ABES
Поднаслов ABES 3.2 – Прекин на радио–врската
Поднаслов ABES 3.3 – Незаконско попречување и закана со бомба во воздухоплов
Поднаслов ABES 3.4 – Заскитан или неидентификуван воздухоплов
Поднаслов ABES 3.5 – Упад на полетно–слетна патека

ПРЕДМЕТ 11 АЕРОДРОМИ

НАСЛОВ AGA 1 – ПОДАТОЦИ ЗА АЕРОДРОМ, ПОЛОЖБА И КООРДИНАЦИЈА
Поднаслов AGA 1.1 – Дефиниции
Поднаслов AGA 1.2 – Координација

Прилог 2

НАСЛОВ AGA 2 – ПОВРШИНИ ЗА ДВИЖЕЊЕ
Поднаслов AGA 2.1 – Површина за движење
Поднаслов AGA 2.2 – Маневарска површина
Поднаслов AGA 2.3 – Полетно–слетни патеки

НАСЛОВ AGA 3 – ПРЕПРЕКИ
Поднаслов AGA 3.1 – Воздушен простор околу аеродромот без препреки

НАСЛОВ AGA 4 – РАЗНОВРСНА ОПРЕМА
Поднаслов AGA 4.1 – Локација

Прилог 2

Додаток 5 кон Анекс I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ПРИОДНА ПРОЦЕДУРАЛНА КОНТРОЛА (APP)

(Упатување: Анекс I – ДЕЛ ATCO Поддел D, Оддел 2, ATCO.D.010(a)(2)(iii)

СОДРЖИНА

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

ПРЕДМЕТ 11: АЕРОДРОМИ

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

НАСЛОВ INTR 1 – УПРАВУВАЊЕ СО КУРСОТ
Поднаслов INTR 1.1 – Вовед во курсот
Поднаслов INTR 1.2 – Водење на курсот
Поднаслов INTR 1.3 – Материјал за учење и документација за курсот

НАСЛОВ INTR 2 – ВОВЕД ВО КУРСОТ ЗА ОБУКА НА ATC
Поднаслов INTR 2.1 – Содржина на курсот и организација
Поднаслов INTR 2.2 – Систем на вредности на курсот
Поднаслов INTR 2.3 – Постапка на проценката

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

НАСЛОВ LAW 1 – ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛА/УВЕРЕНИЕ ЗА КОМПЕТЕНТНОСТА НА ATCO
Поднаслов LAW 1.1 – Права и услови

НАСЛОВ LAW 2 – ПРАВИЛА И ПРОПИСИ
Поднаслов LAW 2.1 – Извештаи
Поднаслов LAW 2.2 – Воздушен простор

НАСЛОВ LAW 3 – УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА НА ATC
Поднаслов LAW 3.1 – Постапка за примање на повратни информации

Прилог 2

Поднаслов LAW 3.2 – Истражување на безбедноста

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

НАСЛОВ ATM 1 – ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ
Поднаслов ATM 1.1 – Услуга на контролата на летање (ATC)
Поднаслов ATM 1.2 – Услуга на информирање на воздухопловите во лет (FIS)
Поднаслов ATM 1.3 – Услуга за тревожење (ALRS)
Поднаслов ATM 1.4 – Капацитет на системите на ATS и управување со протокот на воздушниот сообраќај
Поднаслов ATM 1.5 – Управување со воздушниот простор (ASM)

НАСЛОВ ATM 2 – КОМУНИКАЦИЈА
Поднаслов ATM 2.1 – Ефикасна комуникација

НАСЛОВ ATM 3 – ОДОБРЕНИЈА И УПАТСТВА ОД ATC
Поднаслов ATM 3.1 – Одобренија од ATC
Поднаслов ATM 3.2 – Упатства од ATC

НАСЛОВ ATM 4 – КООРДИНАЦИЈА
Поднаслов ATM 4.1 – Потреба од координација
Поднаслов ATM 4.2 – Средства и методи за координација
Поднаслов ATM 4.3 – Постапки на координација

НАСЛОВ ATM 5 – ПОСТАВУВАЊЕ НА ВИСИНОМЕР И ДОДЕЛУВАЊЕ НА НИВОА
Поднаслов ATM 5.1 – Поставување на висиномерот
Поднаслов ATM 5.2 – Надвисување на препреки

НАСЛОВ ATM 6 – РАЗДВОЈУВАЊА
Поднаслов ATM 6.1 – Вертикално раздвојување
Поднаслов ATM 6.2 – Хоризонтално раздвојување
Поднаслов ATM 6.3 – Делегирање на раздвојувањето

НАСЛОВ ATM 7 – СИСТЕМИ ЗА ИЗБЕГНУВАЊЕ НА СУДИРИ ВО ВОЗДУХ И БЕЗБЕДНОСНИ МРЕЖИ НА ЗЕМЈА
Поднаслов ATM 7.1 – Системи за избегнување на судири во воздух

НАСЛОВ ATM 8 – ПРИКАЗ НА ПОДАТОЦИТЕ
Поднаслов ATM 8.1 – Управување со податоците

НАСЛОВ ATM 9 (СИМУЛИРАНО) – ОПЕРАТИВНО ОПКРУЖУВАЊЕ
Поднаслов ATM 9.1 – Интегритет на оперативното опкружување
Поднаслов ATM 9.2 – Проверка на актуелноста на оперативните постапки
Поднаслов ATM 9.3 – Предавање – преземање

НАСЛОВ ATM 10 ЛЕТАЊЕ – ДАВАЊЕ НА УСЛУГА НА КОНТРОЛАТА НА
Поднаслов ATM 10.1 – Одговорност и обработка на информациите
Поднаслов ATM 10.2 – Приодна контрола на летање
Поднаслов ATM 10.3 – Процес на управување со сообраќајот
Поднаслов ATM 10.4 – Водење на сообраќајот

Прилог 2

НАСЛОВ ATM 11 – ПОСТАПКА ЗА ЧЕКАЊЕ
Поднаслов ATM 11.1 – Општи постапки за чекање
Поднаслов ATM 11.2 – Воздухоплов во приод

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

НАСЛОВ MET 1 – МЕТЕОРОЛОШКИ ПОЈАВИ
Поднаслов MET 1.1 – Метеоролошки појави

НАСЛОВ MET 2 – ИЗВОРИ НА МЕТЕОРОЛОШКИ ПОДАТОЦИ
Поднаслов MET 2.1 – Извори на метеоролошки информации

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

НАСЛОВ NAV 1 – МАПИ И ВОЗДУХОПЛОВНИ КАРТИ
Поднаслов NAV 1.1 – Мапи и карти

НАСЛОВ NAV 2 – НАВИГАЦИЈА ПО ИНСТРУМЕНТИ
Поднаслов NAV 2.1 – Навигациони системи
Поднаслов NAV 2.2 – Стабилизиран приод
Поднаслов NAV 2.3 – Заминувања и пристигнувања по инструменти
Поднаслов NAV 2.4 – Помош во навигацијата
Поднаслов NAV 2.5 – Сателитски системи
Поднаслов NAV 2.6 – Примени на PBN

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

НАСЛОВ ACFT 1 – ИНСТРУМЕНТИ ВО ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 1.1 – Инструменти во воздухопловот

НАСЛОВ ACFT 2 – КАТЕГОРИИ НА ВОЗДУХОПЛОВИ
Поднаслов ACFT 2.1 – Вртложна турбуленција
Поднаслов ACFT 2.2 – Примена на категоријата на ICAO за приод

НАСЛОВ ACFT 3 – ФАКТОРИ КОИ ВЛИЈААТ ВРЗ КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ
Поднаслов ACFT 3.1 – Фактори при качување
Поднаслов ACFT 3.2 – Фактори при крстарење
Поднаслов ACFT 3.3 – Фактори при спуштање и почетен приод
Поднаслов ACFT 3.4 – Фактори при краен приод и слетување
Поднаслов ACFT 3.5 – Економски фактори
Поднаслов ACFT 3.6 – Еколошки фактори

НАСЛОВ ACFT 4 – ПОДАТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 4.1 – Податоци за перформансите

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

НАСЛОВ HUM 1 – ПСИХОЛОШКИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 1.1 – Когнитивни

НАСЛОВ HUM 2 – МЕДИЦИНСКИ И ФИЗИОЛОШКИ ФАКТОРИ

Прилог 2

Поднаслов HUM 2.1 – Замор
Поднаслов HUM 2.2 – Здравствена оспособеност

НАСЛОВ HUM 3 – СОЦИЈАЛНИ И ОРГАНИЗАЦИОНИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 3.1 – Управување со ресурсите на тимот (TRM)
Поднаслов HUM 3.2 – Тимска работа и тимски улоги
Поднаслов HUM 3.3 – Одговорно однесување

НАСЛОВ HUM 4 – СТРЕС
Поднаслов HUM 4.1 – Стрес
Поднаслов HUM 4.2 – Управување со стрес

НАСЛОВ HUM 5 – ЧОВЕЧКА ГРЕШКА
Поднаслов HUM 5.1 – Човечка грешка
Поднаслов HUM 5.2 – Прекршување на правилата

НАСЛОВ HUM 6 – СОРАБОТКА
Поднаслов HUM 6.1 – Комуникација
Поднаслов HUM 6.2 – Соработка во рамките на иста област на одговорност
Поднаслов HUM 6.3 – Соработка во рамките на различна област на одговорност
Поднаслов HUM 6.4 – Соработка помеѓу контролорот и пилотот

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

НАСЛОВ EQPS 1 – ГОВОРНА КОМУНИКАЦИЈА
Поднаслов EQPS 1.1 – Радио комуникација
Поднаслов EQPS 1.2 – Други говорни комуникации

НАСЛОВ EQPS 2 – АВТОМАТИЗАЦИЈА ВО ATS
Поднаслов EQPS 2.1 – Мрежа на фиксната служба на воздухопловна телекомуникација (AFTN)
Поднаслов EQPS 2.2 – Автоматска размена на податоци

НАСЛОВ EQPS 3 – РАБОТНО МЕСТО НА КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕ
Поднаслов EQPS 3.1 – Работа и следење на опремата
Поднаслов EQPS 3.2 – Прикази на ситуација и информативни системи
Поднаслов EQPS 3.3 – Системи за податоци за летовите

НАСЛОВ EQPS 4 – ИДНА ОПРЕМА
Поднаслов EQPS 4.1 – Нови развојни текови

НАСЛОВ EQPS 5 – ОГРАНИЧУВАЊА И ДЕГРАДАЦИЈА НА ОПРЕМАТА И СИСТЕМИТЕ
Поднаслов EQPS 5.1 – Реакција на ограничувањата
Поднаслов EQPS 5.2 – Деградација на опремата за комуникација
Поднаслов EQPS 5.3 – Деградација на опремата за навигација

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

НАСЛОВ PEN 1 – ЗАПОЗНАВАЊЕ
Поднаслов PEN 1.1 – Студиска посета на единица за приодна контрола

НАСЛОВ PEN 2 – КОРИСНИЦИ НА ВОЗДУШНИОТ ПРОСТОР

Прилог 2

Поднаслов PEN 2.1 – Учесници во цивилните операции на ATS
Поднаслов PEN 2.2 – Учесници во воени операции на ATS

НАСЛОВ PEN 3 – ОДНОСИ СО КОРИСНИЦИТЕ
Поднаслов PEN 3.1 – Давање на услуги и услови на корисниците

НАСЛОВ PEN 4 – ЗАШТИТА НА ОКОЛИНАТА
Поднаслов PEN 4.1 – Заштита на околината

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ

НАСЛОВ ABES 1 – НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ (ABES)
Поднаслов ABES 1.1 – Преглед на ABES

НАСЛОВ ABES 2 – ПОДОБРУВАЊЕ НА ВЕШТИНИТЕ
Поднаслов ABES 2.1 – Ефикасност на комуникацијата
Поднаслов ABES 2.2 – Избегнување на ментално оптоварување
Поднаслов ABES 2.3 – Соработка воздух/земја

НАСЛОВ ABES 3 – ПОСТАПКИ ЗА НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ
Поднаслов ABES 3.1 – Примена на постапките за ABES
Поднаслов ABES 3.2 – Прекин на радио–врската
Поднаслов ABES 3.3 – Незаконско попречување и закана со бомба во воздухоплов
Поднаслов ABES 3.4 – Заскитан или неидентификуван воздухоплов
Поднаслов ABES 3.5 – Отстапувања

ПРЕДМЕТ 11 АЕРОДРОМИ

НАСЛОВ AGA 1 – ПОДАТОЦИ ЗА АЕРОДРОМ, ПОЛОЖБА И КООРДИНАЦИЈА
Поднаслов AGA 1.1 – Дефиниции
Поднаслов AGA 1.2 – Координација

НАСЛОВ AGA 2 – ПОВРШИНИ ЗА ДВИЖЕЊЕ
Поднаслов AGA 2.1 – Површина за движење
Поднаслов AGA 2.2 – Маневарска површина
Поднаслов AGA 2.3 – Полетно–слетни патеки

НАСЛОВ AGA 3 – ПРЕПРЕКИ
Поднаслов AGA 3.1 – Воздушен простор околу аеродромот без препреки

НАСЛОВ AGA 4 – РАЗНОВРСНА ОПРЕМА
Поднаслов AGA 4.1 – Локација

Прилог 2

Додаток 6 кон Анекс I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ОБЛАСНА ПРОЦЕДУРАЛНА КОНТРОЛА (ACP)

(Упатување: Анекс I – ДЕЛ ATCO Поддел D, Оддел 2, ATCO.D.010(a)(2)(iv))

СОДРЖИНА

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

НАСЛОВ INTR 1 – УПРАВУВАЊЕ СО КУРСОТ
Поднаслов INTR 1.1 – Вовед во курсот
Поднаслов INTR 1.2 – Водење на курсот
Поднаслов INTR 1.3 – Материјал за учење и документација за обуката

НАСЛОВ INTR 2 – ВОВЕД ВО КУРСОТ ЗА ОБУКА НА ATC
Поднаслов INTR 2.1 – Содржина на курсот и организација
Поднаслов INTR 2.2 – Систем на вредности на курсот
Поднаслов INTR 2.3 – Постапка на проценката

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

НАСЛОВ LAW 1 – ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛА/УВЕРЕНИЕ ЗА КОМПЕТЕНТНОСТА НА ATCO
Поднаслов LAW 1.1 – Права и услови

НАСЛОВ LAW 2 – ПРАВИЛА И ПРОПИСИ
Поднаслов LAW 2.1 – Извештаи
Поднаслов LAW 2.2 – Воздушен простор

НАСЛОВ LAW 3 – УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА НА ATC
Поднаслов LAW 3.1 – Постапка за примање на повратни информации
Поднаслов LAW 3.2 – Истражување на безбедноста

Прилог 2

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

НАСЛОВ АТМ 1	**– ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ**
Поднаслов АТМ 1.1	– Услуга на контролата на летањето
Поднаслов АТМ 1.2	– Услуга на информирање на воздухопловите во лет (FIS)
Поднаслов АТМ 1.3	– Услуга за тревожење (ALRS)
Поднаслов АТМ 1.4	– Капацитет на системите на ATS и управување со протокот на воздушниот сообраќај
Поднаслов АТМ 1.5	– Управување со воздушниот простор (ASM)
НАСЛОВ АТМ 2	**– КОМУНИКАЦИЈА**
Поднаслов АТМ 2.1	– Ефикасна комуникација
НАСЛОВ АТМ 3	**– ОДОБРЕНИЈА И УПАТСТВА ОД АТС**
Поднаслов АТМ 3.1	– Одобренија од АТС
Поднаслов АТМ 3.2	– Упатства од АТС
НАСЛОВ АТМ 4	**– КООРДИНАЦИЈА**
Поднаслов АТМ 4.1	– Потреба од координација
Поднаслов АТМ 4.2	– Средства и методи за координација
Поднаслов АТМ 4.3	– Постапки на координација
НАСЛОВ АТМ 5	**– ПОСТАВУВАЊЕ НА ВИСИНОМЕР И ДОДЕЛУВАЊЕ НА НИВОА**
Поднаслов АТМ 5.1	– Поставување на висиномерот
Поднаслов АТМ 5.2	– Надвисување на препреки
НАСЛОВ АТМ 6	**– РАЗДВОЈУВАЊА**
Поднаслов АТМ 6.1	– Вертикално раздвојување
Поднаслов АТМ 6.2	– Хоризонтално раздвојување
НАСЛОВ АТМ 7	**– СИСТЕМИ ЗА ИЗБЕГНУВАЊЕ НА СУДИРИ ВО ВОЗДУХ И БЕЗБЕДНОСНИ МРЕЖИ НА ЗЕМЈА**
Поднаслов АТМ 7.1	– Системи за избегнување на судири во воздух
НАСЛОВ АТМ 8	**– ПРИКАЗ НА ПОДАТОЦИТЕ**
Поднаслов АТМ 8.1	– Управување со податоците
НАСЛОВ АТМ 9 (СИМУЛИРАНО)	**– ОПЕРАТИВНО ОПКРУЖУВАЊЕ**
Поднаслов АТМ 9.1	– Интегритет на оперативното опкружување
Поднаслов АТМ 9.2	– Проверка на актуелноста на оперативните постапки
Поднаслов АТМ 9.3	– Предавање – преземање
НАСЛОВ АТМ 10 ЛЕТАЊЕ	**– ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ НА КОНТРОЛАТА НА**
Поднаслов АТМ 10.1	– Одговорност и обработка на информации
Поднаслов АТМ 10.2	– Обласна контрола на летање
Поднаслов АТМ 10.3	– Процес на управување со сообраќајот
Поднаслов АТМ 10.4	– Водење на сообраќајот
НАСЛОВ АТМ 11	**– ПОСТАПКА ЗА ЧЕКАЊЕ**
Поднаслов АТМ 11.1	– Општи постапки за чекање
Поднаслов АТМ 11.2	– Воздухоплов во чекање

Прилог 2

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

НАСЛОВ MET 1 – МЕТЕОРОЛОШКИ ПОЈАВИ
Поднаслов MET 1.1 – Метеоролошки појави

НАСЛОВ MET 2 – ИЗВОРИ НА МЕТЕОРОЛОШКИ ПОДАТОЦИ
Поднаслов MET 2.1 – Извори на метеоролошки информации

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

НАСЛОВ NAV 1 – МАПИ И ВОЗДУХОПЛОВНИ КАРТИ
Поднаслов NAV 1.1 – Мапи и карти

НАСЛОВ NAV 2 – НАВИГАЦИЈА ПО ИНСТРУМЕНТИ
Поднаслов NAV 2.1 – Навигациони системи
Поднаслов NAV 2.2 – Помош во навигацијата
Поднаслов NAV 2.3 – Примена на PBN

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

НАСЛОВ ACFT 1 – ИНСТРУМЕНТИ ВО ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 1.1 – Инструменти во воздухопловот

НАСЛОВ ACFT 2 – КАТЕГОРИИ НА ВОЗДУХОПЛОВИ
Поднаслов ACFT 2.1 – Вртложна турбуленција

НАСЛОВ ACFT 3 – ФАКТОРИ КОИ ВЛИЈААТ ВРЗ КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ
Поднаслов ACFT 3.1 – Фактори при качување
Поднаслов ACFT 3.2 – Фактори при крстарење
Поднаслов ACFT 3.3 – Фактори при спуштање
Поднаслов ACFT 3.4 – Економски фактори
Поднаслов ACFT 3.5 – Еколошки фактори

НАСЛОВ ACFT 4 – ПОДАТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 4.1 – Податоци за перформансите

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

НАСЛОВ HUM 1 – ПСИХОЛОШКИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 1.1 – Когнитивни

НАСЛОВ HUM 2 – МЕДИЦИНСКИ И ФИЗИОЛОШКИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 2.1 – Замор
Поднаслов HUM 2.2 – Здравствена оспособеност

НАСЛОВ HUM 3 – СОЦИЈАЛНИ И ОРГАНИЗАЦИОНИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 3.1 – Управување со ресурсите на тимот (TRM)
Поднаслов HUM 3.2 – Тимска работа и тимски улоги
Поднаслов HUM 3.3 – Одговорно однесување

НАСЛОВ HUM 4 – СТРЕС
Поднаслов HUM 4.1 – Стрес

Прилог 2

Поднаслов HUM 4.2 – Управување со стресот

НАСЛОВ HUM 5 – ЧОВЕЧКА ГРЕШКА
Поднаслов HUM 5.1 – Човечка грешка
Поднаслов HUM 5.2 – Прекршување на правилата

НАСЛОВ HUM 6 – СОРАБОТКА
Поднаслов HUM 6.1 – Комуникација
Поднаслов HUM 6.2 – Соработка во рамките на иста област на одговорност
Поднаслов HUM 6.3 – Соработка во рамките на различна област на одговорност
Поднаслов HUM 6.4 – Соработка помеѓу контролорот и пилотот

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

НАСЛОВ EQPS 1 – ГОВОРНА КОМУНИКАЦИЈА
Поднаслов EQPS 1.1 – Радио комуникација
Поднаслов EQPS 1.2 – Друга говорна комуникација

НАСЛОВ EQPS 2 – АВТОМАТИЗАЦИЈА ВО ATS
Поднаслов EQPS 2.1 – Мрежа на фиксната служба на воздухопловна телекомуникација (AFTN)
Поднаслов EQPS 2.2 – Автоматска размена на податоци

НАСЛОВ EQPS 3 – РАБОТНО МЕСТО НА КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕ
Поднаслов EQPS 3.1 – Работа и следење на опремата
Поднаслов EQPS 3.2 – Прикази на ситуација и информативни системи
Поднаслов EQPS 3.3 – Системи за податоци за летовите

НАСЛОВ EQPS 4 – ИДНА ОПРЕМА
Поднаслов EQPS 4.1 – Нови развојни текови

НАСЛОВ EQPS 5 – ОГРАНИЧУВАЊА И ДЕГРАДАЦИЈА НА ОПРЕМАТА И СИСТЕМИТЕ
Поднаслов EQPS 5.1 – Реакција на ограничувањата
Поднаслов EQPS 5.2 – Деградација на опремата за комуникација
Поднаслов EQPS 5.3 – Деградација на опремата за навигација

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

НАСЛОВ PEN 1 – ЗАПОЗНАВАЊЕ
Поднаслов PEN 1.1 – Студиска посета на обласната контрола на летање

НАСЛОВ PEN 2 – КОРИСНИЦИ НА ВОЗДУШНИОТ ПРОСТОР
Поднаслов PEN 2.1 – Учесници во цивилните операции на ATS
Поднаслов PEN 2.2 – Учесници во воени операции на ATS

НАСЛОВ PEN 3 – ОДНОСИ СО КОРИСНИЦИТЕ
Поднаслов PEN 3.1 – Давање на услуги и услови на корисниците

НАСЛОВ PEN 4 – ЗАШТИТА НА ОКОЛИНАТА
Поднаслов PEN 4.1 – Заштита на околината

Прилог 2

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И СИТУАЦИИ ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

НАСЛОВ ABES 1 – НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ (ABES)

Поднаслов ABES 1.1 – Преглед на ABES

НАСЛОВ ABES 2 – ПОДОБРУВАЊЕ НА ВЕШТИНИТЕ

Поднаслов ABES 2.1 – Ефикасност на комуникацијата
Поднаслов ABES 2.2 – Избегнување на ментално оптоварување
Поднаслов ABES 2.3 – Соработка воздух/земја

НАСЛОВ ABES 3 – ПОСТАПКИ ЗА НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ

Поднаслов ABES 3.1 – Примена на постапките за ABES
Поднаслов ABES 3.2 – Прекин на радио–врската
Поднаслов ABES 3.3 – Незаконско попречување и закана со бомба во воздухоплов
Поднаслов ABES 3.4 – Заскитан или неидентификуван воздухоплов
Поднаслов ABES 3.5 – Отстапувања

Прилог 2

Додаток 7 кон Анекс I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ПРИОДНА НАДЗОРНА КОНТРОЛА (APS)

(Упатување: Анекс I –ДЕЛ ATCO Поддел D, Оддел 2, ATCO.D.010(a)(2)(v))

СОДРЖИНА

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ

ПРЕДМЕТ 11: АЕРОДРОМИ

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

НАСЛОВ INTR 1 – УПРАВУВАЊЕ СО КУРСОТ
Поднаслов INTR 1.1 – Вовед во курсот
Поднаслов INTR 1.2 – Водење на курсот
Поднаслов INTR 1.3 – Материјал за учење и документација за обуката

НАСЛОВ INTR 2 – ВОВЕД ВО КУРСОТ ЗА ОБУКА НА ATC
Поднаслов INTR 2.1 – Содржина на курсот и организација
Поднаслов INTR 2.2 – Систем на вредности на курсот
Поднаслов INTR 2.3 – Постапка на проценката

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

НАСЛОВ LAW 1 – ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛА/УВЕРЕНИЕ ЗА КОМПЕТЕНТНОСТА НА ATCO
Поднаслов LAW 1.1 – Права и услови

НАСЛОВ LAW 2 – ПРАВИЛА И ПРОПИСИ
Поднаслов LAW 2.1 – Извештаи
Поднаслов LAW 2.2 – Воздушен простор

НАСЛОВ LAW 3 – УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА НА ATC
Поднаслов LAW 3.1 – Постапка за примање на повратни информации

Прилог 2

Поднаслов LAW 3.2 – Истражување на безбедноста

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

НАСЛОВ ATM 1 – ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ
Поднаслов ATM 1.1 – Услуга на контролата на летање (ATC)
Поднаслов ATM 1.2 – Услуга на информирање на воздухопловите во лет (FIS)
Поднаслов ATM 1.3 – Услуга за тревожење (ALRS)
Поднаслов ATM 1.4 – Капацитет на системите на ATS и управување со протокот на воздушниот сообраќај
Поднаслов ATM 1.5 – Управување со воздушниот простор (ASM)

НАСЛОВ ATM 2 – КОМУНИКАЦИЈА
Поднаслов ATM 2.1 – Ефикасна комуникација

НАСЛОВ ATM 3 – ОДОБРЕНИЈА И УПАТСТВА ОД ATC
Поднаслов ATM 3.1 – Одобренија од ATC
Поднаслов ATM 3.2 – Упатства од ATC

НАСЛОВ ATM 4 – КООРДИНАЦИЈА
Поднаслов ATM 4.1 – Потреба од координација
Поднаслов ATM 4.2 – Средства и методи за координација
Поднаслов ATM 4.3 – Постапки на координација

НАСЛОВ ATM 5 – ПОСТАВУВАЊЕ НА ВИСИНОМЕР И ДОДЕЛУВАЊЕ НА НИВОА
Поднаслов ATM 5.1 – Поставување на висиномерот
Поднаслов ATM 5.2 – Надвисување на препреки

НАСЛОВ ATM 6 – РАЗДВОЈУВАЊА
Поднаслов ATM 6.1 – Вертикално раздвојување
Поднаслов ATM 6.2 – Лонгитудинално раздвојување во опкружување на надзор
Поднаслов ATM 6.3 – Делегирање на раздвојувањето
Поднаслов ATM 6.4 – Раздвојување поради вртложна турбуленција
Поднаслов ATM 6.5 – Раздвојување засновано врз надзорните системи на ATS

НАСЛОВ ATM 7 – СИСТЕМИ ЗА ИЗБЕГНУВАЊЕ НА СУДИРИ ВО ВОЗДУХ И БЕЗБЕДНОСНИ МРЕЖИ НА ЗЕМЈА
Поднаслов ATM 7.1 – Системи за избегнување на судири во воздух
Поднаслов ATM 7.2 – Безбедносни мрежи на земја

НАСЛОВ ATM 8 – ПРИКАЗ НА ПОДАТОЦИТЕ
Поднаслов ATM 8.1 – Управување со податоците

НАСЛОВ ATM 9 (СИМУЛИРАНО) – ОПЕРАТИВНО ОПКРУЖУВАЊЕ
Поднаслов ATM 9.1 – Интегритет на оперативното опкружување
Поднаслов ATM 9.2 – Проверка на актуелноста на оперативните постапки
Поднаслов ATM 9.3 – Предавање – преземање

НАСЛОВ ATM 10 ЛЕТАЊЕ – ДАВАЊЕ НА УСЛУГА НА КОНТРОЛАТА НА
Поднаслов ATM 10.1 – Одговорност и обработка на информациите

Прилог 2

Поднаслов ATM 10.2 – Надзорна услуга на ATS
Поднаслов ATM 10.3 – Процес на управување со сообраќајот
Поднаслов ATM 10.4 – Водење на сообраќајот
Поднаслов ATM 10.5 – Услуга на контролата на летање со помош на унапреден систем

НАСЛОВ ATM 11 – ПОСТАПКА ЗА ЧЕКАЊЕ
Поднаслов ATM 11.1 – Општи постапки за чекање
Поднаслов ATM 11.2 – Воздухоплов во приод
Поднаслов ATM 11.3 – Чекање во надзорно опкружување

НАСЛОВ ATM 12 – ИДЕНТИФИКАЦИЈА
Поднаслов ATM 12.1 – Воспоставување на идентификацијата
Поднаслов ATM 12.2 – Одржување на идентификацијата
Поднаслов ATM 12.3 – Губење на идентитетот
Поднаслов ATM 12.4 – Информации за позицијата
Поднаслов ATM 12.5 – Пренос на идентитет

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

НАСЛОВ MET 1 – МЕТЕОРОЛОШКИ ПОЈАВИ
Поднаслов MET 1.1 – Метеоролошки појави

НАСЛОВ MET 2 – ИЗВОРИ НА МЕТЕОРОЛОШКИ ПОДАТОЦИ
Поднаслов MET 2.1 – Извори ма метеоролошки информации

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

НАСЛОВ NAV 1 – МАПИ И ВОЗДУХОПЛОВНИ КАРТИ
Поднаслов NAV 1.1 – Мапи и карти

НАСЛОВ NAV 2 – НАВИГАЦИЈА ПО ИНСТРУМЕНТИ
Поднаслов NAV 2.1 – Навигациони системи
Поднаслов NAV 2.2 – Стабилизиран приод
Поднаслов NAV 2.3 – Заминувања и пристигнувања по инструменти
Поднаслов NAV 2.4 – Помош во навигацијата
Поднаслов NAV 2.5 – Сателитски системи
Поднаслов NAV 2.6 – Примени на PBN

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

НАСЛОВ ACFT 1 – ИНСТРУМЕНТИ ВО ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 1.1 – Инструменти во воздухопловот

НАСЛОВ ACFT 2 – КАТЕГОРИИ НА ВОЗДУХОПЛОВИ
Поднаслов ACFT 2.1 – Вртложна турбуленција
Поднаслов ACFT 2.2 – Примена на категоријата на ICAO за приод

НАСЛОВ ACFT 3 – ФАКТОРИ КОИ ВЛИЈААТ ВРЗ КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ
Поднаслов ACFT 3.1 – Фактори при качување
Поднаслов ACFT 3.2 – Фактори при крстарење
Поднаслов ACFT 3.3 – Фактори при спуштање и почетен приод
Поднаслов ACFT 3.4 – Фактори при краен приод и слетување

Прилог 2

Поднаслов ACFT 3.5 – Економски фактори
Поднаслов ACFT 3.6 – Еколошки фактори

НАСЛОВ ACFT 4 – ПОДАТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 4.1 – Податоци за перформансите

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

НАСЛОВ HUM 1 – ПСИХОЛОШКИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 1.1 – Когнитивни

НАСЛОВ HUM 2 – МЕДИЦИНСКИ И ФИЗИОЛОШКИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 2.1 – Замор
Поднаслов HUM 2.2 – Здравствена оспособеност

НАСЛОВ HUM 3 – СОЦИЈАЛНИ И ОРГАНИЗАЦИОНИ ФАКТОРИ
Поднаслов HUM 3.1 – Управување со ресурсите на тимот (TRM)
Поднаслов HUM 3.2 – Тимска работа и тимски улоги
Поднаслов HUM 3.3 – Одговорно однесување

НАСЛОВ HUM 4 – СТРЕС
Поднаслов HUM 4.1 – Стрес
Поднаслов HUM 4.2 – Управување со стресот

НАСЛОВ HUM 5 – ЧОВЕЧКА ГРЕШКА
Поднаслов HUM 5.1 – Човечка грешка
Поднаслов HUM 5.2 – Прекршување на правилата

НАСЛОВ HUM 6 – СОРАБОТКА
Поднаслов HUM 6.1 – Комуникација
Поднаслов HUM 6.2 – Соработка во рамките на иста област на одговорност
Поднаслов HUM 6.3 – Соработка во рамките на различна област на одговорност
Поднаслов HUM 6.4 – Соработка помеѓу контролорот и пилотот

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

НАСЛОВ EQPS 1 – ГОВОРНА КОМУНИКАЦИЈА
Поднаслов EQPS 1.1 – Радио комуникација
Поднаслов EQPS 1.2 – Друга говорна комуникација

НАСЛОВ EQPS 2 – АВТОМАТИЗАЦИЈА ВО ATS
Поднаслов EQPS 2.1 – Мрежа на фиксната служба на воздухопловна телекомуникација (AFTN)
Поднаслов EQPS 2.2 – Автоматска размена на податоци

НАСЛОВ EQPS 3 – РАБОТНО МЕСТО НА КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕ
Поднаслов EQPS 3.1 – Работа и следење на опремата
Поднаслов EQPS 3.2 – Прикази на ситуација и информативни системи
Поднаслов EQPS 3.3 – Системи за податоци за летовите
Поднаслов EQPS 3.4 – Користење на надзорните системи на ATS
Поднаслов EQPS 3.5 – Современи системи

НАСЛОВ EQPS 4 – ИДНА ОПРЕМА

Прилог 2

Поднаслов EQPS 4.1 – Нови развојни текови

НАСЛОВ EQPS 5 – ОГРАНИЧУВАЊА И ДЕГРАДАЦИЈА НА ОПРЕМАТА И СИСТЕМИТЕ

Поднаслов EQPS 5.1 – Реакција на ограничувањата
Поднаслов EQPS 5.2 – Деградација на опремата за комуникација
Поднаслов EQPS 5.3 – Деградација на опремата за навигација
Поднаслов EQPS 5.4 – Деградација на опремата за надзор
Поднаслов EQPS 5.5 – Деградација на системот на АТС за обработка

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

НАСЛОВ PEN 1 – ЗАПОЗНАВАЊЕ
Поднаслов PEN 1.1 – Студиска посета на единица за приодна контрола

НАСЛОВ PEN 2 – КОРИСНИЦИ НА ВОЗДУШНИОТ ПРОСТОР
Поднаслов PEN 2.1 – Учесници во цивилните операции на ATS
Поднаслов PEN 2.2 – Учесници во воени операции на ATS

НАСЛОВ PEN 3 – ОДНОСИ СО КОРИСНИЦИТЕ
Поднаслов PEN 3.1 – Давање на услуги и услови на корисниците

НАСЛОВ PEN 4 – ЗАШТИТА НА ОКОЛИНАТА
Поднаслов PEN 4.1 – Заштита на околината

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ

НАСЛОВ ABES 1 – НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ (ABES)
Поднаслов ABES 1.1 – Преглед на ABES

НАСЛОВ ABES 2 – ПОДОБРУВАЊЕ НА ВЕШТИНИТЕ
Поднаслов ABES 2.1 – Ефикасност на комуникацијата
Поднаслов ABES 2.2 – Избегнување на ментално оптоварување
Поднаслов ABES 2.3 – Соработка воздух/земја

НАСЛОВ ABES 3 – ПОСТАПКИ ЗА НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ

Поднаслов ABES 3.1 – Примена на постапките за ABES
Поднаслов ABES 3.2 – Прекин на радио–врската
Поднаслов ABES 3.3 – Незаконско попречување и закана со бомба во воздухоплов
Поднаслов ABES 3.4 – Заскитан или неидентификуван воздухоплов
Поднаслов ABES 3.5 – Отстапувања
Поднаслов ABES 3.6 – Дефект на транспондерот

ПРЕДМЕТ 11 АЕРОДРОМИ

НАСЛОВ AGA 1 – ПОДАТОЦИ ЗА АЕРОДРОМ, ПОЛОЖБА И КООРДИНАЦИЈА

Поднаслов AGA 1.1 – Дефиниции
Поднаслов AGA 1.2 – Координација

НАСЛОВ AGA 2 – ПОВРШИНИ ЗА ДВИЖЕЊЕ
Поднаслов AGA 2.1 – Површина за движење

Прилог 2

Поднаслов AGA 2.2 – Маневарска површина
Поднаслов AGA 2.3 – Полетно–слетни патеки

НАСЛОВ AGA 3 – ПРЕПРЕКИ
Поднаслов AGA 3.1 – Воздушен простор околу аеродромот без препреки

НАСЛОВ AGA 4 – РАЗНОВРСНА ОПРЕМА
Поднаслов AGA 4.1 – Локација

Прилог 2

Додаток 8 кон Анекс I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ОБЛАСНА НАДЗОРНА КОНТРОЛА (ACS)

(Упатување: Анекс I – ДЕЛ ATCO Поддел D, Оддел 2, ATCO.D.010(a)(2)(vi)

СОДРЖИНА

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ

ПРЕДМЕТ 1: ВОВЕД ВО КУРСОТ

НАСЛОВ INTR 1 – УПРАВУВАЊЕ СО КУРСОТ
Поднаслов INTR 1.1 – Вовед во курсот
Поднаслов INTR 1.2 – Водење на курсот
Поднаслов INTR 1.3 – Материјал за учење и документација за обуката

НАСЛОВ INTR 2 – ВОВЕД ВО КУРСОТ ЗА ОБУКА НА ATC
Поднаслов INTR 2.1 – Содржина на курсот и организација
Поднаслов INTR 2.2 – Систем на вредности на курсот
Поднаслов INTR 2.3 – Постапка на проценката

ПРЕДМЕТ 2: ВОЗДУХОПЛОВНО ПРАВО

НАСЛОВ LAW 1 – ИЗДАВАЊЕ НА ДОЗВОЛА/УВЕРЕНИЕ ЗА КОМПЕТЕНТНОСТА НА ATCO
Поднаслов LAW 1.1 – Права и услови

НАСЛОВ LAW 2 – ПРАВИЛА И ПРОПИСИ
Поднаслов LAW 2.1 – Извештаи
Поднаслов LAW 2.2 – Воздушен простор

НАСЛОВ LAW 3 – УПРАВУВАЊЕ СО БЕЗБЕДНОСТА НА ATC
Поднаслов LAW 3.1 – Постапка за примање на повратни информации
Поднаслов LAW 3.2 – Истражување на безбедноста

Прилог 2

ПРЕДМЕТ 3: УПРАВУВАЊЕ СО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

НАСЛОВ АТМ 1	**– ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ**
Поднаслов АТМ 1.1	– Услуга на контролата на летање (АТС)
Поднаслов АТМ 1.2	– Услуга на информирање на воздухопловите во лет (FIS)
Поднаслов АТМ 1.3	– Услуга за тревожење (ALRS)
Поднаслов АТМ 1.4	– Капацитет на системите на ATS и управување со протокот на воздушниот сообраќај
Поднаслов АТМ 1.5	– Управување со воздушниот простор (ASM)
НАСЛОВ АТМ 2	**– КОМУНИКАЦИЈА**
Поднаслов АТМ 2.1	– Ефикасна комуникација
НАСЛОВ АТМ 3	**– ОДОБРЕНИЈА И УПАТСТВА ОД АТС**
Поднаслов АТМ 3.1	– Одобренија од АТС
Поднаслов АТМ 3.2	– Упатства од АТС
НАСЛОВ АТМ 4	**– КООРДИНАЦИЈА**
Поднаслов АТМ 4.1	– Потреба од координација
Поднаслов АТМ 4.2	– Средства и методи за координација
Поднаслов АТМ 4.3	– Постапки на координација
НАСЛОВ АТМ 5	**– ПОСТАВУВАЊЕ НА ВИСИНОМЕР И ДОДЕЛУВАЊЕ НА НИВОА**
Поднаслов АТМ 5.1	– Поставување на висиномерот
Поднаслов АТМ 5.2	– Надвисување на препреки
НАСЛОВ АТМ 6	**– РАЗДВОЈУВАЊА**
Поднаслов АТМ 6.1	– Вертикално раздвојување
Поднаслов АТМ 6.2	– Лонгитудинално раздвојување во опкружување на надзор
Поднаслов АТМ 6.3	– Раздвојување ппоради вртложна турбуленција
Поднаслов АТМ 6.4	– Раздвојување засновано врз надзорните системи на ATS
НАСЛОВ АТМ 7	**– СИСТЕМИ ЗА ИЗБЕГНУВАЊЕ НА СУДИРИ ВО ВОЗДУХ И БЕЗБЕДНОСНИ МРЕЖИ НА ЗЕМЈА**
Поднаслов АТМ 7.1	– Системи за избегнување на судири во воздух
Поднаслов АТМ 7.2	– Безбедносни мрежи на земја
НАСЛОВ АТМ 8	**– ПРИКАЗ НА ПОДАТОЦИТЕ**
Поднаслов АТМ 8.1	– Управување со податоците
НАСЛОВ АТМ 9 (СИМУЛИРАНО)	**– ОПЕРАТИВНО ОПКРУЖУВАЊЕ**
Поднаслов АТМ 9.1	– Интегритет на оперативното опкружување
Поднаслов АТМ 9.2	– Проверка на актуелноста на оперативните постапки
Поднаслов АТМ 9.3	– Предавање – преземање
НАСЛОВ АТМ 10 ЛЕТАЊЕ	**– ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ НА КОНТРОЛАТА НА**
Поднаслов АТМ 10.1	– Одговорност и обработка на информациите
Поднаслов АТМ 10.2	– Надзорна услуга на ATS
Поднаслов АТМ 10.3	– Процес на управување со сообраќајот

Прилог 2

Поднаслов ATM 10.4 – Водење на сообраќајот
Поднаслов ATM 10.5 – Услуги на контролата на летање со помош на унапреден систем

НАСЛОВ ATM 11 – ПОСТАПКА ЗА ЧЕКАЊЕ
Поднаслов ATM 11.1 – Општи постапки за чекање
Поднаслов ATM 11.2 – Воздухоплов во постапка на чекање
Поднаслов ATM 11.3 – Чекање во надзорно опкружување

НАСЛОВ ATM 12 – ИДЕНТИФИКАЦИЈА
Поднаслов ATM 12.1 – Воспоставување на идентификација
Поднаслов ATM 12.2 – Одржување на идентификација
Поднаслов ATM 12.3 – Губење на идентитетот
Поднаслов ATM 12.4 – Информации за позицијата
Поднаслов ATM 12.5 – Пренос на идентитетот

ПРЕДМЕТ 4: МЕТЕОРОЛОГИЈА

НАСЛОВ MET 1 – МЕТЕОРОЛОШКИ ПОЈАВИ
Поднаслов MET 1.1 – Метеоролошки појави

НАСЛОВ MET 2 – ИЗВОРИ НА МЕТЕОРОЛОШКИ ПОДАТОЦИ
Поднаслов MET 2.1 – Извори ма метеоролошки информации

ПРЕДМЕТ 5: НАВИГАЦИЈА

НАСЛОВ NAV 1 – МАПИ И ВОЗДУХОПЛОВНИ КАРТИ
Поднаслов NAV 1.1 – Мапи и карти

НАСЛОВ NAV 2 – НАВИГАЦИЈА ПО ИНСТРУМЕНТИ
Поднаслов NAV 2.1 – Навигациони системи
Поднаслов NAV 2.2 – Помош во навигацијата
Поднаслов NAV 2.3 – Примени на PBN

ПРЕДМЕТ 6: ВОЗДУХОПЛОВИ

НАСЛОВ ACFT 1 – ИНСТРУМЕНТИ ВО ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 1.1 – Инструменти во воздухопловот

НАСЛОВ ACFT 2 – КАТЕГОРИИ НА ВОЗДУХОПЛОВИ
Поднаслов ACFT 2.1 – Вртложна турбуленција

НАСЛОВ ACFT 3 – ФАКТОРИ КОИ ВЛИЈААТ ВРЗ КАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ
Поднаслов ACFT 3.1 – Фактори при качување
Поднаслов ACFT 3.2 – Фактори при крстарење
Поднаслов ACFT 3.3 – Фактори при спуштање
Поднаслов ACFT 3.4 – Економски фактори
Поднаслов ACFT 3.5 – Еколошки фактори

НАСЛОВ ACFT 4 – ПОДАТОЦИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВОТ
Поднаслов ACFT 4.1 – Податоци за перформансите

Прилог 2

ПРЕДМЕТ 7: ЧОВЕЧКИ ФАКТОРИ

НАСЛОВ HUM 1	**– ПСИХОЛОШКИ ФАКТОРИ**
Поднаслов HUM 1.1	– Когнитивни
НАСЛОВ HUM 2	**– МЕДИЦИНСКИ И ФИЗИОЛОШКИ ФАКТОРИ**
Поднаслов HUM 2.1	– Замор
Поднаслов HUM 2.2	– Здравствена оспособеност
НАСЛОВ HUM 3	**– СОЦИЈАЛНИ И ОРГАНИЗАЦИОНИ ФАКТОРИ**
Поднаслов HUM 3.1	– Управување со ресурсите на тимот (TRM)
Поднаслов HUM 3.2	– Тимска работа и тимски улоги
Поднаслов HUM 3.3	– Одговорно однесување
НАСЛОВ HUM 4	**– СТРЕС**
Поднаслов HUM 4.1	– Стрес
Поднаслов HUM 4.2	– Управување со стресот
НАСЛОВ HUM 5	**– ЧОВЕЧКА ГРЕШКА**
Поднаслов HUM 5.1	– Човечка грешка
Поднаслов HUM 5.2	– Прекршување на правилата
НАСЛОВ HUM 6	**– СОРАБОТКА**
Поднаслов HUM 6.1	– Комуникација
Поднаслов HUM 6.2	– Соработка во рамките на иста област на одговорност
Поднаслов HUM 6.3	– Соработка во рамките на различна област на одговорност
Поднаслов HUM 6.4	– Соработка помеѓу контролорот и пилотот

ПРЕДМЕТ 8: ОПРЕМА И СИСТЕМИ

НАСЛОВ EQPS 1	**– ГОВОРНА КОМУНИКАЦИЈА**
Поднаслов EQPS 1.1	– Радио комуникација
Поднаслов EQPS 1.2	– Други говорни комуникации
НАСЛОВ EQPS 2	**– АВТОМАТИЗАЦИЈА ВО ATS**
Поднаслов EQPS 2.1	– Мрежа на фиксната служба на воздухопловна телекомуникација (AFTN)
Поднаслов EQPS 2.2	– Автоматска размена на податоци
НАСЛОВ EQPS 3	**– РАБОТНО МЕСТО НА КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕ**
Поднаслов EQPS 3.1	– Работа и следење на опремата
Поднаслов EQPS 3.2	– Прикази на ситуација и информативни системи
Поднаслов EQPS 3.3	– Системи за податоци за летовите
Поднаслов EQPS 3.4	– Користење на надзорните системи на ATS
Поднаслов EQPS 3.5	– Современи системи
НАСЛОВ EQPS 4	**– ИДНА ОПРЕМА**
Поднаслов EQPS 4.1	– Нови развојни текови
НАСЛОВ EQPS 5	**– ОГРАНИЧУВАЊА И ДЕГРАДАЦИЈА НА ОПРЕМАТА И СИСТЕМИТЕ**
Поднаслов EQPS 5.1	– Реакција на ограничувањата
Поднаслов EQPS 5.2	– Деградација на опремата за комуникација
Поднаслов EQPS 5.3	– Деградација на опремата за навигација

Прилог 2

Поднаслов EQPS 5.4 – Деградација на опремата за надзор
Поднаслов EQPS 5.5 – Деградација на системот на АТС за обработка

ПРЕДМЕТ 9: ПРОФЕСИОНАЛНО ОПКРУЖУВАЊЕ

НАСЛОВ PEN 1 – ЗАПОЗНАВАЊЕ
Поднаслов PEN 1.1 – Студиска посета на обласната контрола на летање

НАСЛОВ PEN 2 – КОРИСНИЦИ НА ВОЗДУШНИОТ ПРОСТОР
Поднаслов PEN 2.1 – Учесници во цивилните операции на ATS
Поднаслов PEN 2.2 – Учесници во воени операции на ATS

НАСЛОВ PEN 3 – ОДНОСИ СО КОРИСНИЦИТЕ
Поднаслов PEN 3.1 – Давање на услуги и услови на корисниците

НАСЛОВ PEN 4 – ЗАШТИТА НА ОКОЛИНАТА
Поднаслов PEN 4.1 – Заштита на околината

ПРЕДМЕТ 10: НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ

НАСЛОВ ABES 1 – НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ (ABES)
Поднаслов ABES 1.1 – Преглед на ABES

НАСЛОВ ABES 2 – ПОДОБРУВАЊЕ НА ВЕШТИНИТЕ
Поднаслов ABES 2.1 – Ефикасност на комуникацијата
Поднаслов ABES 2.2 – Избегнување на ментално оптоварување
Поднаслов ABES 2.3 – Соработка воздух/земја

НАСЛОВ ABES 3 – ПОСТАПКИ ЗА НЕВООБИЧАЕНИ И ИТНИ СИТУАЦИИ
Поднаслов ABES 3.1 – Примена на постапките за ABES
Поднаслов ABES 3.2 – Прекин на радио – врската
Поднаслов ABES 3.3 – Незаконско попречување и закана со бомба во воздухоплов
Поднаслов ABES 3.4 – Заскитан или неидентификуван воздухоплов
Поднаслов ABES 3.5 – Отстапувања
Поднаслов ABES 3.6 – Дефект на транспондерот

Прилог 2

АНЕКС II

ДЕЛ ATCO.AR

УСЛОВИ ЗА НАДЛЕЖНИТЕ ОРГАНИ

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

ATCO.AR.A.001 Обем

Во овој дел, наведен во овој анекс, се утврдуваат административните услови кои се применуваат на надлежните органи кои се одговорни за издавање, одржување, привремено одземање или повлекување на дозволи, овластувања, посебните овластувања и лекарските уверенија на контролорите на летање и за издавање на уверенија и надзор врз организациите за обука и воздухопловно–медицинските центри.

ATCO.AR.A.005 Персонал

(а) Надлежните органи изготвуваат и на секои две години ја ажурираат проценката на човечките ресурси кои се потребни за извршување на нивните функции за надзор, и тоа врз основа на анализа на процесите кои се бараат согласно оваа регулатива и нивната примена.

(б) Персоналот кого надлежниот орган го овластил да ги врши задачите за издавање на уверенија и/или надзор се овластува за вршење на најмалку следните задачи:

(1) да прегледува документи, вклучувајќи ги и дозволите, уверенијата, евиденцијата, податоците, постапките и кој било друг материјал кој е битен за извршување на бараната задача;

(2) да зема копии или изводи од евиденцијата, податоците, постапките и друг материјал;

(3) да бара објаснување;

(4) да влегува во релевантни простории и оперативни локации;

(5) да врши ревизии и прегледи, вклучително и ненајавени прегледи;

(6) да презема или иницира принудни мерки, ако е потребно.

(в) Надлежниот орган може да го овласти својот персонал да врши проценки за издавање, продолжување и обновување на посебно овластување за одредена единица под услов дека тие ги исполнуваат условите наведени во ATCO.C.045, со исклучок на точка (г)(1). Меѓутоа, потребно е да се обезбеди познавање на важечките оперативни практики и процедури на единицата.

ATCO.AR.A.010 Задачи на надлежниот орган

(а) Задачите на надлежните органи го опфаќаат следното:

(1) издавање, привремено одземање и повлекување на дозволи, овластувања, придружни овластувања и лекарски уверенија;

Прилог 2

(2) издавање на привремени овластувања за OJTI согласно ATCO.C.025;

(3) издавање на привремени овластувања за оценувач согласно ATCO.C.065;

(4) продолжување и обновување на посебни овластувања;

(5) продолжување, обновување и ограничување на лекарски уверенија следејќи ги упатствата од AME и AeMC;

(6) издавање, продолжување, обновување, привремено одземање, повлекување, ограничување и промена на уверенијата на овластените лекари за процена на здравствената способност;

(7) издавање, привремено одземање, повлекување и ограничување на уверенијата на организации за обука и на уверенијата на воздухопловно–медицинските центри;

(8) одобрување на курсеви за обука, планови и програми за одржување на компетентноста во одредена единица, како и методите за проценка;

(9) одобрување на методот за проценка за докажување на познавање на јазик и воспоставување на услови кои се важечки за телата за проценка на познавањето на јазик согласно ATCO.B.040;

(10) одобрување на потребата за напредно ниво (ниво пет) за познавање на јазик согласно ATCO.B.030(г);

(11) следење на организациите за обука, вклучувајќи ги и нивните курсеви за обука и планови за обука;

(12) одобрување и следење на програмите за одржување на компетентноста во одредена единица;

(13) воспоставување на соодветни процедури за поднесување на жалби и механизми за известување;

(14) поедноставување на признавањето и замената на дозволите, вклучувајќи го и преносот на евиденцијата за контролорите на летање и враќање на старите дозволи кај надлежниот орган кој ги издал согласно ATCO.A.010;

(15) поедноставување на признавањето на уверенијата на организациите за обука и одобрувањето на курсеви.

ATCO.AR.A.015 Начини на придржување

(а) Агенцијата изработува прифатливи начини за придржување (AMC – Acceptable Means of Compliance) кои може да се користат за воспоставување на придржувањето кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување. Откако ќе се постигне усогласеност со AMC, значи дека се исполнети соодветните услови на правилата за спроведување.

(б) Може да се користат и алтернативни начини за придржување со цел да се воспостави усогласување со правилата за спроведување.

(в) Надлежниот орган воспоставува систем за доследна процена за тоа дека сите

Прилог 2

алтернативни начини за придржување кои ги користи или кои ги користат организациите и лицата кои се под негов надзор, овозможува воспоставување на придржувањето кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

(г) Надлежниот орган ги проценува сите алтернативни начини за придржување кои ги предлага организација согласно ATCO.OR.B.005, преку анализирање на доставената документација и, ако се смета за неопходно, со вршење на преглед на организацијата.

Ако надлежниот орган утврди дека алтернативните начини за придржување се во согласност со правилата за спроведување, тој веднаш:

(1) го известува подносителот на барањето дека алтернативните начини за придржување може да се спроведуваат и, ако е потребно, спрема тоа го изменува и дополнува одобрението или уверението на подносителот;

(2) ја известува Агенцијата за содржината на истите, вклучувајќи и примероци од соодветната документација; и

(3) ги известува другите земји–членки за алтернативните начини за придржување кои се прифатени.

(д) Ако самиот надлежен орган користи алтернативни начини за придржување за да постигне придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, тој:

(1) ги става на располагање на сите организации и лица кои се предмет на неговиот надзор; и

(2) веднаш ја известува Агенцијата.

Надлежниот орган ѝ доставува на Агенцијата комплетен опис на алтернативните начини за придржување, вклучувајќи ја и секоја ревизија на процедурите кои може да бидат важни, како и проценка со која се докажува дека се исполнети правилата за спроведување.

ATCO.AR.A.020 Известување до Агенцијата

(а) Надлежниот орган веднаш ја известува Агенцијата во случај на каков било значаен проблем во врска со спроведувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива.

(б) Надлежниот орган ѝ доставува на Агенцијата информации кои се од значење за безбедноста, а кои произлегуваат од пријавите за настан кои таа ги примила.

ATCO.AR.A.025 Итна реакција на безбедносен проблем

(а) Без штета по наведеното во Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот ([1]), надлежниот орган спроведува систем за соодветно прибирање,

([1]) Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот од 3 април 2014 година, за известување, анализа и последователното постапување во врска со настани во цивилното воздухопловство, за измена на Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот и за укинување на Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот и Регулативите (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата (Сл. весник L 122, 24.4.2014 год., стр. 18–43).

Прилог 2

анализа и ширење на безбедносните информации.

(б) Агенцијата спроведува систем за соодветна анализа на секоја добиена релевантна безбедносна информација и веднаш им ја доставува на земјите–членки и на Комисијата секоја информација, вклучувајќи и препораки или поправни мерки кои треба да се преземат, а кои се неопходни за благовремено реагирање на безбедносниот проблем кој опфаќа производи, делови, уреди, лица или организации согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

(в) По приемот на информациите наведени во точките (а) и (б), надлежниот орган презема соодветни мерки упатени за решавање на безбедносниот проблем.

(г) За мерките кои се преземаат согласно наведеното во точка (в) веднаш се известуваат сите лица или организации кои треба да се придржуваат кон истите согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување. Исто така, надлежниот орган за овие мерки ја известува и Агенцијата и, ако е потребна здружена активност, другите односни земји–членки.

ПОДДЕЛ В

УПРАВУВАЊЕ

ATCO.AR.B.001 Систем на управување

(а) Надлежниот орган воспоставува и одржува систем за управување, кој најмалку го опфаќа следното:

(1) документирани политики и процедури за да се опише неговата организација, начини и методи за постигнување на придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива. Процедурите се ажурираат и служат како основни работни документи во рамките на тој надлежен орган за сите сродни задачи;

(2) доволниот број на персонал, вклучувајќи ги и инспекторите за издавање на дозволи и уверенија, што ќе ги извршува своите задачи и ќе ги исполнува своите обврски. Овој персонал треба да е квалификуван за извршување на задачите што им се доделени и да поседува потребно знаење, искуство, почетна обука, обука на работно место и обука за освежување на знаењето со цел да се обезбеди постојана компетентност. Треба да постои систем за планирање на расположливоста со персонал за да се обезбеди правилно извршување на сите поврзани задачи;

(3) соодветни простории и канцеларии за извршување на доделените задачи;

(4) функција за следење на придржувањето на системот за управување кон соодветните услови и соодветно на процедури, вклучувајќи го и воспоставувањето на процес за внатрешна ревизија и процес за управување со безбедносните ризици. Следењето на придржувањето опфаќа и систем на повратни информации за наодите од ревизијата до повисокото раководство на надлежниот орган за да се обезбеди спроведување на поправните мерки ако е потребно; и

(5) лице или група од лица кои се на крај одговорни пред повисокото раководство на надлежниот орган за процесот на следење на придржувањето.

Прилог 2

(б) Надлежниот орган, за секоја област на активност која е дел од системот за управување, именува едно или повеќе лица со севкупна одговорност за управување со релевантните задачи.

(в) Надлежниот орган воспоставува процедури за учество во размената на сите потребни информации и за помош на останатите односни надлежни органи, вклучувајќи ја и размената на информации за сите наоди и преземени последователни мерки како резултат од надзорот на лица и организации кои вршат дејности на територијата на земја–членка, но кои имаат уверение издадено од надлежен орган на друга земја–членка или од Агенцијата.

(г) Примерок од процедурите кои се однесуваат на системот за управување и измените на истите стои на располагање на Агенцијата за потребите за стандардизацијата.

ATCO.AR.B.005 Доделување на задачи на квалификувани субјекти

(а) Ако надлежниот орган доделува задачи кои се однесуваат на првично издавање на уверение или постојан надзор врз лица или организации согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, тие се доделуваат само на квалификувани субјекти. При доделување на задачите, надлежниот орган обезбедува дека поседува:

(1) воспоставен систем за првична или постојана процена за тоа дека квалификуваниот субјект се придржува кон наведеното во Анекс V од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

Овој систем и резултатите од проценките се документираат;

(2) воспоставена документирана спогодба со квалификуваниот субјект, одобрена и од двете страни на соодветно ниво на раководство, со која јасно се дефинира следното:

(i) задачите кои треба да се извршат;
(ii) изјави, извештаи и евиденција кои треба да се обезбедат;
(iii) техничките услови кои треба да се исполнат при извршувањето на тие задачи;
(iv) соодветна покриеност од одговорност; и
(v) заштита на информациите кои се добиваат при извршување на овие задачи.

(б) Надлежниот орган обезбедува дека процесот на интерните ревизии и процесот за управување со безбедносните ризици што се бара согласно ATCO.AR.B.001(а)(4) ги опфаќаат сите задачи за издавање на уверенија или надзор, кои се вршат во негово име.

ATCO.AR.B.010 Измени во системот на управување

(а) Надлежниот орган има воспоставен систем за утврдување на измени кои имаат влијание врз неговите можности за извршување на задачите и врз исполнувањето на одговорностите, како што е дефинирано во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и во оваа регулатива. Системот му овозможува да презема активности, по потреба, за да обезбеди дека системот за раководење е соодветен и ефикасен.

(б) Надлежниот орган го ажурира благовремено својот систем на управување согласно

Прилог 2

која било измена на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива за да обезбеди ефикасно спроведување.

(в) Надлежниот орган ја известува Агенцијата за измените кои влијаат врз неговата способност за вршење на своите задачи и исполнување на своите одговорности како што е дефинирано во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива.

ATCO.AR.B.015 Водење на евиденција

(а) Надлежните органи водат список на сите уверенија на организациите и на дозволите и уверенијата на персоналот кои тие ги издаваат.

(б) Надлежниот орган воспоставува систем за водење на евиденција со кој се предвидува соодветно чување, можност за пристап и сигурно следење на:

(1) документираните политики и процедури на системот на управување;

(2) обуката, квалификацијата и овластувањето на неговиот персонал;

(3) доделувањето на задачите, што опфаќа елементи кои се бараат согласно ATCO.AR.B.005, како и на деталите за доделените задачи;

(4) процесите за издавање на уверенија и постојан надзор на организациите кои имаат уверенија;

(5) деталите за курсевите кои ги спроведуваат организациите за обука;

(6) процесите за издавање на дозволи, овластувања, посебни овластувања и уверенија и за постојан надзор на имателите на овие дозволи, овластувања, посебни овластувања и уверенија;

(7) постојаниот надзор врз лицата и организациите кои вршат дејности во рамките на територијата на земјата–членка, но добиле уверение од надлежниот орган на друга земја–членка, како што е договорено помеѓу тие органи;

(8) наодите, поправните мерки и датум на затворање на мерките;

(9) преземените принудни мерки;

(10) безбедносните информации и последователните мерки;

(11) користењето на одредби за флексибилноста согласно член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(12) евалуациите и известувањата до Агенцијата за алтернативните начини за придржување кои ги предлагаат организациите и проценката на алтернативните начини за придржување кои ги користи самиот надлежен орган;

(в) Евиденцијата се чува најмалку 5 години, а што се однесува на дозволите на персоналот, најмалку 10 години по истекот на важноста на последното посебно овластување во дозволата, согласно важечкиот закон за заштита на податоците.

Прилог 2

ПОДДЕЛ С

НАДЗОР И ПРИНУДНИ МЕРКИ

ATCO.AR.C.001 Надзор

(а) Надлежниот орган го проверува следното:

(1) придржувањето кон условите кои се применливи за организациите и лицата пред издавање на уверение на организација или дозволи, уверенија, овластувања или посебни овластувања на персонал, што е соодветно;

(2) постојаното придржување кон важечките услови и условите кои се приложени кон уверението на организација за обука, како и кон важечките услови за курсевите за обука, плановите и програмите за обука, кои надлежниот орган ги одобрил и кон условите кои се применливи за персоналот;

(3) спроведувањето на соодветните мерки за безбедност кои ги наложил надлежниот орган, како што е дефинирано во ATCO.AR.A.025(в) и (г);

(б) Оваа проверка:

(1) е поткрепена со документација која е посебно наменета да обезбеди упатство за персоналот кој е одговорен за надзорот на безбедноста, за да може да ги извршува своите функции;

(2) им обезбедува на односните лица и организации резултати од активноста поврзана со надзорот на безбедноста;

(3) се темели врз ревизиите и прегледите вклучувајќи ги, ако е соодветно, и ненајавените прегледи; и

(4) го обезбедува надлежниот орган со докази кои се потребни во случај на неопходни понатамошни активности, вклучувајќи ги мерките кои се предвидени во ATCO.AR.C.010 и ATCO.AR.E.015;

(в) Обемот на надзорот се утврдува врз основа на обемот и резултатите од минатите активности поврзани со надзор и приоритетите кои се однесуваат на безбедноста.

(г) Без да е во спротивност со надлежностите на земјите–членки, обемот и резултатите од активностите кои на територијата на земја–членка ги вршат лица или организации кои се воспоставени или се наоѓаат во друга земја–членка, се утврдуваат врз основа на приоритетите кои се однесуваат на безбедноста, како и врз минатите активности поврзани со надзорот.

(д) Ако активностите на лице или организација опфаќаат повеќе од една земја–членка, надлежниот орган кој е одговорен за надзорот согласно наведеното во точките (а) до (в) може да договори со друг надлежен орган (други надлежни органи) посебни алтернативни аранжмани кои се однесуваат на надзорот. Секое лице или организација кои се предмет на ваков договор се известуваат за нивното постоење и обем.

ATCO.AR.C.005 Програма за надзор

(а) Надлежниот орган воспоставува и одржува програма за надзор која ги опфаќа

надзорните активности што се бара согласно ATCO.AR.C.001.

(б) За оние организации на кои надлежниот орган им издал уверенија, програмата за надзор се изработува така што се зема предвид специфичната природа на организацијата, сложеноста на нејзините дејности и минатите издавања на уверение и/или надзори. Таа, во текот на секој циклус на планирање на надзорот, го опфаќа следното:

(1) ревизиите и прегледите, ако е потребно, вклучувајќи ги и ненајавените прегледи, како што е соодветно; и

(2) состаноците кои се свикуваат помеѓу раководството на организацијата за обука и надлежниот орган со цел да се обезбеди дека и двете страни се известуваат за значајните прашања.

(в) За организациите на кои надлежниот орган им издал уверенија, се применува циклус на планирање на надзорот кој не смее да надмине 24 месеци.
Циклусот на планирање на надзорот може да се скрати, доколку постои доказ дека се намалила ефикасноста на безбедноста на организацијата.

Циклусот на планирање на надзорот може да се продолжи на максимум 36 месеци, доколку надлежниот орган утврдил дека во претходните 24 месеци:

(1) организацијата докажала ефикасно утврдување на опасностите поврзани со безбедноста на воздухопловството и управувањето со поврзаните ризици; и

(2) организацијата постојано демонстрирала согласно ATCO.OR.B.015 дека таа има целосна контрола врз сите измени; и

(3) нема наоди од ниво 1; и

(4) сите поправни мерки се спровеле во рокот кој е прифатен или продолжен од страна на надлежниот орган како што е дефинирано во ATCO.AR.E.015.

Циклусот на планирање на надзорот може и понатаму да се продолжи, максимум до 48 месеци ако, покрај горенаведеното, организацијата воспоставила, а надлежниот орган одобрил, ефикасен систем на постојано известување до надлежниот орган за ефикасноста на безбедноста и за регулаторното усогласување на организацијата.

(г) Програмата за надзор за организациите за обука опфаќаат следење на стандардите за обука вклучувајќи, по потреба, проверка на одбрани делови од спроведена обука.

(д) За лицата кои имаат дозвола, овластување или посебно овластување кои ги издал надлежниот орган, програмата за надзор опфаќа прегледи, вклучувајќи ги и ненајавените прегледи, ако е потребно.

ATCO.AR.C.010 Наоди и принудни мерки за персоналот

(а) Ако за време на надзорот или на кој било друг начин надлежниот орган, кој е одговорен за надзорот согласно ATCO.AR.C.001, открие доказ за непридржување кон важечките услови од страна на лице кое има дозвола издадена согласно оваа регулатива, надлежниот орган отвора наод, го евидентира и го доставува во писмена форма до имателот на дозволата, како и, ако е применливо, до организацијата која го вработила имателот.

Прилог 2

(б) Кога надлежниот орган кој го отворил наодот е надлежниот орган кој е одговорен за издавање на дозволата:

(1) тој може привремено да ја одземе или повлече дозволата, овластувањето или посебното овластување, како што е применливо, кога ќе се утврди проблем поврзан со безбедноста;

(2) тој презема дополнителни мерки за обезбедување на примената на прописите за да се спречи продолжувањето на непридржувањето.

(в) Кога надлежниот орган кој го покренал наодот не е надлежниот орган кој е одговорен за издавање на дозволите, тој го известува надлежниот орган кој ја издал дозволата. Во овој случај, надлежниот орган кој ја издал дозволата презема мерки согласно точка (б) и го известува за тоа надлежниот орган кој го покренал наодот.

ПОДДЕЛ D

ИЗДАВАЊЕ, ПРОДОЛЖУВАЊЕ, ОБНОВУВАЊЕ, ПРИВРЕМЕНО ОДЗЕМАЊЕ И ПОВЛЕКУВАЊЕ НА ДОЗВОЛИ, ОВЛАСТУВАЊА И ПОСЕБНИ ОВЛАСТУВАЊА

ATCO.AR.D.001 Процедура за издавање, продолжување и обновување на дозволи, овластувања, посебни овластувања и овластувања

(а) Надлежниот орган воспоставува процедури за поднесување на услови, издавање и замена на дозволи, издавање на овластувања и посебни овластувања, како и за продолжување и обновување на посебните овластувања. Овие процедури може да го опфаќаат следното:

(1) издавање на привремено овластување за OJTI и привремено овластување на оценувач; и

(2) ако е применливо, овластување на оценувачи за продолжување и обновување на посебните овластувања за одредена единица во кој случај оценувачите ги поднесуваат сите евиденции, извештаи и кои било други информации до надлежниот орган како што е дефинирано во овие процедури.

(б) По приемот на барањето и, ако е релевантно, останатата придружна документација, надлежниот орган проверува дали барањето е комплетно и дали подносителот на барањето ги исполнува условите наведени во Анекс I.

(в) Ако подносителот на барањето ги исполнува важечките услови, надлежниот орган ќе ја издаде, продолжи или обнови, ако е соодветно, релевантната дозвола, овластување(овластувања) и посебно овластување (посебни овластувања) користејќи го образецот за дозволи од Додаток 1 кон Анекс II. Привременото овластување за OJTI наведено во ATCO.C.025 и привременото овластување на оценувач наведено во ATCO.C.065 се издаваат како посебен документ, во кој се утврдуваат правата на имателот како и важноста на овластувањето.

(г) Заради скратување на непотребните административни формалности, надлежниот орган може да воспостави процедури за одредување на единствен датум на важноста за неколку посебни овластувања. Во секој случај, не смее да се продолжат периодите на важноста на односните посебни овластувања.

Прилог 2

(д) Надлежниот орган заменува дозвола на контролор на летање, доколку е потребно, заради административни причини и кога е пополнета точка (XIIa) од дозволата и нема повеќе слободно место. Датумот на првото издавање на овластувањата и посебните овластувања се пренесува во новата дозвола.

ATCO.AR.D.005 Повлекување и привремено одземање на дозволи, овластувања и посебни овластувања

(а) За потребите на ATCO.A.020, надлежниот орган воспоставува административни процедури за привремено одземање и повлекување на дозволи, овластувања и посебни овластувања.

(б) Надлежниот орган може привремено да ја одземе дозволата во случај на привремена неспособност која не престанала согласно процедурите наведени во ATCO.A.015(д)

(в) Надлежниот орган привремено одзема или повлекува дозвола, овластување или посебно овластување согласно ATCO.AR.C.010, посебно во случаи кога:

(1) се користат правата од дозволата, а имателот на дозволата повеќе не ги исполнува важечките услови од оваа регулатива;

(2) се стекнува дозвола, овластување, посебно овластување или уверение на студент–контролор на летање или на контролор на летање врз основа на доказ за доставена фалсификувана документација;

(3) се фалсификува евиденцијата за дозволата или уверението;

(4) се користат правата од дозволата, овластувањето (овластувањата) или посебното овластување (посебните овластувања) под влијание на психоактивни супстанции;

(г) Во случај на привремено одземање или повлекување на дозволи, овластувања и посебни овластувања, надлежниот орган го известува имателот на дозволата, во писмена форма, за таа одлука и за нивното право за поднесување на жалба согласно постапките утврдени во ATCO.AR.A.101(а)(14). За привремено одземање или повлекување на посебно овластување на оценувач–испитувач треба да се извести и соодветниот давател на услуги на воздухопловната навигација.

(д) Исто така, надлежниот орган привремено одзема или повлекува дозвола, овластување или посебно овластување по писмено барање од имателот на дозволата.

ПОДДЕЛ Е

ПРОЦЕДУРА ЗА ИЗДАВАЊЕ НА УВЕРЕНИЈА ЗА ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕ И ЗА ОДОБРУВАЊЕ НА КУРСЕВИТЕ ЗА ОБУКА

ATCO.AR.E.001 Поднесување на барање и издавање на уверение за организации за обука

(а) По приемот на барањето за издавање на уверение за организација за обука, надлежниот орган проверува дали организацијата за обука се придржува кон условите наведени во Анекс III.

Прилог 2

(б) Ако организацијата за обука која поднела барање ги исполнува важечките услови, надлежниот орган издава уверение користејќи го образецот наведен во Додаток 2 кон Анекс II.

(в) За да ѝ се овозможи на организација да спроведе измени без претходно одобрение од надлежниот орган согласно ATCO.AR.B.015 и ATCO.AR.E.010(в), надлежниот орган ја одобрува постапката која ја доставила организацијата за обука, во која се утврдува обемот на тие измени и како со нив ќе се постапува и како ќе се известува за истите.

ATCO.AR.E.005 Одобрение на курсеви за обуки и на планови за обука

(а) Надлежниот орган ги одобрува курсевите за обуки и плановите за обуки кои се изготвени согласно условите утврдени во ATCO.OR.D.001.

(б) По замена на дозвола согласно ATCO.A.010, надлежниот орган го одобрува или отфрла курсот за посебно овластување за одредена единица утврден согласно ATCO.B.020(б) и (в) најдоцна шест недели по поднесување на барањето за одобрение на курсот и обезбедува дека се почитуваат начелата за недискриминација и сразмерност.

ATCO.AR.E.010 Измени во организациите за обука

(а) По приемот на барање за измена за која е потребно претходно одобрение согласно ATCO.OR.B.015, надлежниот орган проверува дали организацијата за обука се придржува кон условите наведени во Анекс III пред да го издаде одобрението.

Надлежниот орган ги одобрува условите под кои организацијата може да работи за време на измената, освен ако надлежниот орган не утврди дека измената не може да се спроведе.

По проверката дека организацијата за обука се придржува кон важечките услови, надлежниот орган ја одобрува измената.

(б) Без да е во спротивност со кои било дополнителни мерки за спроведување согласно ATCO.AR.E.015, кога организацијата спроведува измени за кои е потребно претходно одобрение, а не добила одобрение од надлежниот орган како што е утврдено во точка (а), надлежниот орган веднаш презема соодветни мерки.

(в) За измените за кои не е потребно претходно одобрение, надлежниот орган одобрува постапка која ја изработила организацијата за обука согласно ATCO.OR.B.015, со која се дефинира обемот на овие измени и постапувањето со истите, како и механизмот за известување за истите. За време на процесот за континуиран надзор, надлежниот орган ги проценува информациите дадени во известувањето за да провери дали преземените мерки се во согласност со одобрената процедура и важечките услови.

ATCO.AR.E.015 Наоди и принудни мерки

(а) Надлежниот орган има систем за анализа на наодите заради утврдување на нивното значење за безбедноста.

(б) Надлежниот орган издава наод од ниво 1 кога ќе се открие какво и да е значително непридржување кон важечките услови наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/208 и

Прилог 2

оваа регулатива, кон постапките и прирачниците на организацијата за обука, кон видот (видовите) на обука и/или дадената услуга (услуги) или уверение (уверенија), а со кое се намалува или сериозно се загрозува безбедноста и/или резултира со значајно влошување на обуката која се дава.

Наодот од ниво 1 опфаќа, но не се ограничува на:

(1) недозволување на надлежниот орган да пристапи во објектите на организацијата за обука како што е утврдено во ATCO.OR.B.025 за време на редовното работно време и по две писмени услови;

(2) стекнување или одржување на важноста на уверението на организацијата за обука врз основа на доставени фалсификувани документи;

(3) доказ за злоупотреба или неовластено користење на уверението на организацијата за обука; и

(4) немање на одговорен раководител.

(в) Надлежниот орган издава наод од ниво 2 кога ќе се открие какво и да е значително непридржување кон важечките услови наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/208 и оваа регулатива, кон постапките и прирачниците на организацијата за обука, кон видот (видовите) на обука и/или дадената услуга (услуги) или уверение (уверенија), а со кое се намалува или сериозно се загрозува безбедноста и/или резултира со значајно влошување на обуката која се дава.

(г) Ако за време на надзорот или на кој било друг начин се открие наод, надлежниот орган веднаш без штета по која било дополнителна мерка која се бара согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива, го доставува наодот до организацијата за обука во писмена форма и бара поправни мерки за решавање на утврденото непридржување (непридржувања).

(1) Во случај на наод од ниво 1, надлежниот орган веднаш презема соодветна мерка за да забрани или ограничи активности, и ако е соодветно, презема мерка за повлекување на уверение или за ограничување или привремено одземање на истото, во целост или делумно, во зависност од обемот на наодот, сѐ додека организацијата за обука не преземе успешна поправна мерка.

(2) Во случај на наод од ниво 2, надлежниот орган:

(i) ѝ дава на организацијата за обука рок за спроведување на поправната мерки која е опфатена во акциониот план соодветен на природата на наодот; и

(ii) ја проценува поправната мерка и планот за спроведување кој го предложила организацијата за обука и, ако врз основа на проценката се заклучи дека истите се доволни за отстранување на непридржувањето (непридржувањата), ги прифаќа.

(3) Ако организацијата за обука не успее да поднесе прифатлив план на поправни мерки, или не успее да ја спроведе поправната мерка во прифатениот или продолжен рок од страна на надлежниот орган, наодот се подига на ниво 1, и се преземаат мерки пропишани во точка (г)(1).

(д) Надлежниот орган води евиденција за сите наоди кои тој ги отворил, и ако е можно, за принудните мерки кои ги применил, како и за поправните мерки и

Прилог 2

датумот на затварање на наодите.

ПОДДЕЛ F

ПОСЕБНИ УСЛОВИ КОИ СЕ ОДНЕСУВААТ НА ИЗДАВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВНО–МЕДИЦИНСКИТЕ УВЕРЕНИЈА

ОДДЕЛ 1

Општи услови

ATCO.AR.F.001 Воздухопловно–медицински центри и издавање на воздухопловно–медицински уверенија

По пат на отстапување од наведеното во Подделовите A, B и C, што се однесува на воздухопловно–медицинските центри (AeMCs) (Aero–medical centres) и издавањето на воздухопловно–медицински уверенија, надлежниот орган ги применува следните одредби од Анекс VI кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата (Регулатива за екипаж на воздухоплов) ([1]), со исклучување на сите упатувања кои се однесуваат на лекарите специјалисти по општа медицина (GMPs):

— Поддел ARA.GEN,
— Поддел ARA.AeMC,
— Поддел ARA.MED.120 Медицински оценувачи
— ARA.MED.125 Упатување кај орган кој издава дозволи
— ARA.MED.150 Водење на евиденција
— ARA.MED.200 Постапка за издавање, продолжување, обновување или замена на уверение на AME,
— ARA.MED.245 Постојан надзор
— ARA.MED.250 Ограничување, привремено одземање или повлекување на уверение на AME
— ARA.MED.255 Принудни мерки
— ARA.MED.315 Проверка на лекарски извештаи, и
— ARA.MED.325 Постапка за проверка.

ОДДЕЛ 2

Документација

ATCO.AR.F.005 Лекарско уверение

Лекарското уверение се придржува кон следните спецификации:

(a) Содржина:

(1) Земјата во која дозволата на ATCO е издадена или во која е поднесено барање за дозволата (I);
(2) Класата на лекарското уверение (II);
(3) Бројот на уверението кој започнува со ознаката на ОН за земјата во која дозволата на ATCO е издадена или во која е поднесено барањето за издавање, а потоа следи ознаката која е составена од арапски цифри и/или

([1]) Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата од 3 ноември 2011 година, за утврдување на техничките услови и административни постапки што се однесува на членовите на екипажот на воздухоплов во цивилното воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 311, 25.11.2011 год., стр. 1).

Прилог 2

букви и на латиница (III);
(4) Името на имателот (IV);
(5) Националноста на имателот (VI);
(6) Датумот на раѓање на имателот (XIV);
(7) Потпис на имателот (VII) ;
(8) Ограничување(ограничувања) (XIII);
(9) Датумот на истекот на лекарско уверение – класа 3 (IX);
(10) Датум на прегледот;
(11) Датум на последниот електрокардиограм;
(12) Датум на последниот аудиограм;
(13) Датум на издавањето и потпис на АМЕ или медицинскиот оценувач кој го издал лекарското уверение (X);
(14) Печат или жиг.

(б) Материјал: Хартијата или другиот материјал кој се користи треба да спречи или јасно да ја прикаже секоја измена или бришење. Надлежниот орган јасно го одобрува секој запис или бришење во образецот.

(в) Јазик: Лекарските уверенија се пишуваат на националниот јазик (јазици) и на англиски јазик и на јазиците за кои надлежниот орган смета дека се соодветни.

(г) Сите датуми во лекарското уверение се пишуваат во форма на дд/мм/гггг.

ATCO.AR.F.010 Уверение на АМЕ

Откако ќе провери дека АМЕ се придржува кон важечките услови, надлежниот орган го издава, продолжува, обновува или менува уверението на АМЕ, користејќи го образецот кој е утврден во Додаток 3 кон Анекс II.

ATCO.AR.F.015 Уверение на АеМС

Откако ќе провери дека АеМС се придржува кон важечките услови, надлежниот орган го издава или менува уверението на АеМС, користејќи го образецот кој е утврден во Додаток 4 кон Анекс II.

ATCO.AR.F.020 Воздухопловно–медицински обрасци

Надлежниот орган ги обезбедува AMEs и AeMCs со обрасците кои треба да се користат за:

(а) поднесување на барањето за лекарско уверение; и

(б) лекарскиот извештај за подносителите на барањето за класа 3.

Прилог 2

Додаток 1 кон Анекс II

Образец за дозвола
ДОЗВОЛА НА КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕТО

Дозволата на контролор на летањето која е издадена согласно оваа регулатива се придржува кон следните спецификации:

(а) Содржина. Бројот на ставките секогаш се прикажува заедно со насловот на ставката. Ставките од I до XI се „постојани" ставки, а ставките од XII до XIV се „променливи" ставки кои може да се напишат на посебен или одделен дел од главниот образец, како што е пропишано во текстот кој следи. Секој посебен или одделен дел треба да е јасно препознатлив дека е дел од дозволата.

1. Постојани ставки:

(I) земјата на издавање на дозволи;
(II) назив на дозволата;
(III) сериски број на дозволата со ознаката на ОН за земјата на издавање позади која стои „дозвола на (студент) контролор на летањето" и ознаката која е составена од арапски цифри и/или букви и на латиница;
(IV) целото име на имателот (напишано на латиница, дури и ако писмото на националниот јазик не е латиницата;
(IVa) датум на раѓање;
(V) адресата на имателот, ако тоа го бара надлежниот орган;
(VI) националност на имателот;
(VII) потпис на имателот;
(VIII) надлежниот орган;
(IX) потврда на рокот на важноста и одобрените права кои се даваат, вклучувајќи ги датумите на првото издавање;
(X) потпис на службеното лице кое ја издава дозволата и датумот на издавање;
(XI) печат или жиг на надлежниот орган.

2. Променливи ставки:

(XII) овластувањата и посебните овластувања со датумите на истекување на истите;
(XIII) забелешките: посебните овластувања за познавање на јазик; и
(XIV) сите останати детали кои ги бара надлежниот орган.

(б) Со дозволата се приложува и важечко лекарско уверение, освен во случаи кога се користат права само од STDI.

(в) Материјал. Се користи хартија од прва класа и/или друг соодветен материјал, вклучувајќи ги и пластичните картички за да се спречи или да се види секоја измена или бришење. Надлежниот орган јасно го одобрува секој запис или бришење во образецот.

(г) Јазик. Дозволите се пишуваат на англиски јазик и, ако бараат земјите–членки, на националниот јазик (јазици) и на други јазици доколку се смета дека е соодветно.

Прилог 2

Назив на надлежниот орган и лого *Competent authority's name and logo* (Англиски јазик и секој друг јазик определен од страна на надлежниот орган)	Услови *Requirements* (1)
ЕВРОПСКА УНИЈА (Само англиски јазик)	„Европска Унија“ се брише за земјите што не се земји-членки на ЕУ
ДОЗВОЛА НА (СТУДЕНТ) КОНТРОЛОР НА ЛЕТАЊЕ *(STUDENT) AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE*	
	Големината на секоја страна е една осмина од форматот А4. *The size of each page shall be one–eight A4.*
Издадена согласно Регулатива (ЕУ) 2015/340 на Комисијата *Issued in accordance with Commission Regulation (EU) 2015/340*	
Оваа дозвола ги исполнува стандардите на ICAO *This licence complies with ICAO Standards*	
Образец 152 на EASA – Издание 1 *EASA Form 152 – Issue 1*	

(1) *Услови*:
Страниците кои се однесуваат на упатствата за начинот на пополнување на дозволата на (студент) контролор на летањето, се наменети за надлежниот орган или оценувачите–испитувачите кои се посебно овластени за продолжување или обновување на посебните овластувања за одредена единица. Надлежниот орган секогаш го внесува првичното издавање на овластувањата, придружните овластувања, посебните овластувања за познавање на јазик, посебните овластувања за инструктор и оценувач–испитувач. Продолжувањето или обновувањето на посебните овластувања за одредена единица ќе ги внесе надлежниот орган или овластените оценувачи–испитувачи.

Прилог 2

I	**Земја на издавање:** *State of issue*	**Услови:** *Requirements:*
II	**Назив на дозволата:** *Title of licence:*	
III	**Сериски број на дозволата:** *Serial number of the licence:*	Серискиот број на дозволата секогаш започнува со ознаката на ОН за земјата на издавање на дозволата, а потоа следи "Дозвола на (студент) ATCO".
IV	**Име и презиме на имателот:** *Serial number of the licence:*	
IVa	**Датум на раѓање:** *Date of birth:*	Се користи стандарден формат на датум, т.е., ден/месец/година (на пр., 31.01.2010)
XIV	**Место на раѓање:** *Place of birth:*	
V	**Адреса на имателот, ако бара надлежниот орган:** Улица, град, област, поштенски број: *Holder's address, if desired by the competent authority:* *Street, town, area, postal code:*	
VI	**Националност на имателот:** *Nationality of holder:*	Се назначува со ознаката на ОН за земјата
VII	**Потпис на имателот:** *Signature of holder:*	
VIII	**Надлежен орган:** *Competent Authority:*	
X	**Потпис на службеното лице кое ја издава дозволата и дата на издавање:** *Signature of officer issuing the licence and data of issue:*	
XI	**Печат или жиг на надлежниот орган:** *Seal or stamp of issuing competent authority:*	

Прилог 2

IX	**Важност на правата:** Имателот има право да ги користи правата од следното овластување(овластувања) и придружно овластување (овластувања), по проверка на важноста: ***Validity of privileges***: *The holder is entitled to exercise the privileges of the following rating(s) and rating endorsement(s), when validated:* Овластување(–а) *Rating(s)* / Дата на прво издавање *Date of first issue* Придружно овластување(–а) *Rating endorsement(s)* / Датум на прво издавање *Date of first issue*	**Услови:** *Requirements:* Англиски јазик и јазик(јазици) кои ќе ги одреди надлежниот орган. Датумот на првото издавање на овластување и/или придружно овластување е датумот на успешното завршување на обуката која е релевантна за тоа овластување и/или придружно овластување.

Прилог 2

XIIa Овластувања и посебни овластувања со датумите на истекот на важноста
Ratings and endorsements with expiry dates

Имателот има право да ги користи правата од следното овластување (овластувања) и придружно овластување (овластувања) во одредената единица (единици) на контролата на летање за кое има важечко посебно овластување (овластувања) за одредена единица, како што е детално наведено подолу во текстот, само ако имателот има важечко лекарско уверение:
The holder is entitled to exercise the privileges of the following rating(s) and rating endorsement(s) at the air traffic services unit(s) for which current unit endorsement(s) is (are) held as detailed below, only if the holder has a valid medical certificate:

Единица (ICAO ознака) *Unit (ICAO indicator)(*)*	Сектор/позиција (*) *Sector/position(*)*	Овластување/посебно овластување *Rating/Endorsement*	Датум на истекот на важност *Expiry date (*)*	Потпис/печат на надлежниот орган или број на дозвола и потпис на оценувачот *Signature/stamp of the authority or licence number and signature of the assessor*

(*) Не се применува на дозвола на студент ATCO
Not applicable for Student ATCO Licence

Страница 5

XIIb	**Останати посебни овластувања:** Имателот има право да користи права од следното посебно овластување (овластувања) ***Other endorsements*** *The holder is entitled to exercise the privileges of the following endorsement(s)* Посебно овластување за OJTI/STDI/ оценувач *OJTI/STDI/Assessor endorsement* / Датум на истекот на важноста *Expiry Date* (3 празни редови)	**Услови: не е применливо** *Requirements: N/A*

Прилог 2

XIII	**Забелешки:** Посебно овластување за познавање на јазик (јазици): [јазик(-ци)/ниво/датум на истек на важноста] ***Remarks:*** *Language proficiency endorsement(s): [language(s)/level/expiry date]*	Треба да се опфати и посебното овластување за познавање на јазик, нивото и датумот на истекот на важноста Овде треба да се внесат сите дополнителни информации за издавањето на дозволата.

Кратенки / *Abbreviations*

Овластувања на контролор на летањето *Air traffic controller ratings*		Услови: не е применливо *Requirements: N/A*
ADV	Аеродромска визуелна контрола Aerodrome Control Visual	
ADI	Аеродромска инструментална контрола Aerodrome Control Instrument	
APP	Приодна процедурална контрола Approach Control Procedural	
APS	Приодна надзорна контрола Approach Control Surveillance	
ACP	Обласна процедурална контрола Area Control Procedural	
ACS	Обласна надзорна контрола Area Control Surveillance	
Придружни овластувања		
AIR	Контрола на воздухоплови во лет Air Control	
GMC	Контрола на движење по земја Ground Movement Control	
TWR	Контролна кула Tower Control	
GMS	Надзорна контрола на движење по земја Ground Movement Surveillance	
RAD	Аеродромска радарска контрола Aerodrome Radar Control	
PAR	Прецизен приоден радар Precision Approach Radar	
SRA	Приод по надзорен радар Surveillance Radar Approach	
TCL	Терминална контрола Terminal Control	
OCN	Океанска контрола Oceanic Control	
Посебни овластувања во дозволата		
OJTI	Инструктор за обука на работно место On–the–job training instructor	
STDI	Инструктор за обука на синтетички уред за обука Synthetic training device instructor	
Assessor	Оценувач–испитувач Assessor	

Прилог 2

Додаток 2 кон Анекс II

УВЕРЕНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕТО (ATCO TOs)
***CERTIFICATE FOR AIR TRAFFIC CONTROLLER TRAINING ORGANIZATIONS* (ATCO TOs)**

Европска унија ([1])
European Union

Надлежен орган
Competent authority

УВЕРЕНИЕ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕТО (ATCO TOs)
(БРОЈ НА УВЕРЕНИЕТО/РЕФЕРЕНТЕН БРОЈ)
***AIR TRAFFIC CONTROLLER TRAINING ORGANIZATION CERTIFICATE* (ATCO TOs)**
(CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE)

Согласно Регулатива (ЕУ) бр. 2015/340 на Комисијата и согласно условите кои се наведени подолу, [надлежниот орган] со ова потврдува
Pursuant to Commission Regulation (EU) No 2015/340 and subject to the conditions specified below, the [competent authority] hereby certifies

[НАЗИВ НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА ЗА ОБУКА]
[NAME OF THE TRAINING ORGANIZATION]
[АДРЕСА НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА ЗА ОБУКА]
[ADDRESS OF THE TRAINING ORGANIZATION]

како организација за обука со уверение издадено согласно Дел ATCO.OR со право да спроведува обука согласно Дел ATCO, како што е наведено во приложеното одобрение за обука.
as a Part ATCO.OR certified training organization with privileges to provide Part ATCO training, as listed in the attached training approval.

Услови за одобрението и права:
Terms of approval and privileges:

Ова уверение се ограничува на правата и обемот на спроведување на обука како што е наведено во приложеното одобрение за обуката.
This Certificate is limited to the privileges and the scope of providing training as listed in the attached training approval

Ова уверение важи сѐ додека организацијата која поседува уверение се придржува кон Дел ATCO.OR, Дел ATCO и останатите важечки прописи.
This Certificate is valid whilst the certified organization remains in compliance with Part ATCO.OR, Part ATCO and other applicable regulations.

Ова уверение важи согласно придржувањето кон претходно наведените услови на одобрението и правата, освен ако не вратено, заменето, ограничено, привремено одземено или повлечено.
Subject to compliance with the foregoing terms of approval and privileges, this certificate shall remain valid unless the certificate has been surrendered, superseded, limited, suspended or revoked.

Датум на издавање:
Date of issue:

Потпис: [Надлежен орган]
Signed: [Competent authority]

EASA Образец 153 – Издание 1, страница 1/2
EASA Form 153 – Issue 1, Page 1/2

([1]) „Европска Унија“ се брише за земјите кои не се земји–членки на ЕУ.

Прилог 2

УВЕРЕНИЕ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕТО
ОДОБРЕНИЕ ЗА ОБУКА
AIR TRAFFIC CONTROLLER TRAINING ORGANIZATION CERTIFICATE
TRAINING APPROVAL

Прилог кон уверение за ATCO TO број:
Attachment to ATCO.TO certificate number:

[БРОЈ НА УВЕРЕНИЕТО/РЕФЕРЕНТЕН БРОЈ]
[CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE]

[НАЗИВ НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА ЗА ОБУКА]
[NEME OF THE TRAINING ORGANIZATION]

стекнала права да ја обезбеди и спроведува следната обука согласно Дел ATCO:
has obtained the privileges to provide and conduct the following training in accordance with Part ATCO:

ТИП(-ОВИ) НА ОБУКА *TYPE(S) OF TRAINING*			
Тип на обука ***Type of training***	**Курс** ***Course***	**Придружни овластувања([1])** ***Rating endorsements ([1])***	**Забелешки([2])** ***Remarks ([2])***
☐ Почетна обука за ATCO *ATCO Initial training*	☐ Основна обука *Basic training*	не е применливо *n/a*	
	☐ Обука за овластување([3]) *Rating training ([3])* ---------- ----------		
☐ Обука за ATCO за одредена единица *ATCO Unit training*	----------([4]) ----------		
☐ Континуирана обука на ATCO *ATCO Continuation training*	☐ Обука за освежување на знаењето на ATCO *ATCO Refresher training*	не е применливо *n/a*	
	☐ Обука за конверзија ([5]) *ATCO Conversion training ([5])*	не е применливо *n/a*	
☐ Обука на инструкторот за практична обука *Practical instructor training*	не е применливо *n/a*	не е применливо *n/a*	
		не е применливо *n/a*	
☐ Обука за оценувач–испитувач *Assessor training*	не е применливо *n/a*	не е применливо *n/a*	
		не е применливо *n/a*	

Одобрението за овој курс за обука важи сè додека:
(а) уверението за ATCO TO не се врати, замени, ограничи, привремено одземе или повлече; и

(б) сите активности се вршат согласно Дел ATCO.OR, Дел ATCO, други важечки прописи, и, по потреба, согласно постапките во документацијата на организацијата како што се бара согласно Дел

([1]) Надлежниот орган ги утврдува придружните овластувања согласно ATCO.B.015 за кои се спроведува обуката, ако е соодветно.
([2]) Секогаш кога е потребно.
([3]) Надлежниот орган ги утврдува овластувањата согласно ATCO.B.010 за кои се спроведува обука.
([4]) Надлежниот орган ги утврдува посебните овластувања за одредена единица, за кои се спроведува обука.
([5]) Не е општа обука, се спроведува по потреба, *ad hoc,* по добивање на посебно одобрение од надлежниот орган.

Прилог 2

ATCO.OR.:

This training course approval is valid as long as:

(a) *the ATCO certificate has not been surrendered, superseded, limited, suspended or revoked; and*

(b) *all operations are conducted in compliance with Part ATCO.OR, Part ATCO, other applicable regulations, and, when relevant, with the procedures in the organisation's documentation as required by Part ATCO.OR.*

Датум на издавање:
Date of issue:

Потпис: [надлежен орган]
Signed: [Competent authority]

За земјата-членк/EASA
For the Member State/EASA

Прилог 2

Додаток 3 кон Анекс II

УВЕРЕНИЕ ЗА ОВЛАСТЕНИ ЛЕКАРИ ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ (AMEs) ([1])
***CERTIFICATE FOR AERO–MEDICAL EXAMINERS* (AMEs) ([1])**

Европска унија ([2])
European Union

Надлежен орган
Competent authority

УВЕРЕНИЕ ЗА ОВЛАСТЕН ЛЕКАР ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ (AMEs)
УВЕРЕНИЕ [БРОЈ/РЕФЕРЕНТЕН БРОЈ]

AERO–MEDICAL EXAMINER CERTIFICATE
CERTIFICATE [NUMBER/REFERENCE]

Согласно Регулатива (ЕУ) бр. 2015/340 на Комисијата и согласно условите кои се наведени подолу, [надлежниот орган] со ова потврдува
Pursuant to Commission Regulation (EU) No 2015/340 and subject to the conditions specified below, the [competent authority] hereby certifies

[ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА ОВЛАСТЕНИОТ ЛЕКАР ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ]
[NAME OF THE AERO–MEDICAL EXAMINER]

[АДРЕСА НА ОВЛАСТЕНИОТ ЛЕКАР ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ]
[ADDRESS OF THE AERO–MEDICAL EXAMINER]

како овластен лекар за проценка на здравствената способност
as aero–medical examiner

УСЛОВИ:
1. Ова уверение се ограничува на правата кои се наведени во прилогот на ова уверение за AME;
2. Со ова уверение се бара придржување кон правилата за спроведување и процедурите кои се наведени во Дел MED и/или во ATCO.MED, што е соодветно;
3. Ова уверение важи три години до [xx/yy/zzzz ([3])] во зависност од придржувањето кон условите наведени во Дел MED и/или во Дел ATCO.MED, што е соодветно, освен ако истото не се врати, замени, привремено одземе или повлече.

CONDITIONS:
1. *This certificate is limited to the privileges specified in the attachment to this AME certificate;*
2. *This certificate requires compliance with the requirements with the implementing rules and procedures specified in Paer MED and/or ATCO.MED as appropriate.*
3. *This certificate shall remain valid for a period of three years until [xx/yy/zzzz ([3])] subject to compliance with the requirements of Part MED and/or Part ATCO.MED as appropriate unless it has been surrendered, superseded, suspended or revoked.*

Датум на издавање:
Date of issue:

Потпис: [надлежен орган]
Signature: [Competent authority]

([1]) EASA Образец 148 – издание 1
([2]) „Европска Унија“ се брише за земјите кои не се земји–членки на ЕУ.
([3]) Датум на истекот на важноста: ден/месец/година

Прилог 2

УВЕРЕНИЕ ЗА ОВЛАСТЕНИ ЛЕКАРИ ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ (AMEs)
***CERTIFICATE FOR AERO–MEDICAL EXAMINERS* (AMEs)**

Прилог кон уверение за AME број:
Attachment to AME certificate number:

ПРАВА И ОБЕМ
PRIVILEGES AND SCOPE

[Име и академско звање на овластениот лекар за проценка на здравствената способност] стекнал право(-а) да врши воздухопловно–медицински прегледи и процени за издавање на лекарски уверенија како што е наведено во табелата подолу и да ги издава овие лекарски уверенија за:
[Name and academic title of the aero – medical examiner] has obtained the privilege(s) to undertake aero–medical examinations and assessments for the issuance of medical certificates as stated in the table below and to issue these medical certificates for:

LAPL *LAPL*	[да/датум] *[yes/date]*
Класа 2 *Class 2*	[да/датум] *[yes/date]*
Продолжување/обновување за класа 1 *Class 1 revalidation/renewal*	[да/датум]/[не] *[yes/date]/[no]*
Продолжување/обновување за класа 3 *Class 3 revalidation/renewal*	[да/датум]/[не] *[yes/date]/[no]*

_____
Датум на издавање:
Date of issue:

_____
Потпис: [надлежен орган]
Signature: [Competent authority]

Прилог 2

Додаток 4 кон Анекс II

УВЕРЕНИЕ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНО–МЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРИ (AeMCs) ([1])
***CERTIFICATE FOR AERO–MEDICAL CENTRES* (AeMCs) ([1])**

Европска унија ([2])
European Union ([2])

Надлежен орган
Competent authority

УВЕРЕНИЕ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНО–МЕДИЦИНСКИ ЦЕНТАР
УПАТУВАЊЕ
AERO–MEDICAL CENTRE CERTIFICATE
REFERENCE

Согласно Регулатива (ЕУ) бр. 2015/340 на Комисијата и согласно условите кои се наведени подолу, [надлежниот орган] со ова потврдува
Pursuant to Commission Regulation (EU) No 2015/340 and subject to the conditions specified below, the [competent authority] hereby certifies

[НАЗИВ НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА]
[NAME OF THE ORGANISATION]

[АДРЕСА НА ОРГАНИЗАЦИЈАТА]
[ADDRESS OF THE ORGANISATION]

како овластен воздухопловно–медицински центар согласно Дел ORA со права и обем на активности како што е наведено во приложените услови на одобрението.
as a Part ORO certified aero–medical centre with the privileges and the scope of activities as listed in the attached terms of approval.

УСЛОВИ:
1. Ова уверение се ограничува на обемот на делот од одобрението за одобрениот прирачник на организацијата;
2. Со ова уверение се бара придржување кон процедурите кои се наведени во документацијата на организацијата согласно Дел ORA.
3. Ова уверение важи во зависност од придржувањето кон условите наведени во Дел ORA, освен ако истото не се врати, замени, привремено одземе или повлече.

CONDITIONS:
1. *This certificate is limited to the scope of approval section of the approved organisation manual;*
2. *This certificate requires compliance with the procedures specified in the organisation documentation as required by Part ORA.*
3. *This certificate shall remain valid subject to compliance with the requirements of Part ORO unless it has been surrendered, superseded, suspended or revoked.*

_____
Датум на издавање:
Date of issue:

_____
Потпис: [надлежен орган]
Signature: [Competent authority]

([1]) EASA Образец 146 – издание 1
([2]) „Европска Унија“ се брише за земјите кои не се земји–членки на ЕУ.

Прилог 2

АНЕКС III

ДЕЛ ATCO.OR

УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИИТЕ ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ И ВОЗДУХОПЛОВНО–МЕДИЦИНСКИТЕ ЦЕНТРИ

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

ATCO.OR.A.001 Обем

Во овој дел, наведен во овој Анекс, се утврдуваат условите кои се важечки за организациите за обука на контролорите на летањето и воздухопловно–медицинските центри со цел да се добие и одржи уверение согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива.

ПОДДЕЛ В

УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИИТЕ ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ

ATCO.OR.B.001 Поднесување на барање за уверение на организација за обука

(а) Условите за уверение на организација за обука се поднесуваат навремено до надлежниот орган со цел да му се овозможи на надлежниот орган да го процени барањето. Барањето се доставува согласно процедурата која ја воспоставил надлежниот орган.

(б) Подносителите на барање за прво уверение докажуваат пред надлежниот орган како тие ќе се придржуваат кон условите утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива.

(в) Барањето за уверение за организација за обука ги опфаќаат следните информации:

(1) име и адреса на подносителот на барањето;

(2) адреса(-ите) на деловното седиште(-а) (вклучувајќи го, каде е соодветно, и списокот на одредените единици на АТС), ако адресата е различна од адресата на подносителот на барањето која е наведена погоре во точка (а);

(3) имиња и детали за контакт:

(i) на одговорниот раководител;
(ii) раководителот на организацијата за обука, доколку не е лицето наведено погоре во (i);
(iii) лицето, односно лицата, кои организацијата за обука ги именувала како лица за контакт (координатори), за комуникација со надлежниот орган;

(4) датум на планираниот почеток на активностите или измените;

(5) список на типовите на обука што треба да се спроведува и најмалку по еден курс за обука од секој тип на обука што се планира да се спроведува;

(6) изјавата за придржување кон важечките услови ја потпишува одговорниот раководител, со наведување дека организацијата за обука постојано се

Прилог 2

придржува кон условите;

(7) процесите на системот за управување; и

(8) датум на поднесување на барањето.

ATCO.OR.B.005 Начини за придржување

(а) Организација може да користи алтернативни начини за придржување кон АМС, кои ги усвоила Агенцијата, за да воспостави придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива.

(б) Кога организација сака да користи алтернативни начини за придржување, таа, пред да ги спроведе истите, му доставува на надлежниот орган комплетен опис на алтернативните начини за придржување. Во описот се опфатени сите ревизии на прирачниците или процедурите кои може да се релевантни, како и проценатa со која се докажува придржувањето кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување.

(в) Организацијата може да ги спроведува овие алтернативни начини за придржување со претходно одобрение од надлежниот орган и по приемот на известувањето како што е пропишано во ATCO.AR.A.015(г).

ATCO.OR.B.010 Услови на одобрението и права на организацијата за обука врз основа на уверението

(а) Организациите за обука се придржуваат кон обемот и правата кои се утврдени во условите на одобрението што е приложено кон уверението на организацијата.

(б) Со цел да се обезбеди дека се исполнети важечките услови наведени во Поддел D од Анекс I (Дел ATCO), правото да се спроведува обука за одредена единица и континуирана обука се дава само на организациите за обука кои:

(1) имаат уверение за давање на услуги на контролата на летањето; или

(2) имаат склучено посебен договор со давателот на АТС.

ATCO.OR.B.015 Измени во организацијата за обука

(а) За измените во организацијата кои влијаат врз уверението или врз условите на одобрението на организацијата за обука или кој било друг важен елемент од системите за управување од организацијата за обука потребно е претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) Организациите за обука се договараат со нивните надлежни органи за измените за кои е потребно претходно одобрение покрај оние наведени во точка (а).

(в) За кои било измени за кои е потребно претходно одобрение согласно наведеното во точките (а) и (б), организацијата за обука поднесува барање за и добива одобрение кое го издава надлежниот орган. Барањето се доставува пред воведување на каква и да е измена со цел да му се овозможи на надлежниот орган да го утврди постојаното придржување кон оваа регулатива и да го измени, ако е потребно, уверението на организацијата за обука како и соодветните услови на одобрението кое се приложува кон истото.

Прилог 2

Организациите за обука му ја доставуваат на надлежниот орган севкупната релевантна документација.

Измените се спроведуваат само по добивање на формално одобрение од надлежниот орган согласно ATCO.AR.E.010.

За време на вакви измени, ако е соодветно, организациите за обука работат согласно условите пропишани од надлежниот орган.

(г) Со цел да се добие одобрение, надлежниот орган веднаш се известува за измените на елементите наведени во точка (а) настанати заради непредвидливи околности.

(д) Управувањето со, и известувањето до надлежниот орган за, сите измени за кои не е потребно претходно одобрение се врши како што е дефинирано во процедурата која ја одобрил надлежниот орган согласно ATCO.AR.E.010.

(ѓ) Организациите за обука го известуваат надлежниот орган кога ќе прекинат со своите активности.

ATCO.OR.B.020 Континуирана важност

(а) Уверението на организација за обука важи сè додека уверението не се врати или не се повлече и сè додека организацијата за обука се придржува кон условите наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и оваа регулатива, земајќи ги предвид одредбите кои се однесуваат на постапувањето со наодите согласно ATCO.OR.B.030.

(б) Уверението се враќа кај надлежниот орган веднаш по неговото повлекување или по прекинување на сите активности.

ATCO.OR.B.025 Пристап до просториите и податоците на организација за обука

Организацијата за обука и подносителите на барање за уверение за организација за обука му овозможуваат пристап на секое лице кое е овластено од или делува во има на надлежниот орган до соодветните простории заради преглед на потребната евиденција, податоци, процедури и кои било друг материјал кој е релевантен за извршување на задачите на надлежниот орган.

ATCO.OR.B.030 Наоди

По приемот на известувањето за наоди, кое го издава надлежниот орган согласно ATCO.AR.E.015, организацијата за обука:

(а) ја утврдува причината за наодот;

(б) го дефинира акциониот план за поправни мерки; и

(в) докажува пред надлежниот орган дека поправните мерки се спроведени во рокот кој е договорен со тој надлежен орган како што е дефинирано во ATCO.AR.E.015.

ATCO.OR.B.035 Моментална реакција на проблем поврзан со безбедноста

Прилог 2

Организацијата за обука ја спроведува секоја безбедносна мерка која надлежниот орган ја наложил согласно ATCO.AR.C.001(а)(3) за активностите на организацијата за обука.

ATCO.OR.B.040 Пријавување на настани

(а) Организацијата за обука која спроведува обука на работно место го известува надлежниот орган, и која било друга организација за која државата на операторот бара да биде известена, за секоја несреќа, сериозен инцидент и настан како што е дефинирано во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот ([1]), а кои произлегуваат од нивните активности за обука.

(б) Пријавите се доставуваат што е можно поскоро, но во секој случај во рок од 72 часа откако организацијата за обука ја утврдила состојбата на која се однесува пријавата, освен ако тоа не е можно заради исклучителни околности.

(в) Ако е соодветно, организациите за обука подготвуваат дополнителен извештај во кој ги наведуваат деталите за мерките кои тие планираат да ги преземат заради спречување на слични настани во иднина, штом ќе се утврдат овие мерки.

(г) Без да е во спротивност со наведеното во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014, пријавите споменати во точките (а), (б) и (в) се изготвуваат во облик и на начин што ги утврдил надлежниот орган и ги содржат сите важни информации за состојбата што ѝ е позната на организацијата.

ПОДДЕЛ С

УПРАВУВАЊЕ ВО ОРГАНИЗАЦИИТЕ ЗА ОБУКА НА КОНТРОЛОРИ НА ЛЕТАЊЕТО

ATCO.OR.C.001 Систем за управување во организација за обука

Организациите за обука воспоставуваат, спроведуваат и одржуваат систем за управување, кој го опфаќа следното:

(а) јасно дефинирани линии на одговорноста и овластувањата во целата организација, вклучувајќи ја и директната одговорност на безбедноста на одговорниот раководител;

(б) опис на сите начела на организацијата што се однесуваат на безбедноста, што се нарекува политика на безбедноста;

(в) утврдување на опасностите на воздухопловната безбедност, кои се последица од активностите на организацијата за обука, нивната процена и управувањето со поврзаните ризици, вклучувајќи ги и активностите за намалување на ризиците и проверката на нивната ефикасност;

(г) одржување на обученоста и компетентноста на персоналот за извршување на нивните задачи;

(д) документација за сите клучни процеси на системот за управување, вклучувајќи го

([1]) Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010, за истражување и спречување на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директива 94/56/ЕЗ (Сл. весник L 295, 12.11.2010, стр. 1).

Прилог 2

и процесот за запознавање на персоналот со нивните одговорности и процедурата за на оваа документација;

(ѓ) функција за следење на придржувањето на организацијата кон важните услови. Следењето на придржувањето опфаќа и систем за повратни информации за наодите до одговорниот раководител за да се обезбеди ефикасно спроведување на поправните мерки, ако е потребно.

(е) систем за управување е пропорционален на големината на организацијата и нејзините активности, имајќи ги предвид опасностите и поврзаните ризици кои се својствени за овие активности.

ATCO.OR.C.005 Договорни активности

(а) Организациите за обука обезбедуваат дека при склучување договор за или набавка на кои било делови од нивните активности, договорената или купената активност или дел од активноста се во склад со важечките услови.

(б) Кога организација за обука склучува договор за кој било дел од нејзината активност со организација која самата нема уверение согласно оваа регулатива за вршење на таа активност, организацијата со која се склучува договорот работи согласно условите на одобрението кое се содржи во уверението кое ѝ е издадено на организацијата за обука која го склучува договорот. Организацијата за обука која го склучува договорот обезбедува дека на надлежниот орган му се дава пристап во организацијата со која се склучува договорот за да се утврди постојаното придржување кон важечките услови.

ATCO.OR.C.010 Услови за персоналот

(а) Организацијата за обука именува одговорен раководител.

(б) Организацијата за обука именува лице или лица кои се одговорни за обуката. Ова лице или лица се крајно одговорни пред одговорниот раководител.

(в) Организациите за обука имаат доволен број на квалификуван персонал за планираните задачи и активности кои треба да се извршуваат согласно важечките услови.

(г) Организациите за обука водат евиденција за инструкторите за настава по теоретско познавање, која ги опфаќа и нивните професионални квалификации, соодветното знаење и искуство, како и нивната документација, процена на техниките на настава и предметите за кои имаат право да вршат настава.

(д) Организациите за обука воспоставуваат процедура за одржување на компетентноста на инструкторите за настава по теоретско познавање.

(ѓ) Организациите за обука обезбедуваат дека инструкторите по практична настава и оценувачите успешно ја завршиле обуката за освежување на знаењето со цел продолжување на нивното соодветно посебно овластување.

(е) Организациите за обука водат евиденција на лицата кои се квалификувани за процена на компетентноста на инструкторите за практична настава и на компетентноста на оценувачите согласно ATCO.C.045, заедно со нивните соодветни посебни овластувања.

Прилог 2

ATCO.OR.C.015 Простории и опрема

(а) Организациите за обука располагаат со простории кои им овозможуваат спроведување и управување со сите планирани задачи и активности согласно оваа регулатива.

(б) Организацијата за обука обезбедува дека синтетичките уреди за обука се во склад со важечките спецификации и услови соодветни на задачата.

(в) За време на обуката на работно место, организацијата за обука обезбедува дека инструкторот располага со исти информации како и лицето кое е на обука за OJT и со средства за моментална интервенција.

ATCO.OR.C.020 Водење на евиденција

(а) Организациите за обука водат детална евиденција за лицата кои се на обука или кои завршиле обука, за да покажат дека се исполнети сите услови за курсевите за обука.

(б) Организациите за обука воспоставуваат и одржуваат систем за водење на евиденција на професионалните квалификации и процени на техниките на обука на инструкторите и оценувачите, како и на предметите кои имаат право да ги предаваат, ако е соодветно.

(в) Евиденциите кои се бараат во точките (а) и (б) се чуваат најмалку пет години согласно важечкиот национален закон за заштита на податоците:

(1) откако лицето кое е на обука ќе го заврши курсот; и

(2) откако инструкторот или оценувачот ќе престанат да ја извршуваат задачата за организацијата за обука, ако е применливо.

(г) Процесот на архивирање, вклучувајќи го и форматот на евиденцијата прецизно се наведуваат во системот за управување на организацијата за обука.

(д) Евиденцијата се чува на обезбеден начин.

ATCO.OR.C.025 Финансирање и осигурување

Организациите за обука докажуваат дека имаат на располагање доволно финансиски средства за вршење на обуката согласно оваа регулатива и дека активностите се доволно покриени со осигурување согласно природата на обуката која се спроведува и дека активностите може да се вршат согласно оваа регулатива.

ПОДДЕЛ D

УСЛОВИ ЗА КУРСЕВИ ЗА ОБУКА И ЗА ПЛАНОВИ ЗА ОБУКА

ATCO.OR.D.001 Услови за курсеви за обука и за планови за обука

Организациите за обука изготвуваат:

(а) планови за обуката и курсеви на обуката кои се поврзани со типот(-вите) на обука

која се спроведува согласно условите кои се пропишани во Анекс I (Дел ATCO), Поддел D;

(б) предмети, цели на предметите, теми и поднаслови за придружните овластувања согласно условите кои се пропишани во Анекс I (Дел ATCO):

(в) начини за проценувања согласно ATCO.D.090(a)(3) и ATCO.D.095(a)(3).

ATCO.OR.D.005 Резултати од испитите и проценитe и уверенија

(а) Организацијата за обука му ги дава на увид на кандидатот неговите резултати од испитите и проценитe и, на барање на кандидатот, издава уверение со неговиот резултат од испитите и проценитe.

(б) По успешно завршување на почетната обука, или обуката за овластување за стекнување на дополнително овластување, организацијата за обука издава уверение.

(в) Уверение за завршена почетна обука се издава само на барање на кандидатот ако се завршени сите предмети, теми и поднаслови кои се содржат во Додаток 2 кон Анекс I и ако кандидатот успешно ги положил соодветните испити и процени.

ПОДДЕЛ Е

УСЛОВИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВНО–МЕДИЦИНСКИТЕ ЦЕНТРИ

ATCO.OR.E.001 Воздухопловно–медицински центри

Воздухопловно–медицинските центри (AeMCs) ги применуваат одредбите наведени во Поддел ORA.AeMC од Анекс VII кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата ([1]), со тоа што:

(а) сите упатувања за класа 1 се заменуваат со класа 3; и

(б) сите упатувања за Дел MED се заменуваат со Дел.ATCO.MED.

([1]) Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата од 30 март 2012 година за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 100, 5.4.2012, стр. 1).

Прилог 2

АНЕКС IV

ДЕЛ ATCO.MED

УСЛОВИ ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ 1

Општо

ATCO.MED.A.001 Надлежен орган

За целите на овој дел, надлежен орган е:

(а) за воздухопловно–медицинските центри (AeMCs):

(1) органот кого го определила земјата–членка во која се наоѓа главното деловно седиште на AeMC;

(2) Агенцијата, ако AeMC се наоѓа во трета земја.

(б) за овластените лекари за процена на здравствената способност (AMEs):

(1) органот кого го определила земјата–членка во која се наоѓа главното место за вршење на дејноста на AMEs;

(2) ако главното место за вршење на дејноста на AME се наоѓа во трета земја, надлежниот орган кого го определила земјата–членка во која AME го поднесува барањето за издавање на уверението.

ATCO.MED.A.005 Обем

Во овој дел, наведен во овој анекс, се утврдуваат условите за:

(а) издавање, периодот на важноста, продолжување и обновување на лекарско уверение кое е потребно за користење на правата од дозвола на контролор на летање или од дозвола на студент–контролор на летање, со исклучок на инструкторот на синтетички уред за обука; и

(б) издавање на уверение на AMEs за издавање на лекарски уверенија – класа 3.

ATCO.MED.A.010 Дефиниции

За потребите на овој дел, се применуваат следните дефиниции:

(а) „акредитиран медицински заклучок (accredited medical conclusion)" е заклучокот на еден или повеќе медицински стручњаци, кој е прифатлив за надлежниот орган за издавање на дозволи, а кој е донесен врз основа на објективни и недискриминирачки критериуми за целите на случајот за кој станува збор, во

консултација со оперативни стручњаци или други стручњаци, по потреба, вклучувајќи и процена на оперативниот ризик;

(б) „воздухопловно–медицинска процена (aero–medical assessment)" е заклучокот за здравствената способност на подносител на барање, врз основа на проценатa на медицинската анамнеза на подносителот на барањето и воздухопловно–медицинските прегледи кои се бараат во овој дел и дополнителните прегледи и медицинските испитувања, по потреба;

(в) „воздухопловно–медицински преглед (aero–medical examination)" е преглед, палпација, перкусија, аускултација или друг начин на испитување посебно за утврдување на здравствената способност за користење на правата од дозволата;

(г) „специјалист за очи (eye specialist)" е офталмолог или специјалист за вид квалификуван за оптометрија и обучен да препознае патолошки состојби;

(д) „испитување (investigation)" е процена на сомнителна патолошка состојба на подносител на барање преку прегледи и испитувања за да се потврди постоење или непостоење на истата;

(ѓ) „надлежен орган за издавање на дозволи (licensing authority)" е надлежниот орган на земјата–членка, кој ги издал дозволите, или до кој лице поднесува барање за издавање на дозвола, или, кога лицето сѐ уште не поднело барање за издавање на дозвола, надлежниот орган согласно овој дел;

(е) „ограничување (limitation)" е состојба наведена во лекарското уверение во склад со која се постапува при користење на правата од дозволата;

(ж) „грешка на рефракција (refractive error)" е отстапување од еметропија која се мери во диоптрии во меридијанот со најголема аметропија, мерено со стандардни методи;

(з) „значително (significant)" е степен на здравствена состојба, чие влијание би го спречило безбедното користење на правата од дозволата.

ATCO.MED.A.015 Лекарска тајна

Сите лица кои се вклучени во воздухопловно–медицинските прегледи, воздухопловно–медицинските процени и издавање на уверенија обезбедуваат дека лекарската тајна се почитува за цело време.

ATCO.MED.A.020 Намалување на здравствената способност

(а) Имателите на дозволи не смеат никогаш да ги користат правата од своите дозволи кога:

(1) се свесни за какво било намалување на својата здравствена способност, кое може да ги оневозможи безбедно да ги користат своите права;

(2) земаат или користат каков било препишан или непрепишан лек, кој најверојатно може да влијае врз безбедното користење на правата од дозволата;

(3) подлежат на каков било медицински, хируршки или друг третман кој може да влијае врз безбедното користење на правата од дозволата.

Прилог 2

(б) Покрај ова, имателите на лекарско уверение класа 3, веднаш и пред да ги користат правата од нивните дозволи, бараат воздухопловно–медицински совет кога:

(1) им била извршена хируршка интервенција или инвазивна постапка;

(2) започнале со редовно користење на какви било лекови;

(3) претрпеле каква било поголема повреда, која вклучува неспособност за користење на правата од дозволата;

(4) имале каква било болест, која вклучува неспособност за користење на правата од дозволата;

(5) се бремени;

(6) биле примени во болница или на клиника;

(7) за првпат им се потребни корективни леќи;

Во овие случаи АеМС или АМЕ ја проценува здравствената способност на имателот на дозволата или на студент–контролор на летањето и одлучува дали тие се способни да продолжат да ги користат нивните права.

ATCO.MED.A.025 Обврски на АеМС и АМЕ

(а) При вршење на воздухопловно–медицински прегледи и процени како што се бара во овој дел, АеМС или АМЕ:

(1) обезбедуваат дека може да се воспостави комуникација со подносителот на барањето без никакви јазични бариери;

(2) го запознаваат подносителот на барањето со последиците на давање на нецелосни, неточни или лажни изјави за својата медицинска анамнеза;

(3) го известуваат надлежниот орган за издавање на дозволи доколку подносителот на барањето дава нецелосни, неточни или лажни изјави за својата медицинска анамнеза;

(4) го известуваат надлежниот орган за издавање на дозволи доколку подносителот на барањето го повлекол барањето за лекарско уверение во која било фаза на постапката;

(б) По завршување на воздухопловно–медицинските прегледи и процени, АеМС и АМЕ:

(1) го известуваат подносителот на барањето дали е способен, неспособен или се упатува кај надлежниот орган кој издава дозволи;

(2) го известуваат подносителот на барањето за секое ограничување кое се внесува во лекарското уверение; и

(3) ако подносителот на барањето е оценет како неспособен, го известуваат за неговото право за преиспитување на одлуката; и

(4) до надлежниот орган кој издава дозволи веднаш доставуваат потпишан, или

Прилог 2

електронски заверен, извештај кој содржи детални резултати од воздухопловно–медицинскиот преглед и процена за лекарското уверение и примерок од образецот на барањето, образецот од прегледите и од лекарското уверение; и

(5) го известуваат подносителот на барањето за неговите одговорности во случај на намалување на здравствената способност како што е наведено во ATCO.MED.A.020.

(в) AeMCs и AMEs водат детална евиденција за воздухопловно–медицинските прегледи и процени кои се извршени согласно овој дел и за резултатите од истите, за период од најмалку 10 години, или за период кој е утврден во националните закони и други прописи доколку овој период е подолг.

(г) AeMCs и AMEs му ги доставуваат на медицинскиот проценувач на надлежниот орган, на барање, сите воздухопловно–медицински податоци и извештаи, како и сите други важни информации кога е потребно за:

(1) издавање на лекарско уверение;

(2) работи поврзани со надзорот;

ОДДЕЛ 2

Услови за лекарски уверенија

ATCO.MED.A.030 Лекарски уверенија

(а) Подносителите на барање за и имателите на дозвола на контролор на летањето, или студент–контролор на летањето имаат лекарско уверение класа 3.

(б) Имател на дозвола не смее никогаш да има повеќе од едно лекарско уверение кое е издадено согласно овој дел.

ATCO.MED.A.035 Барање за лекарско уверение

(а) Барањето за лекарско уверение се поднесува на образец кој го воспоставил надлежниот орган.

(б) Подносителите на барање за лекарско уверение им доставуваат на AeMC или AME:

(1) доказ за нивниот идентитет;

(2) потпишана изјава:

(i) за медицински факти кои се однесуваат на медицинската анамнеза;

(ii) за тоа дали порано поднесувале барање за лекарско уверение или дали биле на воздухопловно–медицински преглед за лекарско уверение и, ако биле, кај кого се прегледувале и со какви резултати;

(iii) за тоа дали некогаш биле оценети како неспособни или дали некогаш лекарското уверение им било привремено одземено или повлечено.

Прилог 2

(в) Кога поднесуваат барање за продолжување или обновување на лекарското уверение, подносителите на барањето пред почеток на соодветниот воздухопловно–медицински преглед на АеМС или АМЕ им го доставуваат последното лекарско уверение.

ATCO.MED.A.040 Издавање, продолжување и обновување на лекарски уверенија

(а) Лекарско уверение се издава, продолжува или обновува само откако ќе се завршат потребните воздухопловно–медицински прегледи и процени и кога кандидатот е оценет како способен.

(б) Прво издавање:

Првите лекарски уверенија – класа 3 ги издава АеМС.

(в) Продолжување и обновување:

Лекарските уверенија класа – 3 ги продолжува или обновува АеМС или АМЕ.

(г) АеМС или АМЕ издаваат, продолжуваат или обновуваат лекарско уверение само ако:

(1) кандидатот им доставил целосна медицинска историја и, на барање на АеМС или АМЕ, резултати од воздухопловно–медицинските прегледи и испитувања кои ги извршил лекар на кандидатот или некој друг лекар–специјалист; и

(2) АеМС или АМЕ вршат воздухопловно–медицинска процена врз основа на воздухопловно–медицинските прегледи и испитувања кои се потребни за да се потврди дека кандидатот ги исполнува сите релевантни услови наведени во овој дел.

(д) АМЕ, АеМС или во случај на упатување, надлежниот орган кој издава дозволи може да побараат од кандидатот да направи дополнителни лекарски прегледи или испитувања кога е клинички индицирано, пред да се издаде, продолжи или обнови лекарското уверение.

(ѓ) Надлежниот орган кој издава дозволи може да издаде или повторно да издаде лекарско уверение, што е соодветно, ако:

(1) станува збор за случај кој е упатен;

(2) утврдил дека се потребни корекции на информациите во уверението, во кој случај се повлекува неточното лекарско уверение.

ATCO.MED.A.045 Период на важност, продолжување и обновување на лекарски уверенија

(а) Период на важност:

(1) Лекарските уверенија – класа 3 важат 24 месеци.

(2) Периодот на важноста на лекарските уверенија – класа 3 се намалува на 12 месеци за имателите на дозволи што наполниле 40 години. Лекарско уверение

Прилог 2

кое е издадено пред да наполни 40 години, престанува да важи кога имателот на дозвола ќе наполни 41 години.

(3) Периодот на важноста на лекарско уверение, вклучително кој било односен преглед или посебно испитување:

(i) се одредува од староста на кандидатот на денот на вршење на воздухопловно–медицински преглед; и

(ii) се пресметува од датумот на воздухопловно–медицинскиот преглед во случај на прво издавање и обновување, а во случај на продолжување од датумот на истекување на важноста на претходното лекарско уверение.

(б) Продолжување

Воздухопловно–медицинските прегледи и процени за продолжување на лекарско уверение може да се вршат 45 дена пред истекот на важноста на лекарското уверение.

(в) Обновување

(1) Ако имателот на лекарско уверение не се придржува кон наведеното во точка (б), потребно е да се изврши воздухопловно–медицински преглед и процена.

(2) Ако е изминат периодот на важноста на лекарското уверение:

(i) помалку од 2 години, се врши рутински воздухопловно–медицински преглед за продолжување; или

(ii) повеќе од 2 години, АеМС или АМЕ, по процена на воздухопловно–медицинските податоци на кандидатот, врши само воздухопловно–медицински преглед за обновување;

(iii) повеќе од 5 години, се применуваат условите за воздухопловно–медицински прегледи за прво издавање, а проценатa се заснова врз условите за продолжување.

ATCO.MED.A.046 Привремено одземање или повлекување на лекарско уверение

(а) По повлекување на лекарското уверение, имателот веднаш го враќа лекарското уверение кај надлежниот орган за издавање на дозволи.

(б) По привремено одземање на лекарското уверение, имателот го враќа лекарското уверение кај надлежниот орган за издавање на дозволи, на барање на органот.

ATCO.MED.A.050 Упатување

Ако кандидат за лекарско уверение – класа 3 се упати кај надлежниот орган за издавање на дозволи согласно наведеното во ATCO.MED.B.001, АеМС или АМЕ ја испраќаат соодветната медицинска документација до надлежниот орган за издавање на дозволи.

Прилог 2

ПОДДЕЛ B

УСЛОВИ ЗА ЛЕКАРСКИ УВЕРЕНИЈА НА КОНТРОЛОРИТЕ НА ЛЕТАЊЕ

ОДДЕЛ 1

Општо

ATCO.MED.B.001 Ограничувања на лекарските уверенија

(а) Ограничувања на лекарски уверенија – класа 3:

(1) Ако кандидатот не ги исполнува во целост условите за лекарско уверение – класа 3, но се смета дека нема да го загрози безбедното користење на правата од дозволата, АеМС или АМЕ:

(i) го упатуваат кандидатот кај надлежниот орган за издавање на дозволи да донесе одлука за неговата здравствена способност, како што е наведено во овој поддел; или

(ii) во случаи кога упатувањето кај надлежниот орган за издавање на дозволи не е наведено во овој поддел, проценуваат дали кандидатот е способен безбедно да ги извршува своите должности кога се придржува кон едно или повеќе ограничувања кои се впишани во лекарското уверение, и, по потреба, го издаваат лекарското уверение со ограничување(-а).

(2) АеМС или АМЕ може да продолжат или обноват лекарско уверение со истото ограничување без да го упатат кандидатот кај надлежниот орган за издавање на дозволи.

(б) Кога се проценува дали е потребно ограничување, посебно се зема предвид:

(1) дали акредитираниот медицински заклучок укажува дека во посебни околности неможноста на кандидатот да исполни услов, без разлика дали е нумеричко или поинакво, е таква што користењето на правата од дозволата нема да го загрозат безбедното користење на правата од дозволата;

(2) искуството на кандидатот кое е соодветно на работата која ја врши.

(в) Оперативни ограничувања

(1) Надлежниот орган, заедно со давателот на услуги на воздухопловната навигација, ги утврдува оперативните ограничувања кои може да се применат во специфичното оперативно опкружување за кое станува збор.

(2) Само надлежниот орган за издавање на дозволи ги внесува соодветните оперативни ограничувања во лекарското уверение.

(г) Кои било други ограничувања може да се наметнат на имателот на лекарско уверение, ако е потребно за да се обезбеди безбедно користење на правата од дозволата.

(д) Секое ограничување наметнато на имателот на лекарско уверение се наведува во истото.

Прилог 2

ОДДЕЛ 2

Услови за здравствена способност за лекарски уверенија – класа 3

ATCO.MED.B.005 Општо

Кандидатите не смеат да имаат ништо од наведеното што би предизвикало одреден степен на функционална неспособност која најверојатно би влијаела врз безбедното извршување на должностите или која би можела ненадејно да го онеспособи кандидатот безбедно да ги користи правата од дозволата:

(1) абнормалност, вродена или стечена;

(2) активно, латентно, акутно или хронично заболување или неспособност;

(3) рана, повреда или последица од операција;

(4) дејство или несакани ефекти од кои било препишани или непрепишани терапевтски, дијагностички или превентивни лекови кои ги користи.

ATCO.MED.B.010 Кардиоваскуларен систем

(а) Преглед:

(1) Стандарден 12-канален електрокардиограм (ECG) во мирување и резултат од истиот потребно е да се изврши при прегледот за прво издавање на лекарско уверение, а потоа:

(i) на секои 4 години до навршени 30 години;,

(ii) потоа при секој преглед за продолжување или обновување; и

(iii) кога е клинички индицирано.

(2) Комплетна кардиоваскуларна процена се врши:

(i) при прегледот за прво продолжување или обновување, по навршени 65 години;

(ii) потоа на секои 4 години; и

(iii) кога е клинички индицирано.

(3) При прегледот за прво издавање на лекарско уверение, при првиот преглед по наполнети 40 години и кога е клинички индицирано потребно е да се изврши процена на липидите во серумот, вклучувајќи го и холестеролот.

(б) Кардиоваскуларен систем – општо:

(1) Кандидатите со која било од долунаведените состојби се оценуваат како здравствено неспособни:

(i) аневризма на торакалната или супрареналната абдоминална аорта, пред операција;

(ii) значителна функционална или симптоматска абнормалност на кој било

Прилог 2

залисток на срцето;

(iii) трансплантација на срце или на срце/бели дробови.

(2) Кандидатите со утврдена историја на болест или дијагноза за некоја од следните состојби се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи, пред да се донесе оцена дека се здравствено способни:

(i) периферно артериско заболување, пред или по операција;

(ii) аневризма на торакалната/градната или абдоминалната/стомачната аорта, по операција

(iii) аневризма на инфра–реналната абдоминална аорта, пред или по операција

(iv) функционална безначајна неправилност на залистоците на срцето;

(v) по операција на залистоците на срцето;

(vi) неправилност на перикардот, миокардот или ендокардот;

(vii) вродена срцева мана, пред или по корективна операција;

(viii) повторлива вазовагална синкопа;

(ix) тромбоза на артериите или вените;

(x) белодробна емболија;

(xi) кардиоваскуларна состојба за која е потребна систематска антикоагулантна терапија.

(в) Крвен притисок:

(1) Крвниот притисок се мери при секој преглед.

(2) Крвниот притисок на кандидатот мора да биде во нормални граници.

(3) Кандидатите се оценуваат како здравствено неспособни кога:

(i) имаат симптоми на низок притисок (симптоматска хипотензија); или

(ii) нивниот крвен притисок при преглед постојано е повисок од 160 mmHg систоличен и/или 95 mmHg дијастоличен, со или без терапија;

(4) Почетокот на терапија со лекови заради контрола на крвниот притисок бара оценување на привремено неспособен, со цел да се утврди дека не постојат никакви значителни несакани дејства.

(г) Заболување на коронарните артерии

(1) Кандидатите со некоја од следните состојби се оценуваат како здравствено неспособни:

(i) симптоматско заболување на коронарните артерии;

Прилог 2

(ii) симптоми на заболување на коронарните артерии кое се контролира со лекови.

(2) Кандидатите со некоја од следните состојби се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и поминуваат кардиолошка процена за да се исклучи исхемија на миокардот пред да се донесе оцена здравствено способен:

(i) суспектна исхемија на миокардот;

(ii) асимптоматско помало заболување на коронарните артерии, за кое не е потребно анти–ангинално лекување,

(3) Кандидатите со историја на болест или со дијагноза за која било од следните состојби се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и поминуваат кардиолошка процена пред да се оценат како здравствено способни:

(i) исхемија на миокардот;

(ii) инфаркт на миокардот;

(iii) реваскуларизација и стентирање заради заболување на коронарните артерии.

(д) Нарушување на ритамот / спроводливост

(1) Кандидатите за лекарско уверение – класа 3, кои имаат какво било значајно нарушување на спроводливоста или ритамот, повремено или постојано, се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи, и поминуваат кардиолошка процена со задоволителни резултати пред да се оценат здравствено способни. Овие нарушувања опфаќаат што било од следното:

(i) нарушувања на суправентрикуларниот ритам, вклучувајќи повремена или постојана синоатријална дисфункција, атријална фибрилација и/или флатер (треперење) и/или асимптоматски синус паузи;

(ii) комплетен лев блок;

(iii) Мобиц (Mobitz) тип 2 атриовентрикуларен блок;

(iv) опсежна и/или слаба комплексна тахикардија;

(v) вентрикуларна пре–ексцитација;

(vi) асимптоматски продолжен QT интервал;

(vii) електрокардиографски докажан Brugada синдром.

(2) Кандидатите со која било состојба наведени во точките од (i) до (viii) може да се оценат како здравствено способни ако не постојат никакви други неправилности и ако поминат задоволителна кардиолошка процена:

(i) некомплетен лев блок;

(ii) комплетен десен блок;

Прилог 2

(iii) стабилна девијација на левата оска;

(iv) асимптоматска синусна брадикардија;

(v) асимптоматска синусна тахикардија;

(vi) асимптоматски изолиран униформен суправентрикуларен или вентрикуларен ектопичен комплекс;

(vii) атриовентрикуларен блок од прв степен;

(viii) атриовентрикуларен блок Mobitz 1;

(3) Кандидатите со историја на која било од следните состојби се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и поминуваат задоволителна кардиоваскуларна процена пред да се оценат како здравствено способни:

(i) аблатио терапија;

(ii) вграден пејсмејкер;

(4) Кандидатите со која било од следните состојби се оценуваат како здравствено неспособни:

(i) симптоматска синоатријална болест;

(ii) комплетен атриовентрикуларен блок;

(iii) симптоматски продолжен QT интервал

(iv) автоматски имплантабилен систем на дефибрилација;

(v) вентрикуларен анти–тахикардиски пејсмејкер.

ATCO.MED.B.015 Респираторен систем

(а) Кандидатите со значајно оштетување на функцијата на белите дробови се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи заради воздухопловно–медицинска процена. Оценката здравствено способен може да се донесе по опоравување на функцијата на белите дробови на задоволителен начин.

(б) Преглед:

При првиот преглед и на основа на клинички индикации потребно е да се извршат испитувања на функцијата на белите дробови.

(в) Кандидати со историја на заболување или со утврдена дијагноза на астма за која е потребно лекување мора да поминат успешна респираторна процена. Доколку кандидатот е асимптоматичен и лекувањето не влијае врз безбедноста, тој може да се оцени како здравствено способен:

(г) Кандидатите со историја на заболување или со утврдена дијагноза за некоја од следните болести се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и поминуваат задоволителна респираторна процена пред да се оценат како здравствено способни:

Прилог 2

(1) активно воспаление на системот за дишење;

(2) активна саркоидоза;

(3) пнеумоторакс;

(4) синдром на апнеја (привремено запирање на дишењето при спиење);

(5) поголема хируршка интервенција на градниот кош;

(6) хронична опструктивна пулмонарна болест;

(7) трансплантација на белите дробови.

ATCO.MED.B.020 Дигестивен систем

(а) Кандидатите со каква и да било последица од болест или хируршка интервенција во кој било дел на дигестивниот систем и неговите аднекси, која најверојатно би можела да ја намали способноста, посебно ако постои каква и да е опструкција од структура или компресија, се оценуваат како здравствено неспособни.

(б) Кандидатите не смеат да имаат хернија која би можела да предизвика симптоми на намалување на способноста:

(в) Кандидатите со нарушувања на гастро–интестиналниот систем, вклучувајќи ги и оние наведени во точките од (1) до (5) може да се оценат како здравствено способни, во зависност од задоволителната гастроентеролошка процена по успешно лекување или целосно заздравување по операција:

(1) зачестени диспептички тегоби за кои се потребни лекарства;

(2) панкреатитис;

(3) симптоматски камења во жолчката;

(4) утврдена дијагноза или историја на хронично воспаление на цревата;

(5) по извршена хируршка интервенција на дигестивниот систем или на неговите аднекси, вклучувајќи целосно или делумно отстранување или премостување на кој било од овие органи;

ATCO.MED.B.025 Заболувања во врска со метаболизмот и ендрокините жлезди

(а) Кандидатите со пречки во метаболизмот, исхраната или ендокрините жлезди може да се оценат како здравствено способни, ако се докаже стабилност на состојбата и по задоволителна воздухопловно–медицинска процена.

(б) Дијабетес

(1) Кандидатите со дијабетес (diabetes mellitus), кои треба да земаат инсулин се оценуваат како здравствено неспособни.

(2) Кандидатите кои имаат дијабетес (diabetes mellitus), но кои не треба да земаат инсулин за контрола на шеќерот во крвта се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи. Тие може да се оценат како

Прилог 2

здравствено способни, ако се докаже дека контролата на шеќерот во крвта е постигната и е стабилна.

ATCO.MED.B.030 Хематологија

(а) Испитувањето на крвта, ако е потребно, го утврдуваат АМЕ или АеМСК, имајќи ја предвид медицинската анамнеза и по физички преглед.

(б) Кандидатите со хематолошка состојба, како што е:

(1) нарушување на коагулацијата, хеморагијата или тромбозата;

(2) хронична леукемија;

(3) нарушување на хемоглобинот, вклучувајќи но не ограничувајќи се на, анемија, еритроцитоза или хемоглобинопатија;

(4) значително зголемување на лимфните жлезди;

(5) зголемување на слезината,

се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи. Тие може да се оценат како здравствено способни по задоволителна воздухопловно–медицинска процена.

(в) Кандидатите кои страдаат од акутна леукемија се оценуваат како здравствено неспособни.

ATCO.MED.B.035 Урогенитален систем

(а) Анализата на урина е составен дел на секој воздухопловно–медицински преглед. Уринатa не смее да содржи ниту еден патолошки значителен абнормален елемент.

(б) Кандидатите коишто имаат каква било последица од болест или хируршка интервенција на урогениталниот систем или неговите аднекси, која најверојатно би предизвикала губиток на способноста, особено ако има какви и да било пречки поради стеснување или компресија, се оценуваат како здравствено неспособни.

(в) Кандидатите со урогенитални нарушувања, како што е:

(1) заболување на бубрезите;

(2) еден или повеќе уринарни камчиња;

може да се оценат како здравствено способни што подлежи на задоволителна нефролошка/уролошка процена.

(г) Кандидатите:

(1) кај кои е извршена потешка хируршка интервенција на урогениталниот систем или неговите аднекси, вклучувајќи целосно или делумно отстранување или премостување на кој било од неговите органи; или

(2) кај кои е извршена потешка уролошка операција;

Прилог 2

се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи на воздухопловно–медицинска процена по целосно опоравување пред да се оценат како здравствено способни.

ATCO.MED.B.040 Инфективни болести

(а) Кандидатите кои се ХИВ позитивни се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и може да се оценат како здравствено способни по задоволителна специјалистичка процена и под услов дека надлежниот орган за издавање на дозволи има доволно докази дека терапијата не го загрозува безбедното користење на правата од дозволата.

(б) Кандидатите кои имаат дијагноза или симптоми на инфективни болести како што се:

(1) акутен сифилис;
(2) активна туберкулоза;
(3) инфективен хепатитис;
(4) тропски болести;

се упатуваат кај надлежниот орган на воздухопловно–медицинска процена. Тие може да се оценат како здравствено способни по целосно опоравување и специјалистичка процена под услов дека надлежниот орган за издавање на дозволи има доволно докази дека терапијата не го загрозува безбедното користење на правата од дозволата.

ATCO.MED.B.045 Акушерство и гинекологија

(а) Кандидатите кај кои е извршена потешка гинеколошка операција се оценуваат како здравствено неспособни до целосно оздравување.

(б) Бременост

Во случај на бременост, ако АеМС или АМЕ смета дека имателот на дозвола е здравствено способен да ги користи своите права, тој може да го ограничи периодот на важноста на лекарското уверение до крајот на 34-та недела од бременоста. Имателот на дозвола оди на воздухопловно–медицински преглед и процена за продолжување после целосно опоравување по бременоста.

ATCO.MED.B.050 Мускулен и скелетен систем

(а) Кандидатот мора да има задоволително ниво на функционалност на мускулниот и скелетниот систем, кој му овозможува безбедно користење на правата од дозволата.

(б) Кандидатите кои имаат статичка или прогресивна мускулна, скелетна или реуматолошка состојба која би можела да влијае врз безбедното користење на правата од дозволата се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи. Тие може да се оценат како здравствено способни по задоволителна специјалистичка процена.

ATCO.MED.B.055 Психијатрија

Прилог 2

(а) Кандидатите со ментално растројство или пореметување во однесувањето заради користење или злоупотреба на алкохол или други психоактивни супстанции, вклучувајќи и рекреативни супстанции со или без зависност, се оценуваат како здравствено неспособни сè до период на документирана трезвеност или престанок на користење или злоупотреба и до добивање на задоволителна психијатриска оцена по успешно лекување. Кандидатите се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи.

(б) Кандидатите со психијатриски состојби, како што се:

(1) нарушување на расположението;

(2) невротични нарушувања;

(3) нарушувања на личноста;

(4) ментално растројство и нарушувања во однесувањето,

поминуваат задоволителна психијатриска оцена пред да се врши процена на здравствената способност. Кандидатите се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи заради процена на нивната здравствена способност.

(в) Кандидатите со историја на поединечен испад или повторливи испади за намерно самоповредување се оценуваат како здравствено неспособни. Кандидатите се упатуваат до надлежниот орган за издавање на дозволи и поминуваат задоволителна психијатриска оцена пред да се донесе оцена за здравствено способен.

(г) Кандидатите со утврдена историја или клиничка дијагноза на шизофренија, шизоидно нарушување, нарушување со халуцинации или манија се оценуваат како здравствено неспособни.

ATCO.MED.B.060 Психологија

(а) Кандидатите кои имаат симптоми на стрес кои најверојатно би влијаеле врз нивната способност сигурно да ги користат правата од дозволата, се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи. Тие може да се оценат како здравствено способни по психолошка и/или психијатриска процена која покажува дека кандидатот се опоравил од симптомите на стрес.

(б) Психолошка процена може да се бара како дел од или дополнување на специјалистички психијатриски или невролошки преглед.

ATCO.MED.B.065 Неврологија

(а) Кандидатите со утврдена историја или клиничка дијагноза за некои од следните состојби се оценуваат како здравствено неспособни:

(1) епилепсија, освен во случаите наведени во (б)(1) и (2);

(2) повторливи епизоди на нарушување на свеста од непозната причина;

(3) состојби со голема склоност кон церебрална дисфункција.

(б) Кандидатите со утврдена историја на болест или клиничка дијагноза за некои од

Прилог 2

следните состојби се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и одат на дополнителна процена пред да се оценат за здравствено способни:

(1) епилепсија без рецидив по навршени 5 години;

(2) епилепсија без рецидив и без медицински третман во период подолг од 10 години;

(3) епилептиформни неправилности на ЕЕГ и спори фокални бранови;

(4) прогресивно или непрогресивно заболување на нервниот систем;

(5) една епизода на нарушување или губење на свеста;

(6) повреда на мозокот;

(7) повреди на спиналните или периферни нерви.

(8) нарушувања на нервниот систем поради васкуларни недостатоци, вклучувајќи хеморагиски и исхемиски настани.

ATCO.MED.B.070 Систем за вид

(а) Преглед

(1) Деталниот преглед на очите претставува составен дел од првиот преглед и се врши периодично во зависност од рефракцијата и функционалните перформанси на видот.

(2) Рутинскиот преглед на очите претставува составен дел на сите прегледи за продолжување и обновување.

(3) Кандидатите одат на тонометрија при прегледот за прво продолжување по навршени 40 години старост, кога за тоа постојат клинички индикации и ако постои фамилијарна анамнеза.

(4) Кандидатите им доставуваат на АеМС или АМЕ извештај од офталмолошкиот преглед во случаи кога:

(i) функционалноста покажува значителни промени;

(ii) стандардите за гледање на далечина може да се постигнат само со корективни леќи.

(5) Кандидатите со голема грешка на рефракција се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи.

(б) Острината на видот при гледање на далеку мора да е 6/9 (0,7) или подобра на секое око посебно, а острината на видот на двете очи да е 6/6 (1,0) или подобра.

(в) Кандидатите за прво издавање на лекарско уверение кои имаат монокуларен или функционално монокуларен вид, вклучувајќи и проблеми со рамнотежата на очниот мускул се оценуваат како здравствено неспособни. При прегледите за продолжување или обновување кандидатот може да се оцени како здравствено способен, под услов дека офталмолошкиот преглед е задоволителен. Кандидатот се упатува кај надлежниот орган за издавање на дозволи.

Прилог 2

(г) Кандидатите за прво издавање на лекарско уверение со стекнат супстандарден вид на едно око се оценуваат како здравствено неспособни. При прегледите за продолжување или обновување, кандидатот се упатува до надлежниот орган за издавање на дозволи и може да се оцени како здравствено способен под услов дека офталмолошкиот преглед е задоволителен.

(д) Кандидатите мора да се во состојба да ја читаат N5 таблицата, или еквивалент, на растојание од 30 – 50 сантиметри и N14 таблицата, или еквивалент, на растојание од 60 – 100 сантиметри, со корекција, ако е потребно.

(ѓ) Кандидатите мора да имаат нормални видни полиња и нормална бинокуларна функција.

(е) Кандидатите кои имале операција на око се оценуваат како здравствено неспособни сѐ до целосно опоравување на функцијата на видот. Надлежниот орган за издавање на дозволи може да ги оцени како здравствено способни по задоволителна офталмолошка процена.

(ж) Кандидатите со клиничка дијагноза на кератоконус се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и може да се оценат како здравствено способни по задоволителен преглед од офталмолог.

(з) Кандидатите со диплопија се оценуваат како здравствено неспособни.

(ѕ) Очила и контактни леќи

(1) Ако задоволителна функција на видот за должностите за кои се има овластување се постигнува само со користење на корекција, очилата или контактните леќи мора да обезбедуваат оптимална функција на видот, добро да се поднесуваат и да се соодветни за потребите на контролата на летањето.

(2) Не смее да се користи повеќе од еден пар на очила за време на користењето на правата од дозволата, со цел да се исполнат условите за вид на сите растојанија.

(3) Мора да има на располагање резервен комплет на очила со слична корекција за време на користење на правата од дозволата(-ите).

(4) Контактните леќи, кога се носат за време на користење на правата од дозволата, се монофокални, безбојни и не смее да се користат ортокератолошки леќи. Не се користат контакти леќи за моновизија.

(5) Кандидатите со голема грешка на рефракција мора да користат контактни леќи или очила со леќи со голем индекс.

ATCO.MED.B.075 Распознавање на бои

Од кандидатите се бара да покажат способност за лесно распознавање на бои (нормални трихомати).

ATCO.MED.B.080 Оториноларингологија

(а) Преглед:

Прилог 2

(1) Рутинскиот оториноларинголошки преглед претставува дел од прегледот за прво издавање, продолжување и обновување на лекарско уверение.

(2) Слухот се испитува на секој преглед. Кандидатот мора точно да разбере говор кога се тестира секое уво на растојание од 2 метри од и со грб свртен кон АМЕ.

(3) Слухот се испитува со чиста тонална аудиометрија на првиот преглед и на последователните прегледи за продолжување или обновување, и тоа, на секои четири години до навршени 40 години, а потоа на секои две години.

(4) Чиста тонална аудиометрија:

(i) Кандидатите за лекарско уверение – класа 3, не смеат да имаат никаква загуба на слухот ни на едно уво поголема од 35 dB на која било фреквенција од 500, 1000 и 2000 Hz, или повеќе од 50 dB на 3000 Hz.

(ii) Кандидатите кои не ги исполнуваат горенаведените критериуми за слух се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и мора да ја поминат проценатa од специјалист пред да се оценат за здравствено способни. Кандидатите за прво издавање на уверение одат на тест за разбирање на говор. Кандидатите за продолжување или обновување на лекарско уверение – класа 3 поминуваат функционално испитување на слухот во оперативно опкружување.

(5) Слушни помагала:

(i) Прв преглед: потребата за слушни помагала со цел да се исполнат условите за слух повлекува оцена неспособен.

(ii) Прегледи за продолжување и обновување: може да се земе предвид процена за здравствено способен ако со користење на слушно помагало(-а) или со соодветно протетичко средство се подобрува слухот до степен што при проценатa која се врши со испитување на целосната функционалност на слухот во оперативно опкружување се постигнува нормален стандард.

(iii) Ако е потребно протетичко средство за да се постигне нормален стандард на слухот, на располагање мора да има резервен комплет од уредот или приборот, како што се батерии, кога се користат правата од дозволата.

(б) Кандидати со:

(1) активен хроничен патолошки процес на внатрешното или средно уво;
(2) незаздравена перфорација или дисфункција најмалку на една мембрана на ушното тапанче;
(3) нарушувања на вестибуларната функција;
(4) значителна малформација или значителна хронична инфекција на усната шуплина или горните дишни патишта;
(5) значителни пречки во говорот или гласот кои ја намалуваат можноста за разбирање;

се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и одат на дополнителен ОРЛ преглед и проценка за да се утврди дека таквата состојба не влијае врз безбедното користење на правата од дозволата.

Прилог 2

ATCO.MED.B.085 Дерматологија

Кандидатите не смеат да имаат никаква утврдена дерматолошка состојба која би можела да влијае врз безбедното користење на правата од дозволата која ја имаат.

ATCO.MED.B.090 Онкологија

(а) Кандидатите со дијагноза на примарно или секундарно малигно заболување се упатуваат кај надлежниот орган за издавање на дозволи и мора да поминат задоволителна онколошка процена пред да се земе предвид процена за здравствена способност.

(б) Кандидатите со утврдена историја на болест или клиничка дијагноза за интрацеребрален малиген тумор се оценуваат како здравствено неспособни.

ПОДДЕЛ С

ОВЛАСТЕНИ ЛЕКАРИ ЗА ПРОЦЕНКА НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ (AME)

ATCO.MED.C.001 Права

(а) Согласно овој дел, правата на AME се да ги продолжува и обновува лекарските уверенија – класа 3 и да ги врши односните воздухопловно–медицински прегледи и процени.

(б) Обемот на правата на AME и кој било услов во врска со истите се наведува во уверението.

(в) Имателите на уверение за AME не смеат да вршат воздухопловно–медицински прегледи и процени во земја–членка која не е земјата–членка која го издала нивното уверение за AME, освен во случаи кога:

(1) од земјата–членка домаќин добиле одобрение да ги вршат своите професионални активности како лекари–специјалисти;

(2) го известиле надлежниот орган на земјата–членка домаќин за своите намери да вршат воздухопловно–медицински прегледи и процени и да издаваат лекарски уверенија во рамките на нивните права како AME; и

(3) добиле инструкции од надлежниот орган од земјата–членка домаќин.

ATCO.MED.C.005 Поднесување на барање

(а) Барањето за добивање на уверение за AME се поднесува согласно процедурата која ја утврдил надлежниот орган.

(б) Кандидатите за уверение за AME на надлежниот орган му го доставуваат следното:

(1) лични податоци и адреса на работодавачот;

(2) документација со која се потврдува дека тие ги исполнуваат условите

Прилог 2

утврдени во ATCO.MED.C.010, вклучувајќи го и уверението за завршени курсеви за обука по воздухопловна медицина соодветна на правата за кои доставуваат барање;

(3) писмена изјава дека AME ќе издава лекарски уверенија врз основа на условите наведени во овој дел.

(в) Ако AME врши лекарски прегледи на повеќе локации, тој му доставува на надлежниот орган соодветни податоци во врска со локациите каде врши прегледи.

ATCO.MED.C.010 Услови за издавање на уверение за AME

Кандидатите за уверение за AME со права за продолжување и обновување на лекарски уверенија – класа 3:

(а) мора да се целосно квалификувани и да имаат лиценца за лекарска пракса и Уверение или доказ за завршено специјалистичко усовршување;

(б) мора успешно да го завршиле основниот и напредниот курс по воздухопловна медицина, вклучувајќи ги и посебните модули за воздухопловно–медицинска процена на контролорите на летање и посебните услови во контролата на летање;

(в) мора да му докажат на надлежниот орган дека:

(1) располагаат со соодветни простории, процедури, документација и функционална опрема соодветна за воздухопловно–медицинските прегледи; и

(2) ги имаат воспоставено потребните процедури и услови за почитување на лекарската тајна.

ATCO.MED.C.015 Курсеви за обука по воздухопловна медицина

(а) Курсевите за обука по воздухопловна медицина ги одобрува надлежниот орган на земјата–членка во која се наоѓа седиштето на организацијата која го спроведува курсот. Организацијата која го спроведува курсот докажува дека наставната програма на курсот ги содржи целите на обуката за стекнување на потребната компетентност и дека лицата кои се задолжени за спроведување на обуката поседуваат соодветно знаење и искуство.

(б) Освен во случај на обука за освежување на знаењето, курсевите завршуваат со писмен испит по предметите опфатени во содржината на курсот;

(в) Организацијата која го спроведува курсот им издава на кандидатите по успешно положен испит уверение за завршена обука.

ATCO.MED.C.020 Измени на уверението за AME

(а) AME го известуваат надлежниот орган за следните околности кои можат да влијаат врз нивното уверение:

(1) кога против AME е поведена дисциплинска постапка или истрага од страна на медицинско регулаторно тело;

Прилог 2

(2) кога постојат какви и да било измени на условите под кои е издадено уверението, вклучувајќи ја и содржината на изјавите дадени при поднесување на барањето;

(3) кога повеќе не ги исполнуваат условите за издавање на уверение за АМЕ;

(4) кога дошло до промена на локацијата каде се врши воздухопловно–медицинската пракса или е сменета контакт адресата.

(б) Ако не се извести надлежниот орган, тоа резултира со привремено одземање или повлекување на правата од уверението за АМЕ, врз основа на одлука од надлежниот орган кој привремено го одзема или повлекува уверението.

ATCO.MED.C.025 Период на важност на уверенијата за АМЕ

Уверението за АМЕ се издава за период кој не е подолг од 3 години. Уверението се продолжува под услов дека имателот:

(а) продолжува да ги исполнува општите услови кои се бараат за лекарска пракса и ја одржува регистрацијата како лекар согласно националните прописи;

(б) бил на обука за освежување на знаењето од воздухопловна медицина и за работното опкружување на контролорите на летање во последните 3 години;

(в) извршил најмалку 10 воздухопловно–медицински прегледи секоја година. Овој број на прегледи може да го скрати само надлежниот орган во оправдани околности;

(г) и понатаму ги исполнува условите од нивното уверение за АМЕ; и

(е) ги користи правата за АМЕ согласно наведеното во овој дел.

Прилог 3

Посебни услови, начин и постапка на утврдување на здравствената способност на персоналот од Класа 4, како и посебните услови што треба да ги исполнуваат здравствените установи и овластен лекар – поединец за вршење на здравствени прегледи на персоналот од Класа 4

Во овој прилог се утврдуваат условите за здравствена способност на персоналот во воздухопловството од Класа 4 во која спаѓа персоналот во воздухопловството кој не е опфатен во Класа1, 2 или 3, а подлежи на здравствени прегледи согласно прописите за соодветниот персонал во воздухопловството.

1. Општо

Условите и правилата во овој документ не можат самите по себе да бидат доволно детални, за да ги опфатат сите можни поединечни ситуации. Поради тоа неопходно е, многу одлуки, кои се однесуваат на проценката на здравствената способност да се остават на просудувањето и изборот на овластениот лекар-поединец (AME), со поддршка од надлежниот орган (AMS). Затоа, проценката мора да се заснова на лекарски преглед, кој целосно се врши согласно највисоките стандарди на лекарска практика. Мора да се посвети и долѓно внимание на правата, кои се даваат со дозволата/овластувањето кои ги применува или има кандидатот за лекарско уверение и условите под кои имателот на дозвола/овластување ќе ги користи тие права при извршување на доделените долѓности. Доколку постојат клинички индикации, треба да се изврши дополнително тестирање на она што е опишано во овој документ, под водство на соодветниот специјалист.

2. Организација на службите за воздухопловна медицина

2.1 Надлежен орган (AMS)

Агенцијата за цивилно воздухопловство (во понатамошен текст: надлежен орган - AMS) мора да има еден или повеќе лекари, кои имаат искуство во практикување на воздухопловна медицина. Надлежниот орган (AMS) е единствено одговорен за техничките лекарски прашања.
Лекарската доверливост се почитува во секое време. Овластениот лекар-поединец (AME) осигурува дека на надлежниот орган (AMS) му се стават на располагање сите усни и писмени извештаи и електронски складирани информации за здравствените прашања за имателите/кандидатите за дозвола, за да се користат од страна на надлежниот орган (AMS) за вршење на лекарска проценка.

2.2 Воздухопловен медицински центар (AMC)

Воздухопловниот медицински центар (AMC) се определува и овластува или неговото овластување се продолжува по избор на надлежниот орган (AMS).

Воздухопловниот медицински центар (AMC) е

(а) дел од определена болница или медицински институт, или поврзан со нив;

(б) вклучен во клиничка воздухопловна медицина и поврзани активности;

(в) раководен од страна на овластен лекар-поединец (AME), одговорен за координирање на резултатите од проценката и потпишување на извештаи и уверенија и има вработено лекари со соодветна обука и искуство во воздухопловна медицина;

(г) опремен со лекарско-технички капацитети за прегледи од областа на воздухопловната медицина.

2.3 Овластен лекар-поединец (AME)

Надлежниот орган (AMS) определува и овластува лекари, кои имаат квалификации и дозвола за практикување на медицина и кои се соодветно обучени за воздухопловна медицина, за вршење на лекарски прегледи за Класа 4. На овластениот лекар-поединец (AME), кој е одговорен за координирање на резултатите од проценката и потпишување на извештаи му се дозволува пристап до каква било претходна

Прилог 3

документација за воздухопловна медицина која ја има надлежниот орган (AMS) и која е поврзана со прегледите кои може да ги врши овластениот лекар-поединец (AME).

2.4 Обука на овластен лекар-поединец (AME)

Овластениот лекар-поединец (AME) целосно ја разбира важноста на овластувањето и одговорноста, кои му се дадени. Погрешната проценка на евалуацијата на здравствената состојба на кандидатот, со која на физички или психички неспособно лице може да му се овозможи да ги користи правата од дозволата, може да има сериозни импликации за безбедноста во организацијата на воздушниот сообраќај. Овластениот лекар-поединец (AME) има квалификации и дозвола за практикување на медицина и има соодветна обука за воздухопловна медицина. Овластените лекари-поединци (AME) треба да стекнат практично знаење и искуство во работна околина на кандидатите кои имаат лекарски уверенија Класа 4. На лекарите за одреден временски период им се даваат овластувања за издавање на лекарски уверенија врз основа на лекарски прегледи. Обновувањето на овластувањето им се одобрува на лекари кои:

- ги вршеле лекарските прегледи согласно применливите прописи;
- ги исполнуваат условите за првично овластување (на пример поседување на напредно уверение за воздухопловна медицина и ги исполнувале своите должности одреден временски период пред барањето за нивно обновување;
- го ажурирале своето знаење за воздухопловна медицина преку на пример курсеви, семинари, воздухопловно искуство итн.

2.5 Обука за освежување на знаењето

На сите овластени лекари-поединци (AME) редовно треба да им се обезбедува обука за освежување на знаењето за воздухопловна медицина. Обуката за освежување на знаењето треба да опфаќа предавања за напредокот/промените во воздухопловната медицина, како и работната околина на кандидатите кои имаат лекарско уверение Класа 4. Треба да се земе во предвид присуство на научни состаноци или на конференции за воздухопловна медицина. Спроведувањето на практични вежби треба да преставува составен дел од обуката за освежување на знаењето.

По избор на надлежниот орган (AMS) може да следи проценка или преглед.

3. Лекарски уверенија

Надлежниот орган (AMS) треба да издаде првични лекарски уверенија за Класа 4 и може да изврши продолжување или обновување на лекарски уверенија од Класа 4, или пак тоа може да му се делегира на воздухопловниот медицински центар (AMC) или на овластениот лекар-поединец (AME).

4. Намалување на здравствената способност

Од имателите на лекарско уверение Класа 4 се бара да имаат минимален стандард на здравствена способност, за да осигураат дека се способни да ги извршуваат работните обврски и колку што е можно да го минимизираат ризикот од тоа дека одеднаш ќе станат неспособни до степен до кој би можела да се загрози безбедноста на воздушниот сообраќај.

Персоналот кој спаѓа во Класа 4 мора да ги исполнува следните услови во поглед на здравствената способност:

- да ги задоволува општите здравствени услови потребни за стекнување на својството на работник и
- да не боледува од акутни или хронични заболувања или состојби чие влошување би можело да влијае врз безбедното извршување на должноста и со тоа да доведе до загрозување на безбедноста на летањето.

5. Механички помагала

Прилог 3

Кога едно лице употребува механички и електро-механички помагала за да го исполни потребниот стандард за издавање на лекарско уверение, тие функционално се тестираат во оперативна околина од страна на надлежен орган - AMS. Исто така може да биде потребно соодветен специјалист по медицина да го процени лицето со употреба на помагало во оперативна средина.

6. Услови за здравствена способност за лекарски уверенија – Класа 4

6.1 Преглед и издавање на лекарски уверенија за Класа 4

Кандидатот за дозвола/овластување подлежи на првичен лекарски преглед за издавање на лекарско уверение за Класа 4. Првичниот преглед го врши Воздухопловниот медицински центар(AMC) или овластениот лекар-поединец (AME), а првичното уверение го издава надлежниот орган. Прегледите за обновување и продолжување може да ги врши овластениот лекар-поединец (AME) или Воздухопловниот медицински центар (AMC), по избор на надлежниот орган. Издавањето на лекарските уверенија може да му се делегира на Воздухопловниот медицински центар или овластениот лекар-поединец, по избор на надлежниот орган.

Освен кога не е поинаку наведено во овој дел, имателите на лекарски уверенија Класа 4 ги обновуваат или продолжуваат лекарски уверенија за Класа 4 најмногу на секои 5 (пет) години.
Кандидатот за лекарско уверение за Класа 4 му дава на овластениот лекар-поединец (AME) лично заверена изјава за здравствените податоци во врска со личната, семејната и наследната историја. Кандидатот се запознава со потребата да се даде изјава, која е толку целосна и точна, колку што дозволува знаењето на кандидатот.

Лицето кое се подложува на лекарски преглед заради утврдување на здравствената способност е должно на овластениот лекар-поединец (AME) да достави медицинска документација за својата здравствена способност, што ја дава ординирачкиот лекар. Документацијата меѓу другото, треба да содржи податоци за сите промени на здравствената состојба што настанале по последниот преглед.

Овластениот лекар-поединец (AME) го известува надлежниот орган за секој поединечен случај, за кој постои сомнение за способноста на кандидатот да го исполни кој било услов. Во овие услови надлежниот орган може да одлучи дали лекарското уверение треба да се издаде или поништи.

Кога надлежниот орган е уверен дека се исполнети условите од овој дел, на кандидатот му се издава лекарско уверение за Класа 4.

Условите кои треба да се исполнат за обновување на лекарско уверение за Класа 4 се исти како оние за првичното уверение, освен ако не е поинаку наведено.

6.2 Делегирање на проценка за здравствена способност

Ако кандидат не ги исполнува во целост условите за здравствена способност кои се наведени во овој прилог за одредена дозвола/овластување, во тој случај воздухопловниот медицински центар (AMC) или овластениот лекар поединец за проценување на здравствена способност (AME) не смеат да издадат лекарско уверение, ниту да вршат продолжување или обновување, туку одлуката за тоа се препушта да ја донесе надлежен орган - AMS. Ако во пропишаните услови за здравствена способност постојат одредби за тоа дека еден кандидат во посебни услови може да се оцени за здравствено способен, надлежниот орган може да го стори тоа. Оваа проценка за здравствена способност може да ја направи Центарот за воздухопловна медицина (AMC), или овластениот лекар поединец за проценување на здравствена способност (AME) во консултација со надлежниот орган.

Центарот за воздухопловна медицина (AMC), или овластениот лекар за проценување на здравствена способност (AME), кои оценуваат дека кандидатот е здравствено

способен по дискрециона одлука на надлежниот орган како што е наведено во став 1, го известуваат надлежниот орган за деталите на проценката.

6.3 Политика за преглед

Надлежниот орган-AMS може да издаде, ревалидира/продолжи или обнови лекарско уверение откако ќе ги разгледа условите и материјалот со упатства, мислењето на експерт по воздухопловна медицина и, ако е потребно, мислењето на други односни експерти кои се запознаени со оперативната/работната средина како и:

(1) медицинските слабости во однос на работната средина;

(2) способноста, вештината и искуството на кандидатот во односната работна средина;

(3) медицинското испитување за време на работа, ако е потребно, и

(4) условот за применување на кои било ограничувања на лекарското уверение и дозволата.

Кога за да се издаде лекарско уверение е потребно повеќе од едно ограничување, надлежниот орган, пред да издаде уверение, мора да ги разгледа дополнителните и взаемните влијанија врз безбедноста на работењето.

6.4 *Второстепен преглед*

Барање за второстепена постапка, чиј изглед и содржина се дефинирани во Медицински документ бр.12 на овој прилог се поднесува до надлежниот орган во рок од 15 дена од денот на извршениот преглед.

Воздухопловната комисија од втор степен мора да води записник, чиишто изглед и содржина е дефиниран во Медицински документ бр.13 на овој прилог и постапката завршува со решение, кое се доставува до кандидатот/имателот на лекарското уверение и до воздухопловниот медицински центар(AMC) или овластениот лекар поединец (AME).

Ако кандидатот/имателот на лекарско уверение во второстепената постапка е оценет за здравствено способен, надлежниот орган - AMS му издава лекарско уверение, во кое се впишува ,,Агенција за цивилно воздухопловство'', што упатува на потребата при следниот здравствен преглед имателите на лекарско уверение Класа 4/ AME/AMC да контактираат со надлежниот орган-AMS.

7. Варијации на условите и упатство

Лекарското уверение важи најмногу од датумот на издавање до датумот во месецот на истекување (од датум до датум).

Имателите на дозволи/овластувања кои имаат лекарски уверенија Класа 4 кои го поминале својот 50 (педесетти) роденден, временското растојание од најмногу пет години наведено во точка 6.1 став 2 се намалува најмногу на четири години. Имателите на дозволи/овластувања кои имаат лекарски уверенија Класа 4 кои го поминале својот 60 (шеесетти) роденден, временското растојание од најмногу пет години наведено во точка 6.1 став 2 се намалува најмногу на три години.

Лекарско уверение може да се издаде доколку не постои веројатност дека ќе се загрози можноста на кандидатот да ги користи правата од дозволата до потребното ниво на безбедност.

Ако при редовните лекарски прегледи се утврди здравствена состојба која отстапува од категоријата на телесни и душевни способности пропишани со оваа уредба, лицето може да биде огласено способно од страна на надлежниот орган - AMS:

Прилог 3

- ако неговата здравствена состојба е таква што да не е неспособно за вршење должност;
- ако неговите евентуални недостатоци се функционално компензирани;
- ако неговата професионална способност, вештина и искуства се такви да можат да го надоместат утврдениот недостаток.

Ако при редовен лекарски преглед се утврди здравствена способност која бара посебна постапка, може да се донесе уверение за здравствената способност, со определени ограничувања (скратување на рокот на важењето на издаденото лекарско уверение, ограничување во вршењето на определени посебни стручни работи, користење на очила за време на вршењето на работите и други ограничувања).

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 1:
БАРАЊЕ ЗА ДОБИВАЊЕ ПОТВРДА ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ

БАРАЊЕ ЗА ДОБИВАЊЕ ПОТВРДА ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ НА ПЕРСОНАЛ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО
Медицински документ бр. 1

Барањето да се пополни со печатни букви и читливо

ДОВЕРЛИВО
ПРОФЕСИОНАЛНА ТАЈНА
Бр. Медицински дневник_____

<table>
<tr><td rowspan="2">(1) Држава членка</td><td colspan="4">(2) Класа на потврдата за здравствена способност за која барањето се поднесува:</td></tr>
<tr><td>☐</td><td>КЛАСА 4</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="3"></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">(3) Презиме:</td><td colspan="2" rowspan="2">(4) Претходно презиме:</td><td colspan="2">(12) Барањето го поднесувам</td></tr>
<tr><td>☐</td><td>ПРВ ПАТ</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2"></td><td>☐</td><td>ПРОДОЛЖУВАЊЕ</td></tr>
<tr><td rowspan="3">(5) Име:</td><td>(6) Дата на раѓање</td><td colspan="2">(7) Пол</td><td rowspan="3">(13) Број на досие/дозвола/уверение за стручна оспособеност</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>☐</td><td>Машки</td></tr>
<tr><td>☐</td><td>Женски</td></tr>
<tr><td>(8) Место и држава на раѓање:</td><td colspan="2">(9) Државјанство:</td><td colspan="2">(14) Тип на дозвола/уверение за стручна оспособеност за која се поднесува барањето:</td></tr>
<tr><td>(10) Постојана адреса на живеење:</td><td colspan="2">(11) Привремена адреса на престојување:</td><td colspan="2">(15) Занимање (основно)</td></tr>
<tr><td>Држава на постојано живеалиште:</td><td colspan="2">Држава каде привремено престојува:</td><td colspan="2">(16) Работодавач</td></tr>
<tr><td>Телефон во постојаното живеалиште:</td><td colspan="2">Телефон во привременото живеалиште:</td><td colspan="2">(17) Последен лекарски преглед
Датум:
Место:</td></tr>
<tr><td>(18) Дозвола/дозволи/уверение за стручна оспособеност кои ги поседуваш (тип):</td><td colspan="2"></td><td colspan="2">(19) Услови/ограничувања/ отстапувања во дозволата/уверение за стручна оспособеност / лекарската потврда</td></tr>
<tr><td>Број на дозволата/уверение за стручна оспособеност:</td><td colspan="2"></td><td colspan="2" rowspan="2">НЕ ☐ ДА ☐
Подробности:</td></tr>
<tr><td>Земја на издавање:</td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

Прилог 3

(20) Дали некогаш лекарската потврда била неиздадена, укината или ограничена од надлежно лекарско тело (орган)? НЕ ☐☐ ДА ☐ Датум: _____ Место: _____ Детали:	(21) Вкупно летање:	(22) Вкупно летање од последникот преглед:
	(23) Воздухоплов со кој летате во моментов:	
(24) Воздухопловна незгода/несреќа од последникот преглед: НЕ ☐☐ ДА ☐ Датум: _____ Место: _____ Детали:	(25) Вид на летање за кое имате намера:	
	(26) Летачка активност во моментов:	
(27) Алкохол - да се наведе просечната неделна количина:	(28) Моментална употреба на лекови: НЕ ☐☐ ДА ☐	
(29) Дали пушите тутун: НИКОГАШ ☐☐ НЕ ☐☐ Датум на престанок: _____ ДА ☐☐ Наведи го видот и количината:	Да се наведе името нам лекот, дозата, почетокот на земањето и причината:	

Општи податоци и историја на болеста: Имате ли сознанија за следното? ДА или НЕ (според потребата) мора да се означи со квакичка секое квадратче. Потврдните одговори бараат појаснувања во рубриките со напомени.

Општи податоци и историја на болеста	ДА	НЕ	Општи податоци и историја на болеста	ДА	НЕ
101 Проблеми со очите/операција на очите			118 Психолошки и душевни пореметувања		
102 Носење наочари и/или контактни леќи (до сега)			119 Злоупотреба на алкохол/опојни дроги/лекови		
103 Промени во рецептот за наочари од последниот преглед			120 Обид за самоубиство		
104 Алергија/пелудна грозница			121 Болести со движењето кои бараат употреба на лекови		
105 Астма, болести на белите дробови			122 Анемија/анемија на српастите станици/други пореметувања		
106 Срцеви и артеровенски проблеми			123 Малрија или други тропски болести		
107 Висок или низок крвен притисок			124 Позитивен ХИВ тест		
108 Камен во бубрезите или крв во урината			125 Сексуално преносливи болести		
109 Диабетес, хормонални пореметувања			126 Хоспитализиран-примен во болница		
110 Проблеми со желудникот, срниот дроб и цревата			127 Други болести/повреди		
111 Слух, пореметувања на слухот			128 Посета на матичниот лекар од последниот преглед		
112 Болести на грлото, носот или пореметување на говорот			129 Неприфаќање на животно осигурување од страна на друштво за осигурување		
113 Повреди на главата/контузии			130 Неиздавање на дозвола за летање		
114 Зачестени и силни главоболки			131 Ослободен од служење во армијата од медицински причини		
115 Вртоглавици или несвестици			132 Надоместок за инвалидитет, пензија или отпремнина поради повреда или болест		
116 Губење на свеста од која били причина					
117 Невролошки пореметувања: епилепсија/мозочен удар/парализа или сл.					

Прилог 3

Фамилијарни болести	ДА	НЕ	Фамилијарни болести	ДА	НЕ
133 Болести на срцето			138 Диабетес		
134 Висок крвен притисок			139 Туберкулоза		
135 Висок холестерол			140 Алергија/астма/егзем		
136 Епилепсија			141 Наследни пореметувања		
137 Душевни болести			142 Глауком		
САМО ЗА ЖЕНИ					
143 Гинеколошки или менструални проблеми			Последен гинеколошки преглед (датум)		
144 Дали сте бремени?			_____		

(30) Напомени: Да се потврди ако порано било наведено а нема промени.

МАТИЧЕН ЛЕКАР ВО ПРИМАРНАТА ЗДРАВСТВЕНА ЗАШТИТА			
Име и презиме:		Број	
Ординација (точен назив):			
Адреса:			
Телефон/Факс/е-маил:			

(31) Изјавувам под кривична и материјална одговорност дека совесно, одговорно и вистинито го разгледав овој образец и дека не затаив ниту еден факт или тврдење со кое би можел некого да доведам во заблуда или на погрешен заклучок. Прифаќам дека давањето невистинити податоци врзани за ова барање или недавањето на постоечката здравствена документација, може да резултира со неиздавање потврда за здравствената способност или укинување на веќе издаденото лекарско уверение и дека сум свесен за сите законски последици.

ПРИФАЌАЊЕ НА УВИДОТ ВО ЗДРАВСТВЕНИТЕ ПОДАТОЦИ:
Дозволувам отстапување на сите горни податоци и прилози на докторот-АМЕ, надлежното тело и таму каде што е потребно како и на телото за воздухопловната медицина на друга држава, со што тие или електонски складираните податоци би можеле да се употребат за проценка на здравствената способност. Добиените податоци остануваат во посед на надлежното тело со можност на моја пристапност до нив или пристап на мојот матичен лекар според законските прописи. Лекарската професионална тајна во целиот период ќе биде почитувана.

Датум _____ Потпис на кандидатот _____ Потпис АМЕ (на сведокот) _____

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 2
ИЗВЕШТАЈ ЗА ЛЕКАРСКИ ПРЕГЛЕД ОД ПРЕТСЕДАТЕЛОТ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА

ИЗВЕШТАЈ ЗА ЛЕКАРСКИ ПРЕГЛЕД
Медицински документ бр. 2

ДАТУМ НА ПРЕГЛЕДОТ: _____ ДОВЕРЛИВО - ПРОФЕСИОНАЛНА ТАЈНА
Бр. Медицински дневник _____

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:				ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:		Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност	
КЛАСА:	☐ 4						
(201) ПРЕГЛЕД:	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН			
(202) ВИСИНА: см	(203) ТЕЖИНА: кг	(204) БОЈА НА ОЧИТЕ:	(205) БОЈА НА КОСАТА:	(206) Крвен притисок: мм Хг		(207) Пулс во мирување:	
				СИСТОЛИЧКИ	ДИЈАСТОЛИЧКИ	БРЗИНА	РИТАМ

Клинички преглед: Проверка на секоја ставка	Нормално	Отстапување	Клинички преглед: Проверка на секоја ставка	Нормално	Отстапување
(208) Глава, лице, врат,			(218) Абдомен, хернии, црн дроб, слезинка		
(209) Уста, грло, заби			(219) Анус, ректум		
(210) Нос, синуси			(220) Генито-уринарен систем		
(211) Уши, тапанчиња			(221) Ендокринен систем		
(212) Очи-орбита и аднекса, видно поле			(222) Горни и долни екстремитети, зглобови		
(213) Очи-зеници и фундус на окото			(223) Карлица и останатиот коскено-мускулен систем		
(214) Очи-очни движења, нистагмус			(224) Невролошки рефлекси и др.		
(215) Бели дробови, граден кош, гради			(225) Психијатриски		
(216) Срце			(226) Кожа, лузни и лимфни чворови		
(217) Венскоартериски систем			(227) Општо		
(228) НАПОМЕНА: Да се опише секое отстапување. Да се внесе бројот на ставката пред секое мислење односно коментар.					

ОШТРИНА НА ВИДОТ									
(229) Вид на оддалеченост: 5м/6м			КОРЕГИРАНО		(230) Вид на средна оддалеченост Н 14 на растојание 100 см	НЕКОРЕГИРАН		КОРЕГИРАНО	
НЕКОРЕГИРАНО			НАОЧАРИ	КОНТ. ЛЕЌИ		ДА	НЕ	ДА	НЕ
ДЕСНО ОКО					ДЕСНО ОКО				
ЛЕВО ОКО					ЛЕВО ОКО				
ДВЕТЕ ОЧИ					ДВЕТЕ ОЧИ				
(232) НАОЧАРИ					(231) Вид на кратко растојание Н 5 на растојание 30-50 см				
☐ ДА ☐ НЕ ВИД: _____									
(233) КОНТАКТНИ ЛЕЌИ					ДЕСНО ОКО				
☐ ДА ☐ НЕ ВИД:					ЛЕВО ОКО				
					ДВЕТЕ ОЧИ				

РЕФРАКЦИЈА	Сфера	Цилиндер	Осовина	Близина
ДЕСНО ОКО				
ЛЕВО ОКО				

РАСПОЗНАВАЊЕ БОИ			
Псеудохроматски табели:		Тип:	
Број на табела:		Број на грешки:	
☐ НОРМАЛНО	☐ ОТСТАПУВАЊЕ	☐ НОРМАЛНО	☐ ОТСТАПУВАЊЕ

Прилог 3

(234) СЛУХ	ДЕСНО УВО	ЛЕВО УВО
Испитување со разговор на 2 м со свртен грб кон испитувачот	☐ ДА ☐ НЕ	☐ ДА ☐ НЕ

(235) АНАЛИЗА НА УРИНАТА			
☐ НОРМАЛНО		☐ ОТСТАПУВАЊЕ	
ГЛУКОЗА	ПРОТЕИН	КРВ	ОСТАНАТО

АУДИОМЕТРИЈА						
Хз	500	1000	2000	3000	4000	8000
ДЕСНО						
ЛЕВО						

(236) ФУНКЦИЈА НА БЕЛИТЕ ДРОБОВИ		(237) ХЕМОГЛОБИН	
Проток на издишување л/м		г/дл	
☐ НОРМАЛНО	☐ ОТСТАПУВАЊЕ	☐ НОРМАЛНО	☐ ОТСТАПУВАЊЕ

ПРИДРУЖНИ ИЗВЕШТАИ И НАОДИ	НЕ СЕ ПРАВЕНИ	НОРМАЛНО	ОТСТАПУВАЊЕ
(238) ЕКГ			
(239) Аудиограм			
(240) Офталмолошки извештај			
(241) ОРЛ извештај			
(242) РТГ на белите дробови			
(243) Липиди во крвта			
(244) Функционално испитување на белите дробови			
(245) ЕЕГ			
(246) невропсихијатриски и интернистички извештаи			
Останато:			

(247) ПРЕПОРАКА НА ОВЛАСТЕНИОТ ДОКТОР ЗА ПРЕГЛЕД НА ПЕРСОНАЛ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО	
☐	Способен за класата: 4
☐	Издадено Лекарско уверение за здравствена способност за класата: _____
☐	Неспособен за класата: _____ во склад со _____
☐	Одложено оценување. Поради што и кому е упатен?

(248) ЗАБЕЛЕШКИ, НАПОМЕНИ, ОГРАНИЧУВАЊА

(249) ИЗЈАВА НА **AME**-ПРЕТСЕДАТЕЛОТ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА	
Со ова потврдувам дека јас/Комисијата на која претседавам, го прегледавме кандидатот именуван во овој Извештај за лекарски преглед и дека овој Извештај со сите прилози ги вклучува моите наоди во потполност.	
Правно или физичко лице кое има овластување:	Потпис и печат на **AME**-претседателот на лекарската комисија
Име и презиме на докторот (со големи букви):	
Датум на завршување на постапката:	Телефон/Телефакс:

КАНДИДАТОТ ГО ПОДИГНА ЛЕКАРСКО УВЕРЕНИЕТО ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ НА ДЕН: _____	
ПОТПИС НА ЛИЦЕТО КОЕ ГО ПРЕДАВА ЛЕКАРСКО УВЕРЕНИЕТО	ПОТПИС НА КАНДИДАТОТ

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 3
ИЗВЕШТАЈ ЗА ОФТАЛМОЛОШКИ ПРЕГЛЕД

ИЗВЕШТАЈ ЗА ОФТАЛМОЛОШКИ ПРЕГЛЕД
Медицински документ бр.3

ДАТУМ НА ПРЕГЛЕДОТ: _____ ДОВЕРЛИВО - ПРОФЕСИОНАЛНА ТАЈНА
Бр. Медицински дневник _____

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:	ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:	Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност:

(301) СОГЛАСНОСТ ЗА ОТСТАПУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНИ ПОДАТОЦИ: Ги отстапувам сите податоци од овој Извештај и прилог на овластениот воздухопловен доктор, надлежното тело на РМ, а кадешто е потребно и на надлежното тело на друга држава каде што како такви или дигитализирани би се користеле за здравствена проценка. Добиените податоци остануваат во сопственост на погоре споменатите со право на пристап до нив како лично така и на мојот матичен лекар а во склад со законот. Докторската тајност ќе биде почитувана во текот на целиот период.

Датум _____ Потпис на кандидатот _____ Потпис на докторот (сведокот) _____

(302) ПРЕГЛЕД	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН
КЛАСА	☐ 4			

(303) Офталмолошка историја на болеста:

Клинички преглед: Проверка на секоја ставка	НОРМАЛНО	ОТСТАПУВАЊЕ	Клинички преглед: Проверка на секоја ставка		НОРМАЛНО	ОТСТАПУВАЊЕ
(304) Очи, надворешен дел и очни капаци			(308) Пупиларни рефлекси			
(305) Очи, надворешен дел			(309) Фундус (Офталмоскопија)			
(306) Положба и движење на окото			(310) Конвергенција	см		
(307) Видно поле, конфронтација			(311) Акомодација	Д		

(312) РАМНОТЕЖА НА ОЧНИТЕ МУСКУЛИ (во призма диоптрии)			
ОДДАЛЕЧЕНОСТ 5/6 м		ОДДАЛЕЧЕНОСТ 30-50 см	
ОРТО			
ЕЗО			
ЕКСО			
ХИПЕР			
ЦИКЛО			
ТРОФИЈА	☐ ДА ☐ НЕ	ФОРИЈА	☐ ДА ☐ НЕ
ИСПИТУВАЊЕ НА ФУЗИОНАТА РЕЗЕРВА	☐ НЕ Е ПРАВЕНА	☐ НОРМАЛНО	☐ ОТСТАПУВАЊЕ

(313) РАСПОЗНАВАЊЕ НА БОИТЕ			
Псеудоизохроматски таблици:			Тип:
Број на таблица:			Број на грешки:
Индицирани дополнителни тестирања		☐ ДА ☐ НЕ	Метода:
☐ СИГУРНО ГЛЕДАЊЕ НА БОИТЕ ☐ НЕСИГУРНО ГЛЕДАЊЕ НА БОИТЕ			

Прилог 3

ОСТРИНА НА ВИДОТ

(314) ВИД НА ОДДАЛЕЧЕНОСТ 5м/6м		КОРЕГИРАНО НА:	
НЕКОРЕГИРАНО:		НАОЧАРИ	КОНТАКТНИ ЛЕЌИ
ДЕСНО ОКО			
ЛЕВО ОКО			
ДВЕТЕ ОЧИ			
(315) ВИД НА ОДДАЛЕЧЕНОСТ ОД 1 м			
ДЕСНО ОКО			
ЛЕВО ОКО			
ДВЕТЕ ОЧИ			
(316) ВИД НА ОДДАЛЕЧЕНОСТ ОД 30-50 см			
ДЕСНО ОКО			
ЛЕВО ОКО			
ДВЕТЕ ОЧИ			

(317) РЕФРАКЦИЈА	Сфера	Цилиндер	Осовина	Близина
ДЕСНО ОКО				
ЛЕВО ОКО				
☐ РЕФРАКЦИЈА УТВРДЕНА НА ПРЕГЛЕДОТ		☐ РЕФРАКЦИЈА УТВРДЕНА ВРЗ ОСНОВА НА РЕЦЕПТ		

(318) НАОЧАРИ	(319) КОНТАКТНИ ЛЕЌИ
☐ ДА ☐ НЕ ☐ ВИД: _____	☐ ДА ☐ НЕ ☐ ВИД: _____

(320) ИНТРАОКУЛАРЕН ПРИТИСОК	
Десно (мм Хг)	Лево (мм Хг)
МЕТОДА:	☐ НОРМАЛНО ☐ ОТСТАПУВАЊЕ
МЕТОДА	☐ НОРМАЛНО ☐ ОТСТАПУВАЊЕ

(321) ОФТАЛМОЛОШКИ НАПОМЕНИ И ПРЕПОРАКИ:

(322) ИЗЈАВА НА ДОКТОРОТ - ЧЛЕНОТ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА		
Со ова потврдувам дека јас/членот на Комисијата, го прегледав кандидатот именуван во овој Извештај за офталмолошки преглед, како и дека овој Извештај со сите прилози вклучувајќи ги и моите наоди епотполн и веродостоен.		
Правно или физичко лице кое има овластување:	Потпис и печат на докторот - офталмолог:	Потпис и печат Претседател на лекарската комисија
Име и презиме на лекарот - офталмолог (со големи букви)		
Датум на завршување на постапката:	Телефон/Телефакс:	

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 4
ИЗВЕШТАЈ ЗА ОТОРИНОЛАРИНГОЛОШКИ ПРЕГЛЕД

ИЗВЕШТАЈ ЗА ОТОРИНОЛАРИНГОЛОШКИ ПРЕГЛЕД
Медицински документ бр. 4

ДАТУМ НА ПРЕГЛЕДОТ: _____ ДОВЕРЛИВО - ПРОФЕСИОНАЛНА ТАЈНА
Бр. Медицински дневник _____

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ	ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:	Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност:

(401) СОГЛАСНОСТ ЗА ОТСТАПУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНИ ПОДАТОЦИ: Ги отстапувам сите податоци од овој Извештај и прилог на овластениот воздухопловен доктор, надлежното тело на РМ, а кадешто е потребно и на надлежното тело на друга држава каде што како такви или дигитализирани би се користеле за здравствена проценка. Добиените податоци остануваат во сопственост на погоре споменатите со право на пристап до нив како лично така и на мојот матичен лекар а во склад со законот. Докторската тајност ќе биде почитувана во текот на целиот период.

Датум _____ Потпис на кандидатот _____ Потпис на докторот (сведокот) _____

(402) ПРЕГЛЕД	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН
КЛАСА	☐ 4			

(403) Отоларинголошка историја на болеста:

Клинички преглед: Проверка на секоја ставка	**Нормално**	**Отстапување**	Клинички преглед: Проверка на секоја ставка	**Нормално**	**Отстапување**
(404) Глава, лице, врат, теме			(409) Говор		
(405) Усна шуплина, заби			(410) Синуси		
(406) Ждрело			(411) Слушен дел, Мембрана тимпани		
(407) Носни ходници, назофаринкс, предна риноскопија			(412) Пнеуматска отоскопија		
(408) Вестибуларен состав, вклучително со Ромбергова проба			(413) Тимпанометрија со импеденца, вклучително Валсава постапка (само при ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН преглед)		

Дополнителни испитувања (според индикациите):	НЕ СЕ ПРАВЕНИ	НОРМАЛНО	ОТСТАПУВАЊЕ
(414) Говорна аудиометрија			
(415) Странична риноскопија			
(416) ЕНГ, спонтан и позициски нистагмус			
(417) Калориски или вртежен тест			
(418) Огледална или фибер ларингоскопија			

Прилог 3

(419) ЧИСТА ТОНАЛНА АУДИМЕТРИЈА		
Дб ХЛ (ПРАГ НА СЛУХОТ)		
Хз	ДЕСНО УВО	ЛЕВО УВО
250		
500		
1000		
2000		
3000		
4000		
6000		
8000		

(420) АУДИОГРАМ									
О = ДЕСНО, Ц = ЛЕВО, ….. = ВОЗДУХ, >>> = КОСКА									
Дб/ХЛ									
-10									
0									
10									
20									
30									
40									
50									
60									
70									
80									
90									
100									
110									
120									
Хз 250 500 1000 2000 3000 4000 6000 8000									

(421) ОТОЛАРИНГОЛОШКИ НАПОМЕНИ И ПРЕПОРАКИ:

(422) ИЗЈАВА НА ДОКТОРОТ - ЧЛЕНОТ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА		
Со ова потврдувам дека јас/членот на Комисијата, го прегледав кандидатот именуван во овој Извештај за Оториноларинголошки преглед, како и дека овој Извештај со сите прилози вклучувајќи ги и моите наоди е потполн и веродостоен.		
Правно или физичко лице кое има овластување:	Потпис и печат на докторот - оториноларинголог:	Потпис и печат Претседател на лекарската комисија
Име и презиме на лекарот - оториноларинголог (со големи букви)		
Датум на завршување на постапката:	Телефон/Телефакс:	

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 5
ИЗВЕШТАЈ ЗА НЕВРОЛОШКИ ПРЕГЛЕД

ИЗВЕШТАЈ ЗА НЕВРОЛОШКИ ПРЕГЛЕД
Медицински документ бр. 5

ДАТУМ НА ПРЕГЛЕДОТ: _____ ДОВЕРЛИВО - ПРОФЕСИОНАЛНА ТАЈНА
Бр. Медицински дневник _____

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:	ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:	Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност:

СОГЛАСНОСТ ЗА ОТСТАПУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНИ ПОДАТОЦИ: Ги отстапувам сите податоци од овој Извештај и прилог на овластениот воздухопловен доктор, надлежното тело на РМ, а кадешто е потребно и на надлежното тело на друга држава каде што како такви или дигитализирани би се користеле за здравствена проценка. Добиените податоци остануваат во сопственост на погоре споменатите со право на пристап до нив како лично така и на мојот матичен лекар а во склад со законот. Докторската тајност ќе биде почитувана во текот на целиот период.

Датум _____ Потпис на кандидатот _____ Потпис на докторот (сведокот) _____

ПРЕГЛЕД	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН
КЛАСА	☐ 4			

Невролошка историја на болеста-анамнеза (повреди на главата, несвестица, вртоглавица, замаглување на видот, лечење во амбуланта и/или на лекар, епилепсија и останато:

Невролошки статус:	
МОЗОЧНИ НЕРВИ	МИОТАТСКИ РЕФЛЕКСИ
МОТОРИЧКИ СОСТАВ	ПАТОЛОШКИ РЕФЛЕКСИ
КООРДИНАЦИЈА	ЕЕГ
МУСКУЛЕН ТОНУС	ДОПОЛНИТЕЛИ ПРЕГЛЕДИ И АНАЛИЗИ
СЕНЗИБИЛИТЕТ	
МИСЛЕЊЕ	

Невролошки напомени и препораки:

(422) ИЗЈАВА НА ДОКТОРОТ - ЧЛЕНОТ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА

Со ова потврдувам дека јас/членот на Комисијата, го прегледав кандидатот именуван во овој Извештај за невролошки преглед, како и дека овој Извештај со сите прилози вклучувајќи ги и моите наоди е потполн и веродостоен.

Име и презиме на лекарот - невролог (со големи букви)	Потпис и печат на докторот - невролог:	Потпис и печат Претседател на лекарската комисија
Датум на завршување на постапката:	Телефон/Телефакс:	

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 6
ИЗВЕШТАЈ ЗА ПСИХИЈАТРИСКИ ПРЕГЛЕД

ИЗВЕШТАЈ ЗА ПСИХИЈАТРИСКИ ПРЕГЛЕД
Медицински документ бр. 6

ДАТУМ НА ПРЕГЛЕДОТ: _____ ДОВЕРЛИВО - ПРОФЕСИОНАЛНА ТАЈНА
Бр. Медицински дневник _____

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:	ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:	Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност :

СОГЛАСНОСТ ЗА ОТСТАПУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНИ ПОДАТОЦИ: Ги отстапувам сите податоци од овој Извештај и прилог на овластениот воздухопловен доктор, надлежното тело на РМ, а кадешто е потребно и на надлежното тело на друга држава каде што како такви или дигитализирани би се користеле за здравствена проценка. Добиените податоци остануваат во сопственост на погоре споменатите со право на пристап до нив како лично така и на мојот матичен лекар а во склад со законот. Докторската тајност ќе биде почитувана во текот на целиот период.

_____ Датум _____ Потпис на кандидатот _____ Потпис на докторот (сведокот)

ПРЕГЛЕД	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН

КЛАСА	☐ 4					

Невролошка историја на болеста-анамнеза (повреди на главата, несвестица, вртоглавица, замаглување на видот, лечење во амбуланта и/или на лекар, епилепсија и останато:

ПСИХИЈАТРИСКИ ПРЕГЛЕД (ИНТЕРВЈУ):
1. АНАМНЕЗА
- пренатална и перинатална анамнеза, рано детство,
2. ПСИХИЧКИ СТАТУС
МИСЛЕЊЕ
Психијатриско мислење, напомени и препораки:

(422) ИЗЈАВА НА ДОКТОРОТ - ЧЛЕНОТ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА

Со ова потврдувам дека јас/членот на Комисијата, го прегледав кандидатот именуван во овој Извештај за психијатриски преглед, како и дека овој Извештај со сите прилози вклучувајќи ги и моите наоди е потполн и веродостоен.

Име и презиме на лекарот - психијатарот (со големи букви)	Потпис и печат на докторот - психијатарот:	Потпис и печат Претседател на лекарската комисија
Датум на завршување на постапката:	Телефон/Телефакс:	

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 7
ИЗВЕШТАЈ ЗА ПСИХИЈАТРИСКИ ПРЕГЛЕД

ИЗВЕШТАЈ ЗА ПСИХОЛОШКИ ПРЕГЛЕД
Медицински документ бр. 7

ДАТУМ НА ПРЕГЛЕДОТ: _____ ДОВЕРЛИВО - ПРОФЕСИОНАЛНА ТАЈНА
Бр. Медицински дневник _____

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:	ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:	Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност :

СОГЛАСНОСТ ЗА ОТСТАПУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНИ ПОДАТОЦИ: Ги отстапувам сите податоци од овој Извештај и прилог на овластениот воздухопловен доктор, надлежното тело на РМ, а кадешто е потребно и на надлежното тело на друга држава каде што како такви или дигитализирани би се користеле за здравствена проценка. Добиените податоци остануваат во сопственост на погоре споменатите со право на пристап до нив како лично така и на мојот матичен лекар а во склад со законот. Докторската тајност ќе биде почитувана во текот на целиот период.

Датум _____ Потпис на кандидатот _____ Потпис на докторот (сведокот) _____

ПРЕГЛЕД	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН
КЛАСА	☐ 4			

Индикации за психолошка обработка:

Биографски податоци (семејство, образование, социоекономски статус, напредување во работата, критични служби, болести)
Когнитивни способности
Психолошки функции
Особини на личноста
Интервјуа
Мислење
Напомени и препораки на психологот:

(422) ИЗЈАВА НА ДОКТОРОТ - ЧЛЕНОТ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА		
Со ова потврдувам дека јас/членот на Комисијата, го прегледав кандидатот именуван во овој Извештај за психолошки преглед, како и дека овој Извештај со сите прилози вклучувајќи ги и моите наоди е потполн и веродостоен.		
Име и презиме на лекарот - психологот (со големи букви)	Потпис и печат на докторот - психологот:	Потпис и печат Претседател на лекарската комисија
Датум на завршување на постапката:	Телефон/Телефакс:	

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 8
ИЗВЕШТАЈ ЗА ИНТЕРНИСТИЧКИ ПРЕГЛЕД

ИЗВЕШТАЈ ЗА ИНТЕРНИСТИЧКИ ПРЕГЛЕД
Медицински документ бр. 8

ДАТУМ НА ПРЕГЛЕДОТ: _____ ДОВЕРЛИВО - ПРОФЕСИОНАЛНА ТАЈНА
Бр. Медицински дневник _____

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:	ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:	Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност:

СОГЛАСНОСТ ЗА ОТСТАПУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНИ ПОДАТОЦИ: Ги отстапувам сите податоци од овој Извештај и прилог на овластениот воздухопловен доктор, надлежното тело на РМ, а кадешто е потребно и на надлежното тело на друга држава каде што како такви или дигитализирани би се користеле за здравствена проценка. Добиените податоци остануваат во сопственост на погоре споменатите со право на пристап до нив како лично така и на мојот матичен лекар а во склад со законот. Докторската тајност ќе биде почитувана во текот на целиот период.

Датум _____ Потпис на кандидатот _____ Потпис на докторот (сведокот) _____

ПРЕГЛЕД	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН
КЛАСА	☐ 4			

Интернистичка историја на болеста:

Интернистички статус:

КОЖА И СЛУЗОКОЖА				АБДОМЕН	
ГЛАВА И ВРАТ				ЕНДОКРИНЕН СИСТЕМ	
РЕСПИРАТОРЕН СИСТЕМ				ЕКГ ДАТА, ЕРГОМЕТРИЈА	
КАРДИОВАСКУЛАРЕН СИСТЕМ				RO ПУЛМО: СКОП ГРАФ	
ВРЕМЕ НА	СЕДЕЧКИ	ЛЕЖЕЧКИ	20 ЧУЧ.	ПО 2 МИН	
АПНЕА: ТА					
ПУЛС					

ЛАБОРАТОРИСКИ НАОД :	ХЕМОГРАМ:	Se	Hp	L

Урина:	Sp.t	Alb / Sach	Sed

МИСЛЕЊЕ

Напомени и препораки на интернистот :

(422) ИЗЈАВА НА ДОКТОРОТ - ЧЛЕНОТ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА

Со ова потврдувам дека јас/членот на Комисијата, го прегледав кандидатот именуван во овој Извештај за интернистички преглед, како и дека овој Извештај со сите прилози вклучувајќи ги и моите наоди е потполн и веродостоен.

Име и презиме на лекарот - интернист (со големи букви)	Потпис и печат на докторот - интернист:	Потпис и печат Претседател на лекарската комисија
Датум на завршување на постапката:	Телефон/Телефакс:	

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 9
УПАТ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЕН ПРЕГЛЕД
СО ИЗВЕШТАЈ НА СТРУЧЊАК ПРИФАТЛИВ ЗА МИНИСТЕРСТВОТО

УПАТ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЕН ПРЕГЛЕД
СО ИЗВЕШТАЈ НА СТРУЧЊАК ПРИФАТЛИВ ЗА МИНИСТЕРСТВОТО
Медицински документ бр. 9

ЛЕКАР-СПЕЦИЈАЛИСТ (ИМЕ И ПРЕЗИМЕ)		
ЗДРАВСТВЕНА УСТАНОВА		
Адреса/телефон:		

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:			ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:			Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност:
КЛАСА	☐ 4					
ПРЕГЛЕД	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН		
Датум на почетокот на прегледот:						

Причина поради која се упатува:
Се бара:
Приложена медицинска документација:

Правно или физичко лице која што има овластување:	
Име и презиме (со големи букви)	Потпис и печат на АМЕ-претседателот на лекарската комисија:
Адреса:	Телефон/Телефакс:

Прилог 3

ИЗВЕШТАЈ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЕН ПРЕГЛЕД

Медицински документ бр. 9 - ПРОДОЛЖЕНИЕ

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:	
ВИД НА ПРЕГЛЕД:	
Датум на прегледот:	
ЛЕКАР:	
Адреса:	
Телефон/Факс/Е-маил:	

Наод и мислење:

Име и презиме на лекарот:	Потпис и печат на лекарот:
Датум на завршување на прегледот:	

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 10
ГОДИШЕН ИЗВЕШТАЈ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА

ГОДИШЕН ИЗВЕШТАЈ НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ НА ПЕРСОНАЛ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО
Медицински документ бр. 10

ЗА _____ ГОДИНА

ЗА КЛАСА 4

ИМЕ:	
АДРЕСА:	
ТЕЛЕФОН/ФАКС:	

1. БРОЈ НА ИЗВРШЕНИ ПРЕГЛЕДИ*			
		СПОСОБНИ	НЕСПОСОБНИ
ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН			
РЕДОВЕН			
ВОНРЕДЕН			
ВКУПНО			
* Во додатокот да се наведат имиња и презимиња како и причините за неспособности кои ќе се утврдат при прегледите за продолжување на важноста на Уверението за здравствена способност			
2. Условите за медицинска работа на лекарската комисија и заклучоците во корелација со следењето на популацијата персонал во воздухопловството			
3. Несреќите и незгодите во текот на календарската година (број, последици, причини).*			
4. Останати активности и предлози			
Да се приложи во Додатокот			

Место: _____

Датум: _____

Претседател
на Лекарската комисија

_____

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 11
РАБОТНА КНИГА НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА

РАБОТНА КНИГА НА ЛЕКАРСКАТА КОМИСИЈА ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНАТА СПОСОБНОСТ НА ПЕРСОНАЛ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО
Медицински документ бр. 11

Година _____							
Ред. бр.	Име и презиме	Датум, место на раѓање	Извршува работни задачи/ Вид на дозволата/уверение за стручна оспособеност	Класа Вид на преглед	Оценка	Работодавач	Дијагноза и член/прилог на Уредбата

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 12
БАРАЊЕ ЗА ВТОРОСТЕПЕНА ПОСТАПКА

БАРАЊЕ ЗА ВТОРОСТЕПЕНА ПОСТАПКА
Медицински документ бр. 12

Име и презиме: _____

Адреса: _____

Датум и место на раѓање: _____

НАЗИВ: _____

Датум на лекарскиот преглед: _____

☐ Одбиено ми е издавање на Уверение за здравствена способност

КЛАСА	☐ 4
	_____

☐ Впишано ми е ограничување:

УСЛОВИ КОИ НЕ ГИ ИСПОЛНУВАМ:

_____

_____

_____

_____

Датум на врачувањето на Уверението/Известието:

Датум на поднесување на барањето:

Потпис на подносителот на барањето:

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 13
ЗАПИСНИК ЗА РАБОТАТА НА ВТОРОСТЕПЕНАТА КОМИСИЈА

ЗАПИСНИК ЗА РАБОТАТА НА ВТОРОСТЕПЕНАТА КОМИСИЈА
Медицински документ бр. 13

Во врска со заклучокот на првостепената лекарска Комисија по предметот:

_____ (име и презиме) од _____ (место на раѓање) година на раѓање _____

против заклучокот _____
(Првостепената Лекарската комисија - Правно или физичко лице кое има овластување)

број _____ од _____ (датум)

Записникот е составен на ден _____ (датум и час) во _____ (место)

Овластен од страна на второстепената Лекарската Комисија:

Претседател: _____
(име и презиме)

Членови: _____

_____

_____

_____

По лекарските прегледи и прегледаната медицинска дукументација, и тоа:

_____

_____

_____

Комисијата заклучи дека _____
(име и презиме)

☐ ГИ ЗАДОВОЛУВА ☐ НЕ ГИ ЗАДОВОЛУВА здравствените услови за класата _____

и ☐ СПОСОБЕН Е ☐ НЕ Е СПОСОБЕН за извршување на работите

_____

Членови на Комисијата:

_____

_____

_____

Претседател на Второстепената
Лекарска комисија

_____

Прилог 3

МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТ БР. 14
БАРАЊЕ ЗА МИСЛЕЊЕ ОД А М С

БАРАЊЕ ЗА МИСЛЕЊЕ ОД АГЕНЦИЈАТА ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО
Медицински документ бр. 14

ЛЕКАРСКА КОМИСИЈА _____

Адреса: _____

Телефон/Е-маил: _____

ИМЕ И ПРЕЗИМЕ НА КАНДИДАТОТ:	ДАТУМ И МЕСТО НА РАЃАЊЕ:	Вид дозвола/уверение за стручна оспособеност

КЛАСА:	☐ 4			
(201) ПРЕГЛЕД	☐ ПРВ-СЕЛЕКЦИОНЕН	☐ СТАНДАРДЕН	☐ ПРОШИРЕН	☐ ДОПОЛНИТЕЛЕН
Датум на почеток на постапката:				

По лекарскиот преглед и прегледаната медицинска документација, и тоа:
Бараме мислење:

Потпис и печат на лекарот - претседател на Лекарската комисија:	
Датум:	Телефон/Телефакс:

Прилог 3

ОБРАЗЕЦ БР. 1 :
УВЕРЕНИЕ ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ НА ПЕРСОНАЛ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО

ИМЕ: _____

Адреса/Телефон/факс _____

_____

Број на овластување _____

УВЕРЕНИЕ ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ
ЗА ИЗВРШУВАЊЕ НА РАБОТИТЕ НА ПЕРСОНАЛ ВО ВОЗДУХОПЛОВСТВОТО
Образец број 1

_____ _____
(име и презиме) (датум и место на раѓање)

Прегледан е и Лекарската комисија во склад со одредбите од Уредбата _____

(Службен весник _____) и утврди дека

_____
ИМЕ И ПРЕЗИМЕ

☐ ГИ ЗАДОВОЛУВА ☐ НЕ ГИ ЗАДОВОЛУВА

пропишаните услови за:

☐ КЛАСА 4

☐ БЕЗ ОГРАНИЧУВАЊЕ ☐ СО ОГРАНИЧУВАЊЕ

_____
БРОЈ, КОД И СОДРЖИНА НА ОГРАНИЧУВАЊЕТО

_____
ЧЛЕН/ПРИЛОГ НА УРЕДБАТА НА КОЈ СЕ ОДНЕСУВА ОГРАНИЧУВАЊЕТО

☐ СПОСОБЕН ☐ НЕ Е СПОСОБЕН

За извршување на работите:
(вид на дозвола и овластување/уверение за стручна оспособеност) _____

Работна книга број: _____

Реден број на работната книга: _____

Датум на издавање: **Важи до:**

Потпис на Претседателот на лекарската комисија ПЕЧАТ

_____

Прилог 3

ОБРАЗЕЦ БР. 2:
ИНФОРМАЦИЈА ЗА НЕИСПОЛНУВАЊЕ НА УСЛОВИТЕ
ЗА ИЗДАВАЊЕ УВЕРЕНИЕ ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ

ИНФОРМАЦИЈА ЗА НЕИСПОЛНУВАЊЕ НА УСЛОВИТЕ ЗА ИЗДАВАЊЕ УВЕРЕНИЕ ЗА ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ

Образец број 2

Име и презиме: _____

Адреса: _____

Датум и место на раѓање: _____

ИМЕ: _____

Работна книга број: _____

Датум на лекарскиот преглед: _____

Класа на здравствената способност за која не се исполнети пропишаните услови за издавање Уверение за здраствена способност ☐ 4

УСЛОВИ КОИ НЕ ГИ ИСПОЛНУВА: _____

_____

_____

_____

Оценката на Вашето барање за издавање Уверение за здравствена способност и извештај за лекарски преглед според горе наведените податоци покажува дека не ги исполнувате потпшаните услови (класи како горе) кои се наведени. Согласно на тоа, вашето барање за издавање Уверение за здравствена способност (класи како горе) по која сте способни, се одбива. Доколку сакате можете да се жалите заради ревизија на оваа одлука. Треба писмено да се обратите до Агенцијата за цивилно воздухопловство во рок од 15 дена од денот на врачувањето на оваа информација. Адресата на која треба да се обратите е:

АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО
Даме Груев 1,
1000 Скопје

Во склад со оваа оценка не ги задоволувате пропишаните услови и не сте способен за извршување на работите за бараната класа. Оценката на здравствените способности и Уверението за здравствена способност стапува на сила веднаш, односно со датумот на издавањето.

Датум на врачување: _____

Потпис на Претседателот на лекарската комисија ПЕЧАТ

_____

Прилог 3

ОБРАЗЕЦ БР. 3:
ИНФОРМАЦИЈА ЗА ПРВОБИТНО ПОСТАВУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНО И/ИЛИ ОПЕРАТИВНО ОГРАНИЧУВАЊЕ

ИНФОРМАЦИЈА ЗА ПРВОБИТНО ПОСТАВУВАЊЕ НА ЗДРАВСТВЕНО И/ИЛИ ОПЕРАТИВНО ОГРАНИЧУВАЊЕ
Образец број 3.

Име и презиме: _____

Работна книга број: _____

Датум на лекарскиот преглед: _____

ДАДЕНИ ОГРАНИЧУВАЊА: _____
(ограничување бр., код, содржина)
_____
(ограничување бр., код, содржина)

ОБЈАСНЕНИЕ:

_____

_____

_____

_____

_____

Горе наведените ограничувања (состојби или забрани) препорачани се на надлежното тело за да ги внесе во Вашето Уверение за здравствена способност или во дозволата/уверение за стручна оспособеност (оперативни ограничувања). Доколку имате потреба од понатамошни појаснувања за ова ограничување, обратете се до Агенцијата за цивилно воздухопловство. Доколку не се согласувате со примената на овие ограничувања, обратете се писмено до Агенцијата за цивилно воздухопловство, каде што ќе добиете упатства за постапките кои треба да ги спроведете како би се направила понатамошна ревизија.

Датум: _____

Потпис на Претседателот на лекарската комисија ПЕЧАТ

_____

Службен весник на Република Македонија

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

Издавач: ЈП СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА, ц.о. – Скопје бул. „Партизански одреди" бр. 29. Поштенски фах 51.
Директор и одговорен уредник – Мартин Костовски
телефон: +389-2-55 12 400
телефакс: +389-2-55 12 401

Претплатата за 2019 година изнесува 10.100 денари.
„Службен весник на Република Македонија" излегува по потреба.
Рок за рекламации: 15 дена.
Жиро-сметка: 300000000188798.
Депонент на Комерцијална банка, АД – Скопје.
Печат: Печатница ЕВРОПА 92 ДООЕЛ, Кочани.

Цената на овој број е 450 денари.

ISSN 0354-1622
2019022