

На основу чл. 16. и 61. став (2) Закона о управи ("Службени гласник БиХ", бр. 32/02, 102/09 и 72/17) и члана 14. став (1) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18), генерални директор Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине доноси

**ПРАВИЛНИК  
О УТВРЂИВАЊУ ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЈЕВА И  
УПРАВНИХ ПОСТУПАКА У ВЕЗИ СА ЛЕТАЧКИМ  
ОСОБЉЕМ У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ  
ДИО ПРВИ – ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

Члан 1.

(Предмет)

- (1) Овим правилником утврђују се детаљна правила за:
- а) различита овлашћења за дозволе пилота, услове за издавање, одржавање, мијењање, ограничавање, суспендовање или одузимање дозвола, привилегије и одговорности носиоца дозвола пилота, те услове за замјену постојећих дозвола пилота и постојећих дозвола инжењера лета у дозволе пилота;
  - б) сертификацију особа одговорних за спровођење летачког оспособљавања или оспособљавања на уређајима за оспособљавање, који симулирају лет, и за процјењивање вјештина пилота;
  - ц) различита лџкарска увјерења за пилоте, услове за издавање, одржавање, измјену, ограничавање, суспендовање или одузимање лџкарског увјерења, привилегије и одговорности носилаца лџкарских увјерења и услове за замјену постојећих лџкарских увјерења у међусобно призната лџкарска увјерења;
  - д) сертификацију ваздухопловно-медицинских испитивача и услове под којим лџкар опште праксе

- може вршити дужност ваздухопловно-медицинског испитивача;
- е) периодичну ваздухопловно-медицинску процјену чланова кабинске посаде и квалификације лица одговорних за ту процјену;
  - ф) услове за издавање, одржавање, допуњавање, ограничавање, суспендовање или укидање потврде члана кабинске посаде, те привилегије и обавезе носилаца потврда члана кабинске посаде;
  - г) услове за издавање, одржавање, допуњавање, ограничавање, суспендовање или укидање потврда организација за оспособљавање пилота и ваздухопловно-медицинских центара укључених у квалификовање и давање ваздухопловно-медицинских процјена чланова посаде ваздухоплова у цивилном ваздухопловству;
  - х) захтјеве за сертификовање уређаја за оспособљавање који симулирају лет и организација које користе те уређаје;
  - и) одобрење обуке пилота за стицање или обнову овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције;
  - ј) захтјеве за системом управних поступака и управљања које Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине (у даљем тексту: ВНДСА) и организације морају испуњавати у односу на правила у тач. од а) до и).
- (2) На дозволе пилота балона и једрилица примјењује се члан 32. овог правилника и Анекс IV (Дио-MED), Анекс VI (Дио-ARA), Анекс VII (Дио-ORA) и Анекс VIII (Дио-DTO) овог правилника.
- (3) Овим правилником се преузимају одредбе сљедећих прописа Европске уније:
- а) Уредба комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 од 3. новембра 2011. године о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са члановима посаде ваздухоплова у цивилном ваздухопловству у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета;
  - б) Уредба (ЕУ) 2018/1139 Европског парламента и Савјета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе и измјени уредби (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савјета, те стављању ван снаге уредби (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета и Уредбе Савјета (ЕЕЗ) бр. 3922/91, одредбе које се односе на члан 1. став (1), члан 1. став (2) тач. а), б), с), д), е), ф), г), х), и), ј) и к), члан 1. став (3) тач. а), б), с), д), г) и х), члан 2. став (1) тачка (б) алинеја i) и ii) и члан 2. став (3) тачка (д), члан 4. одредбе које се односе на чл. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26. и 27. Поглавља III, Материјални захтјеви, Одјељак II, Посада ваздухоплова, одредбе које се односе на члан 68. став (1) тачка а) и члан 68. став (2) Поглавља IV, Заједнички систем сертификације, надзора и обезбјеђивања спровођења прописа, одредбе из Прилога I – Ваздухоплови из члана 2. став 3) тачка (д) и одредбе из Прилога IV - Битни захтјеви у погледу посаде ваздухоплова.

- (4) Навођење одредби уредби из става (3) овог члана врши се искључиво у сврху праћења и информисања о преузимању правне стечевине Европске уније у законодавство Босне и Херцеговине.

#### Члан 2. (Примјена)

Поред члана 1. овај правилник се примјењује и на:

- а) пројектовање, производњу, одржавање и операције ваздухоплова и на њихове моторе, елисе, дијелове, неуграђену опрему и опрему за даљинско управљање ваздухопловима ако ваздухоплов јесте, односно ако ће бити:
- 1) регистрован у држави чланици, осим ако је и у мјери у којој је држава чланица своје обавезе на основу Чикашке конвенције пренијела на трећу земљу и ваздухопловом управља оператор ваздухоплова из треће земље;
  - 2) регистрован у трећој земљи и ваздухопловом управља оператор ваздухоплова који је основан, има пребивалиште или главно сједиште на подручју Босне и Херцеговине.
- б) пројектовање, производњу, одржавање и операције ваздухоплова, чије операције укључују низак ризик за безбједност ваздушне пловидбе, како је наведено у Анексу IX овог правилника, те на особље и организације који учествују у тим активностима, осим ако је за предметни ваздухоплов издата или се сматра да је издата потврда у складу са прописима у Босни и Херцеговини.

#### Члан 3. (Циљеви)

- (1) Главни циљ овог правилника је успоставити и одржати висок једнообразан ниво безбједности ваздушне пловидбе у цивилном ваздухопловству у Босни и Херцеговини.
- (2) Овим се правилником, осим тога, настоји:
  - а) допринијети широј ваздухопловној политици Босне и Херцеговине, те побољшању cjелокупних остварених резултата у сектору цивилног ваздухопловства;
  - б) олакшати, у областима обухваћеним овим правилником, слободно кретање робе, људи, услуга и капитала, пружајући равноправне услове свим учесницима на унутрашњем ваздухопловном тржишту и побољшати конкурентност ваздухопловне индустрије Босне и Херцеговине;
  - ц) допринијети високом једнообразном нивоу заштите животне средине;
  - д) олакшати, у областима обухваћеним овим правилником, кретање робе, услуга и особља широм свијета успостављањем одговарајуће сарадње са трећим земљама и њиховим ваздухопловним органима, те промовисањем узajамног признавања потврда и других релевантних докумената;
  - е) промовисати исплативост, између осталог избјегавањем дуплирања и промовисањем ефикасности регулаторних, сертификационих и надзорних процеса, те ефикасну употребу сродних ресурса Босне и Херцеговине;
  - ф) допринијети, у областима обухваћеним овим правилником, успостављању и одржавању високог једнообразног нивоа ваздухопловне безбједности у цивилном ваздухопловству;

- г) помагати заинтересованим субјектима у Босни и Херцеговини, у областима обухваћеним овим правилником, у остваривању права и испуњавању обавеза из Чикашке конвенције, обезбјеђивањем заједничког тумачења и по потреби јединствене и благовремене примјене њених одредби;
  - х) промовисати широм свијета ставове Босне и Херцеговине у вези са стандардима и правилима цивилног ваздухопловства, успостављањем одговарајуће сарадње са трећим земљама и међународним организацијама;
  - и) промовисати истраживање и иновације, између осталог, и у регулаторним, сертификационим и надзорним процесима;
  - ј) промовисати, у областима обухваћеним овим правилником, техничку и оперативну интероперабилност и размјену најбољих управних пракси;
  - к) подстицати повјерење путника у безбједно цивилно ваздухопловство.
- (3) Циљеви утврђени у ст. (1) и (2) овог члана остварују се између осталог:
- а) припремом, доношењем и јединственом примјеном свих потребних аката;
  - б) предузимањем мјера за побољшање стандарда безбједности ваздушне пловидбе;
  - ц) обезбјеђивањем да изјаве и потврде издате у складу са овим правилником и спроведбеним актима донесеним на основу овог правилника вриједне и признају се у Европској унији без икаквих додатних захтјева;
  - д) израдом, уз учествовање стандардизационих и других индустријских тијела, детаљних техничких стандарда који се требају употребљавати као начини усклађивања са овим правилником и по потреби спроведбеним актима донесеним на основу овог правилника;
  - е) прикупљањем, анализом и размјеном информација ради подржавања одлучивања на основу доказа;
  - ф) предузимањем иницијатива за подизање свијести и промовисање које укључују оспособљавање, комуникацију и ширење релевантних информација.

#### Члан 4. (Дефиниције)

- (1) За потребе овог правилника примјењују се следеће дефиниције:
  - а) **Дозвола из Дијела – FCL (Part - FCL licence):** означава дозволу летачке посаде која испуњава захтјева Анекса I овог правилника;
  - б) **JAR (JAR):** означава заједничке ваздухопловне захтјева усвојене од Заједничких ваздухопловних власти како је примјењиво на дан 30. јуна 2009. године;
  - ц) **Дозвола пилота лаког ваздухоплова – LAPL (Light aircraft pilot licence - LAPL):** означава дозволу рекреативног пилота из чл. 5. и 6. овог правилника;
  - д) **JAR неусаглашена дозвола (Non-JAR-compliant licence):** означава дозволу пилота издату или признату од стране Босне и Херцеговине или државе чланице EASA у складу са постојећим прописима и која није предложена за међусобно признавање у односу на релевантни JAR;

- е) **Признавање** (Credit): означава признавање претходног искуства или квалификација;
- ф) **Извјештај о признавању** (Credit report): означава извјештај на основу којег се претходно искуство или квалификације могу признати;
- г) **Извјештај о замјени** (Conversion report): означава извјештај на основу којег се дозвола може замијенити у дозволу из Дијела - FCL;
- х) **Члан кабинске посаде** (Cabin crew member): означава одговарајућег квалификованог члана посаде, а који није члан летачке посаде или члан техничке посаде, којег је оператер одредио да врши послове у вези са безбједношћу путника и лета за вријеме извођења операција;
- и) **Посада ваздухоплова** (Aircrew): означавају чланове летачке посаде или чланове кабинске посаде;
- ј) **Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине - ВНДСА** (Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation - ВНДСА): Надлежна ваздухопловна власт Босне и Херцеговине (National Aviation Authority) / Државни надзорни орган Босне и Херцеговине (National Supervisory Authority) / Надлежни орган (Competent Authority) са овлашћењима и надлежностима за сертификацију и надзор над особљем и организацијама које су предмет овог правилника;
- к) **Прихватљиви начини усклађивања - АМС** (Acceptable means of compliance - АМС): означавају необавезујуће стандарде које је усвојила Агенција и ВНДСА преузела Правилником о прихватљивим и алтернативним начинима усклађивања, сертификационим захтјевима, посебним условима и смјерницама ("Службени гласник БиХ", број 61/21) за описивање начина за успостављање усклађености са прописима које доноси ВНДСА на основу Анекса I ЕСАА споразума. АМС који доноси Агенција не представља правни основ;
- л) **Алтернативни начини усклађивања – AltMoC** (Alternative means of compliance – AltMoC): означавају оне начине усклађивања који пружају алтернативе постојећим прихватљивим начинима усклађивања или оне којима се предлажу нови начини за успостављање усклађености са прописима које доноси ВНДСА на основу Анекса I ЕСАА споразума, а за које ЕАСА није донијела АМС;
- м) **Одобрена организација за оспособљавање – АТО** (Approved training organization - АТО): означава организацију која је овлашћена да спроводи оспособљавање пилота на основу потврде издате у складу са чланом 27. став (1) овог правилника;
- н) **Уређај за обуку из основних инструменталних процедура – ВІТД** (Basic instrument training device - ВІТД): означава уређај за вјежбање пилота, који се налази на земљи, а који представља класе авиона и може користити инструменте на екрану и контроле на опругама, те који пружа минимално платформу за оспособљавање за процедуралне аспекте инструменталног летења;
- о) **Сертификациони захтјеви - (CS)** (Certification specifications - CS): означавају техничке стандарде које доноси Агенција, у којима се наводе начини за доказивање усклађености са прописима које доноси ВНДСА на основу Анекса I ЕСАА споразума, а које организација може да користи у сврху сертификације. CS може постати обавезујући за организацију као дио договорене основе за сертификацију;
- п) **Инструктор летења – FI** (Flight instructor - FI): означава инструктора који има привилегије за спровођење оспособљавања на ваздухоплову у складу са Поддијелом J Анекса I (Дио-FCL) овог правилника;
- р) **Уређај за оспособљавање који симулира лет – FSTD** (Flight simulation training device - FSTD): означава уређај за оспособљавање пилота који је:
- 1) у случају авиона, симулатор летења (FFS), уређај за летачко оспособљавање (FTD), уређај за оспособљавање летачких и навигационих процедура (FNPT) или уређај за обуку из основних инструменталних процедура (BITD);
  - 2) у случају хеликоптера, симулатор летења (FFS), уређај за летачко оспособљавање (FTD) или уређај за оспособљавање летачких и навигационих процедура (FNPT);
- с) **Квалификација FSTD** (FSTD qualification): означава ниво техничке способности FSTD како је наведено у сертификационим захтјевима који се односе на предметни FSTD;
- т) **Главно мјесто пословања** (Principal place of business): означава главну канцеларију или регистровану канцеларију организације унутар које се обављају главне финансијске дјелатности и оперативна контрола активности из овог правилника;
- у) **ARO.RAMP** (ARO.RAMP): означава Поддио RAMP Анекса II прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама;
- в) **Чикашка конвенција** (Convention on International Civil Aviation - Chicago Convention): Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству представља међународни уговор састављен у Чикагу, 7. децембра 1944. године, којим се уређују правила о ваздушном простору, регистрацији ваздухоплова, ваздухопловној безбједности, као и остала детаљна права држава потписница у вези са ваздушним саобраћајем;
- аа) **Међународна организација за цивилно ваздухопловство** (International Civil Aviation Organisation - ICAO): успостављена Чикашком конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству из 1944. године;
- бб) **Аутоматски валидирано** (Automatically validated): означава прихватање, без формалности, дозволе члана летачке посаде у држави уговорници ICAO наведеној у додатку ICAO која је издата у држави у складу са Прилогом 1. Чикашке конвенције;
- щ) **Додатак ICAO** (ICAO attachment): означава додатак аутоматски валидираној дозволи члана летачке посаде издатој у складу са Прилогом 1. Чикашке конвенције, наведен у рубрици XIII дозволе члана летачке посаде;
- дд) **Упутство за спровођење квалификационих тестова – QTG** (Qualification test guide - QTG): означава документ сачињен да докаже да перформансе и квалитет управљања FSTD представљају одређени ваздухоплов, класу

- авиона или тип хеликоптера, који су симулирани унутар прописаних ограничења, и да су сви примјениви захтјеви испуњени. QTG укључује и податке о ваздухоплову, класи авиона или типу хеликоптера и податке FSTD који се користе као подршка валидацији;
- ее) Пријављена организација за оспособљавање – DTO (Declared training organisation - DTO): означава организацију која је овлашћена за оспособљавање пилота на основу пријаве поднесене у складу са чланом 27. став (2) овог правилника;
- фф) Програм оспособљавања DTO - (DTO training programme): означава документ који је саставио DTO у којем се детаљно описује оспособљавање које спроводи тај DTO;
- гг) Постојећа дозвола (National Licence): означава дозволу пилота коју је ВНДСА издала у складу са важећим прописима прије датума почетка примјене Анекса I (Дио-FCL);
- хх) Агенција: Агенција Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе (European Aviation Safety Agency – EASA);
- ии) Комисија (European Commission): Европска комисија;
- јј) Држава чланица (Member state) – означава сваку државу чланицу EASA и Босну и Херцеговину;
- кк) Трећа земља (Third Country): свака држава осим Босне и Херцеговине и државе чланице EASA (земља чланица ЕУ, Швајцарска, Норвешка, Лихтенштајн и Исланд).

#### ДИО ДРУГИ – БИТНИ ЗАХТЈЕВИ У ПОГЛЕДУ ЛИЦЕНЦИРАЊА ЛЕТАЧКОГ ОСОБЉА

##### Члан 5.

##### (Битни захтјеви)

Пилоти и чланови кабинске посаде који учествују у операцијама ваздухоплова из члана 2. тачка (а) овог правилника, осим беспилотних ваздухоплова, те уређаји за оспособљавање који симулирају лет, особе и организације укључени у оспособљавање, испитивање, провјеравање или здравствену процјену тих пилота и чланова кабинске посаде морају испуњавати битне захтјеве наведене у Анексу X овог правилника.

##### Члан 6.

##### (Пилоти)

- (1) Од пилота се захтијева да има дозволу пилота и љекарско увјерење пилота који одговарају операцији која се треба обавити, осим у ситуацијама у којима се због доношења спроведбених аката из члана 8. овог правилника, узимајући у обзир циљеве и принципе утврђене у чл. 3. и 13. овог правилника, а посебно природу предметне активности и ризик повезан са њом, такве дозволе или љекарска увјерења не захтијевају.
- (2) Дозвола пилота из става (1) овог члана издаје се на основу захтјева када је подносилац захтјева доказао своју усклађеност са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника донесеним ради обезбјеђења усклађености са битним захтјевима из члана 5. овог правилника.
- (3) Љекарско увјерење пилота из става (1) овог члана издаје се на основу захтјева када је подносилац захтјева доказао своју усклађеност са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника донесеним ради обезбјеђења усклађености са битним захтјевима из члана 5. овог правилника.

- (4) У дозволи пилота и љекарском увјерењу пилота из става (1) овог члана наводе се привилегије додијељене пилоту. Дозвола и љекарско увјерење пилота могу се измијенити како би се привилегије додале или уклониле у складу са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника.
- (5) Дозвола пилота или љекарско увјерење пилота из става (1) овог члана могу се ограничити, привремено одузети или укинати када носилац више није усклађен са правилима и поступцима за издавање и одржавање дозволе или љекарског увјерења у складу са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника.
- (6) Оспособљавање и искуство у ваздухопловима који не подлијежу овом правилнику могу се, у складу са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника, признати за потребе стицања дозволе пилота из става (1) овог члана.

##### Члан 7.

##### (Кабинска посада)

- (1) Од чланова кабинске посаде укључених у операције комерцијалног ваздушног саобраћаја захтијева се да имају потврду.
- (2) Узимајући у обзир циљеве и принципе утврђене у чл. 3. и 13. овог правилника, а посебно природу предметне активности и ризик повезан са њом, од чланова кабинске посаде укључених у операције које нису операције комерцијалног ваздушног саобраћаја може се такође захтијевати да имају потврду у складу са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника.
- (3) Потврде из ст. (1) и (2) овог члана издају се на основу захтјева када је подносилац захтјева доказао своју усклађеност са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника донесеним ради обезбјеђења усклађености са битним захтјевима из члана 5. овог правилника.
- (4) У потврдама из ст. (1) и (2) овог члана наводе се привилегије додијељене члановима кабинске посаде. Потврде се могу измијенити како би се привилегије додале или уклониле у складу са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника.
- (5) Потврде из ст. (1) и (2) овог члана могу се ограничити, привремено одузети или укинати у складу са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника, када носилац више није усклађен са правилима и поступцима за издавање или одржавање таквих потврда.
- (6) Чланови кабинске посаде подлијежу процјени здравствене способности прије остваривања својих привилегија, те у редовним временским размацима након тога, како би се обезбиједила усклађеност са битним захтјевима из члана 5. овог правилника о здравственој способности у складу са спроведбеним актима из члана 8. овог правилника.

##### Члан 8.

##### (Спроведбени акти у погледу пилота и чланова кабинске посаде)

Како би се обезбиједило једнообразно спровођење битних захтјева из члана 5. овог правилника и усклађеност са њима, у погледу пилота који су укључени у операције ваздухоплова из члана 2. тачка а) овог правилника, осим беспилотних ваздухоплова, ВНДСА на основу усвојених измјена Анекса I ЕСАА споразума, а које се односе на спроведбене акте у погледу пилота и чланова кабинске посаде, усклађује овај правилник са истим.



## Члан 9.

(Организације за осposобљавање и ваздухопловно-медицински центри)

- (1) Од ваздухопловно-медицинских центара захтијева се да имају одобрење.
- (2) Од организација за осposобљавање пилота и организација за осposобљавање кабинске посаде захтијева се да имају одобрење, осим у ситуацијама у којима се због доношења спроведбених аката из члана 12. овог правилника, узимајући у обзир циљеве и принципе утврђене у чл. 3. и 13. овог правилника, а посебно природу предметне активности и ризик повезан са њом, таква одобрења не захтијевају.
- (3) Одобрења из ст. (1) и (2) овог члана издају се на основу захтјева када је подносилац захтјева доказао своју усклађеност са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника донесеним ради обезбјеђења усклађености са битним захтјевима из члана 5. овог правилника.
- (4) У одобрењима из ст. (1) и (2) овог члана наводе се привилегије додијељене организацији. Та одобрења могу се измијенити како би се привилегије додале или уклониле у складу са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника.
- (5) Одобрења из ст. (1) и (2) овог члана могу се ограничити, привремено одузети или укинати у складу са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника када носилац више није усклађен са правилима и поступцима за издавање и одржавање таквог одобрења.
- (6) Када се због доношења спроведбених аката из члана 12. овог правилника, узимајући у обзир циљеве и принципе утврђене у чл. 3. и 13. овог правилника, а нарочито природу предметне активности и ризик повезан са њом, не захтијева одобрење из става (2) овог члана у погледу организације за осposобљавање пилота или организације за осposобљавање кабинског особља спроведбеним актима из члана 12. овог правилника, ипак се од предметне организације може захтијевати давање изјаве о властитој способности и располагању средствима за испуњавање својих одговорности повезаних са активностима које она обавља у складу са тим спроведбеним актима.

## Члан 10.

(Уређаји за осposобљавање који симулирају лет)

- (1) Потврда се захтијева за сваки уређај за осposобљавање који симулира лет, а који се употребљава за осposобљавање пилота, осим у ситуацијама у којима се због доношења спроведбених аката из члана 12. овог правилника, узимајући у обзир циљеве и принципе утврђене у чл. 3. и 13. овог правилника, а посебно природу предметне активности и ризик повезан са њом, такве потврде не захтијевају.
- (2) Потврда из става (1) овог члана издаје се на основу захтјева када је подносилац захтјева доказао своју усклађеност и усклађеност уређаја са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника донесеним ради обезбјеђења усклађености са битним захтјевима из члана 5. овог правилника.
- (3) У потврди из става (1) овог члана наводе се функционалности уређаја. Потврда се може измијенити како би се одразиле промјене тих функционалности у складу са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника.
- (4) Потврда из става (1) овог члана може се ограничити, привремено одузети или укинати у складу са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника када носилац или уређај више није усклађен са правилима и поступцима за издавање и одржавање такве потврде.

- (5) Ако је тако предвиђено спроведбеним актима из члана 12. овог правилника, од организације одговорне за операције уређаја за осposобљавање који симулира лет захтијева се да да изјаву о усклађености уређаја са битним захтјевима из члана 5. овог правилника и са детаљним одредбама утврђеним у складу са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника.

## Члан 11.

(Инструктори и испитивачи)

- (1) Од особа одговорних за летачко осposобљавање, осposобљавање на симулаторима летења или за процјену вјештина пилота, као и од ваздухопловно-медицинских испитивача, захтијева се да имају потврду, осим у ситуацијама у којима се због доношења спроведбених аката из члана 12. овог правилника, узимајући у обзир циљеве и принципе утврђене у чл. 3. и 13. овог правилника, а посебно природу предметне активности и ризик повезан са њом, такве потврде не захтијевају.
- (2) Узимајући у обзир циљеве и принципе утврђене у чл. 3. и 13. овог правилника, а посебно природу предметне активности и ризик повезан са њом, од особа одговорних за осposобљавање или процјену вјештина кабинске посаде може се захтијевати да имају потврду у складу са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника.
- (3) Потврде из ст. (1) и (2) овог члана издају се на основу захтјева када је подносилац захтјева доказао своју усклађеност са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника донесеним ради обезбјеђења усклађености са битним захтјевима из члана 5. овог правилника.
- (4) У потврдама из ст. (1) и (2) овог члана наводе се додијељене привилегије. Наведене потврде могу се измијенити како би се привилегије додале или уклониле у складу са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника.
- (5) Потврде из ст. (1) и (2) овог члана могу се ограничити, привремено одузети или укинати у складу са спроведбеним актима из члана 12. овог правилника када носилац више није усклађен са правилима и поступцима за издавање и одржавање таквих потврда.

## Члан 12.

(Спроведбени акти у погледу осposобљавања, испитивања, провјеравања и здравствене процјене)

Како би се обезбиједила уједначена примјена битних захтјева из члана 5. овог правилника и усклађеност са њима, за уређаје за осposобљавање који симулирају лет, те за особе и организације укључене у осposобљавање, испитивање, провјеравање и здравствену процјену пилота и чланова кабинске посаде, ВНДСА на основу усвојених измјена Анекса I ЕСАА споразума, а које се односе на спроведбене акте у погледу осposобљавања, испитивања, провјеравања и здравствене процјене пилота и чланова кабинске посаде, усклађује овај правилник са истим.

## Члан 13.

(Принципи за мјере)

- (1) Када предузима мјере на основу овог правилника, ВНДСА:
  - а) одражава најновија достигнућа и најбоље праксе у подручју ваздухопловства и узима у обзир искуства у подручју ваздухопловства из цијелог свијета, те научни и технички напредак у одговарајућим областима;
  - б) ослања се на најбоље доступне доказе и анализу;

- ц) омогућава тренутну реакцију на утврђене узроке несрећа, озбиљних незгода и намјерних повреда ваздухопловне безбједности;
  - д) узима у обзир међузависности између различитих подручја безбједности ваздушне пловидбе у цивилном ваздухопловству, те између безбједности ваздушне пловидбе у цивилном ваздухопловству, информационе безбједности и других техничких подручја ваздухопловних прописа;
  - е) утврђује, када је то могуће, захтјеве и поступке на начин који се заснива на резултатима и усмјерен је на циљеве које треба остварити, допуштајући притом различите начине постизања усклађености са тим циљевима који се заснивају на резултатима;
  - ф) промовише сарадњу и ефикасно коришћење ресурса са другим државама;
  - г) када је то могуће, подузима необавезујуће мјере, укључујући дјеловања за промовисање безбједности ваздушне пловидбе;
  - х) узима у обзир међународна права и обавезе Босне и Херцеговине у подручју цивилног ваздухопловства, између осталог права и обавезе из Чикашке конвенције.
- (2) Мјере које се предузимају у складу са овим правилником морају одговарати природи и ризицима сваке од појединачних активности на коју се односе и бити пропорционалне тој природи и тим ризицима. При припреми и спровођењу таквих мјера, ВНДСА узима у обзир, зависно од тога о којој је конкретної активност ријеч:
- а) превози ли ваздухоплов друге особе осим пилота, а нарочито је ли операција отворена за јавност;
  - б) у којој би мјери активност могла угрозити треће стране или имовину на тлу;
  - ц) сложеност, перформансе и оперативне карактеристике предметног ваздухоплова;
  - д) сврху лета, тип ваздухоплова и врсту ваздушног простора који се употребљава;
  - е) врсту, обим и сложеност операције или активности, укључујући, према потреби, величину и врсту саобраћаја који обавља одговорна организација или особа;
  - ф) мјеру у којој су лица, на која утичу ризици повезани са операцијом, способна процијенити и контролисати те ризике;
  - г) резултате пријашњих активности сертификације и надзора.

#### Члан 14.

(Признавање потврда трећих земаља)

- 1) ВНДСА може издавати потврде предвиђене овим правилником на основу потврда које су издате у складу са прописима треће земље или може признавати потврде и другу одговарајућу документацију којом се потврђује усклађеност са правилима у подручју цивилног ваздухопловства, а које су издате у складу са прописима треће земље, ако је таква могућност предвиђена у:
  - а) међународним споразумима о признавању потврда склопљеним између Босне и Херцеговине и треће земље;
  - б) другом примјењивом пропису који је на снази у Босни и Херцеговини ако није у супротности са овим правилником.
- 2) Како би се остварило и одржало повјерење у регулаторне системе трећих земаља, ВНДСА је овлашћена да спроводи потребне техничке процјене и евалуације

прописа трећих земаља и страних ваздухопловних органа.

### ДИО ТРЕЋИ – ЛИЦЕНЦИРАЊЕ ПИЛОТА И СЕРТИФИКОВАЊЕ ЗДРАВСТВЕНЕ СПОСОБНОСТИ

#### Члан 15.

(Издавање дозвола пилота и љекарских увјерења)

- (1) Пилоти ваздухоплова из члана (2) овог правилника придржавају се техничких захтјева и управних поступака утврђених у Анексу I и Анексу IV овог правилника.
- (2) Независно од привилегија носиоца дозвола дефинисаних у Анексу I овог правилника, носиоци дозвола пилота, издатих у складу са Поддијелом В или С Анекса I овог правилника, могу обављати летове из члана 9. став (2) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама. Тиме се не доводи у питање усклађеност са било каквим додатним захтјевима за превоз путника ни развој комерцијалних операција дефинисаних у Поддијелу В или С Анекса I овог правилника.

#### Члан 16.

(Постојеће дозволе пилота)

- (1) Дозволе, које нису усаглашене са JAR, укључујући припадајућа овлашћења, потврде, ауторизације и/или квалификације издате или признате од ВНДСА прије примјене овог правилника, ВНДСА конвертује у дозволе из Дијела-FCL.
- (2) Дозволе које нису усаглашене са JAR конвертују се у дозволе из Дијела-FCL и припадајућа овлашћења и потврде у складу са:
  - а) одредбама Анекса II; или
  - б) елементима утврђеним у извјештају о замјени.
- (3) Извјештај о замјени:
  - а) израђује ВНДСА;
  - б) описује постојеће захтјеве на основу којих су издате дозволе пилота;
  - ц) описује обим привилегија које су дате пилотима;
  - д) назначавача за које захтјеве из Анекса I овог правилника се даје признавање;
  - е) назначавача било која ограничења која ће бити уписана у дозволу из дијела-FCL и било које захтјеве које пилот мора испунити како би се уклонила та ограничења.
- (4) Извјештај о конверзији садржи копије свих докумената који су потребни како би се доказали елементи из става (3) тачка а) до е) овог члана, укључујући копије релевантних постојећих захтјева и процедура. Приликом израде извјештаја о конверзији, ВНДСА настоји да се, колико год је то могуће, пилотима омогући да задрже тренутни обим активности.
- (5) Независно од става (2) овог члана, потврде инструктора за овлашћења за класу или потврде испитивача који имају привилегије за једнопилотни сложени ваздухоплов високих перформанси конвертују се у потврду инструктора за овлашћење за тип или потврду испитивача за једнопилотне авионе.
- (6) ВНДСА може одобрити ученику који похађа курс оспособљавања за LAPL да користи ограничене привилегије без надзора прије него што испуни све захтјеве потребне за издавање LAPL под сљедећим условима:
  - а) подручје примјене привилегија заснива се на процјени безбједносног ризика коју обавља ВНДСА, узимајући у обзир потребан степен оспособљавања нужан за постизање потребног нивоа пилотске вјештине;
  - б) привилегије су ограничене на сљедеће:

- 1) територију Босне и Херцеговине;
  - 2) ваздухоплове регистроване у Босни и Херцеговини;
  - 3) авионе и хеликоптере, који су једномоторни клипни ваздухоплови са максималном масом полијетања која не прелази 2 000 kg, једрилице и балоне;
- ц) носиоцу ауторизације који се пријави за издавање LAPL, BHSCA признаје оспособљавање које је спроведено у складу са предметном ауторизацијом, а на основу препоруке АТО или DTO;
- д) BHSCA прати коришћење одобрења издатих на основу овог става како би обезбиједила прихватљив ниво безбједности ваздушне пловидбе и предузела одговарајуће мјере у случају повећаног безбједносног ризика или било којих других безбједносних питања.
- (7) До 31. децембра 2022. године BHSCA може издати одобрење пилоту за уживање посебних ограничених привилегија за управљање ваздухопловом у инструменталним условима прије него што пилот испуни све потребне услове за издавање овлашћења за инструментално летење у складу са овим правилником, уз сљедеће услове:
- а) BHSCA издаје та одобрења само када је то оправдано одређеним посебним локалним условима који не могу бити испуњени овлашћењима утврђеним овим правилником;
  - б) подручје примјене привилегија које се додјељују ауторизацијом заснива се на процјени ризика безбједности коју обавља BHSCA, узимајући у обзир потребан ниво оспособљавања нужан за постизање потребног нивоа пилотске вјештине;
  - ц) привилегије таквог одобрења ограничене су на ваздушни простор Босне и Херцеговине или њених дијелова;
  - д) ауторизација се издаје подносиоцима захтјева након што заврше одговарајуће оспособљавање које спроводe квалификовани инструктори и докажу потребне вјештине квалификованом испитивачу, како је одредила BHSCA;
  - е) BHSCA прати активности повезане са одобрењем како би обезбиједила прихватљив ниво безбједности ваздушне пловидбе и предузела одговарајуће мјере у случају утврђивања повећаног ризика или било каквих безбједносних проблема;
- (8) Додатни захтјеви BHSCA у погледу поступања по дозволама које нису JAR усаглашене, прописани су Анексом XI овог правилника.

#### ДИО ЧЕТВРТИ – ПРИВИЛЕГИЈЕ И ОВЛАШЋЕЊА

##### Члан 17.

(Привилегије овлашћења за инструментално летење које се односе на навигацију засновану на перформансама (performance-based navigation))

- (1) Пилоти смију летјети у складу са поступцима навигације засноване на перформансама (PBN) само након што им се у овлашћење за инструментално летење (IR) упишу привилегије за посебно овлашћење PBN.
- (2) Пилоту се одобравају привилегије за PBN ако испуњава сљедеће захтјеве:
  - а) пилот је успјешно завршио курс теоријског знања који укључује PBN у складу са FCL.615 Анекса I (Дио-FCL);
  - б) пилот је успјешно завршио летачко оспособљавање које укључује PBN у складу са FCL.615 Анекса I (Дио-FCL);
  - ц) пилот је успјешно завршио испит практичне оспособљености у складу са Додатком 7. Анекса I (Дио-FCL) или испит практичне оспособљености или провјеру стручности у складу са Додатком 9. Анекса I (Дио-FCL).
- (3) Захтјеви из става (2) тачка а) и б) овог члана сматрају се испуњеним ако надлежни орган сматра да је стручност стечена оспособљавањем или познавањем PBN операција једнако вриједна знању стеченом на курсевима из става (2) тачка а) и б) овог члана, те пилот покаже такву стручност испуњавањем критеријума испитивача на провјери стручности или испиту практичне оспособљености из става (2) тачка ц) овог члана.
- (4) Након што пилот успјешно заврши испит практичне оспособљености или провјеру стручности, подаци о успјешном доказивању стручности за PBN у складу са ставом (2) тачка ц) овог члана уносе се у књижицу летења или други одговарајући документ и потписује их испитивач који је одржао испит или обавио провјеру.

##### Члан 18.

(Оспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из неправилног положаја)

- (1) Оспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из истог постаје обавезан дио курса оспособљавања за дозволу пилота вишечлане посаде (MPL), интегрисаног курса оспособљавања за саобраћајног пилота авиона (ATPL(A)), курса оспособљавања за дозволу професионалног пилота авиона (CPL(A)) и курсева оспособљавања за овлашћења за класу или тип за:
  - а) једнопилотне авионе којима се управља у вишепилотним операцијама;
  - б) једнопилотне сложене авионе који немају високе перформансе;
  - ц) једнопилотне сложене авионе високих перформанси; или
  - д) вишепилотне авионе,
 у складу са Анексом I (Дио-FCL).
- (2) Кад је ријеч о курсевима оспособљавања из става (1) овог члана, који су започети прије 20. децембра 2019. године у одобреној организацији за оспособљавање (АТО), оспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из истог није обавезно ако је:
  - а) курс оспособљавања за CPL(A), ATP(A) или MPL на други начин завршен у складу са Анексом I (Дио-FCL), те ако је испит практичне оспособљености положен у складу са FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) или FCL.415.A (MPL) Анекса I (Дио-FCL) најкасније до 20. децембра 2022. године; или
  - б) курс оспособљавања за овлашћења за класу или тип авиона на други начин завршен у складу са Анексом I (Дио-FCL), те ако је испит практичне оспособљености положен у складу са другим подставом тачке FCL.725(с) Анекса I (Дио-FCL) овог правилника најкасније до 20. децембра 2022. године.
- (3) За потребе става (1) овог члана, BHSCA може на основу властите процјене и препоруке АТО признати било које оспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћања из истог завршено прије 20. децембра 2019. године у оквиру постојећих захтјева за оспособљавање.

## Члан 19.

(Прелазне мјере за носиоце овлашћења за инструментално летење на рути)

- (1) До 8. септембра 2022. године, укључујући тај датум, носиоци овлашћења за инструментално летење на рути (EIR) наведени под FCL.825 Анекса I (Дио FCL) овог правилника:
  - а) имају право наставити користити привилегије EIR;
  - б) и даље имају право на продужавање или обнављање EIR у складу са FCL.825(g) Анекса I (Дио-FCL) овог правилника;
  - ц) имају право на пуно признавање за потребе испуњавања захтјева за оспособљавање из FCL.835(c)(2)(i) и (iii) Анекса I (Дио-FCL) овог правилника кад подносе захтјев за основно овлашћење за инструментално летење (BIR) у складу са FCL.835 Анекса I (Дио-FCL) овог правилника;
  - д) и даље имају право на пуно признавање како је утврђено за имаоце EIR у Анексу I (Дио FCL).
- (2) Од 8. септембра 2023. године курсеви за оспособљавање за EIR из става (1) овог члана, који су започели прије тог датума, смију се наставити и сматрају се курсевима за оспособљавање за BIR. Одобрена организација за оспособљавање одговорна за курс за оспособљавање за BIR процјењује подносиоца захтјева и утврђује колико се оспособљавање за EIR признаје за стицање BIR.
- (3) Подносиоцима захтјева за BIR који имају EIR или који су положили испит из теоријског знања за EIR у складу са FCL.825(d) Анекса I прије 8. септембра 2023. године, то се признаје у потпуности за потребе испуњавања захтјева за оспособљавање и испитивање из теоријског знања за BIR.

## Члан 20.

(Прелазне мјере за привилегије овлашћења за инструментално летење за једномоторне хеликоптере)

- Не доводећи у питање наведено под FCL.630.H Анекса I (Дио-FCL) овог правилника, примјењује се следеће:
- а) овлашћења за инструментално летење за хеликоптере (IR(H)) издата у складу са Анексом I (Дио-FCL) овог правилника прије 30. октобра 2022. године сматрају се IR(H) и за једномоторне и за вишемоторне хеликоптере и поново се издају као IR(H) при поновном издавању дозволе пилота хеликоптера из административних разлога.
  - б) подносиоцима захтјева који су прије 30. октобра 2022. године започели оспособљавање за IR(H) за једномоторне или вишемоторне хеликоптере допуштено је завршити то оспособљавање и, у том случају, добити IR(H) за једномоторне и вишемоторне хеликоптере.

## Члан 21.

(Прелазне мјере за оспособљавање, тестирање и провјеру у вези са вишепилотним операцијама на једнопилотним хеликоптерима)

- (1) ВНДСА може одлучити да изда посебне привилегије за спровођење оспособљавања, испита практичне оспособљености и провјера стручности у вишепилотним операцијама на једнопилотним хеликоптерима подносиоцима захтјева који испуњавају све следеће услове:
  - а) имају потврду инструктора или испитивача, зависно од случаја, издату у складу са Анексом I (Дио-FCL) овог правилника, укључујући привиле-

гије за оспособљавање или испитивање, зависно од случаја, на релевантном типу хеликоптера;

- б) завршили су оспособљавање из FCL.735.H (Дио-FCL);
  - ц) имају искуство у вишепилотним операцијама на хеликоптерима на нивоу прихватљивом ВНДСА.
- (2) Привилегије издате у складу са ставом (1) важе до 30. октобра 2025. године. За продужавање привилегија подносиоци захтјева морају испунити захтјеве искуства за привилегије инструктора и испитивача повезане са вишепилотним операцијама на једнопилотним хеликоптерима како је утврђено у Дијелу-FCL.

## Члан 22.

(Замјена квалификација за испитно летење)

- (1) Пилотима, који су прије примјене овог правилника изводили испитне летове категорије 1 и 2 на начин дефинисан Правилником о сертификацији пловидбности и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација или који су изводили наставу за испитне пилоте, квалификације за извођење испитних летова конвертују се у овлашћења за извођење испитних летова у складу са Анексом I овог правилника и, ако је примјењиво, у потврде инструктора испитних летова.
- (2) Ова замјена се мора спровести у складу са елементима успостављеним у извјештају о конверзији који испуњава захтјеве из члана 16. ст. (3) и (4) овог правилника.

## Члан 23.

(Постојеће дозволе инжењера лета)

- (1) Како би се дозволе инжењера лета, издате у складу са Прилогом 1. Чикашке конвенције, конвертовале у дозволе из Дијела-FCL, носиоци дозволе подносе захтјев ВНДСА која врши замјену дозволе.
- (2) Дозволе инжењера лета морају бити конвертоване у дозволе из Дијела-FCL у складу са елементима успостављеним у извјештају о конверзији који испуњава захтјеве из члана 16. ст. (3) и (4) овог правилника.
- (3) Код подношења захтјева за издавање дозволе саобраћајног пилота авиона (ATPL(A)), морају се испунити одредбе о признавању у FCL.510.A(c)(2) Анекса I овог правилника.

## Члан 24.

(Признавање оспособљавања које је започело прије примјене овог правилника)

- (1) С обзиром на издавање дозвола из дијела-FCL у складу са Анексом I, оспособљавање које је започело прије примјене овог правилника у складу са JAR и процедурама, под регулаторним надзором државе чланице предложене за међусобно признавање унутар Заједничких ваздухопловних власти у односу на релевантне JAR, признаје се у потпуности ако се оспособљавање и испитивање заврши до 8. априла 2016. године и уједно се дозвола из Дијела-FCL изда најкасније до 1. априла 2020. године.
- (2) Оспособљавање које је започело прије примјене овог правилника у складу са Прилогом 1. Чикашке конвенције признаје се у сврху стицања дозволе из Дијела-FCL на основу извјештаја о признавању успостављеног од ВНДСА.
- (3) Извјештај о признавању испита описује обим стручног оспособљавања, наводећи који захтјеви за дозволу из Дијела-FCL се признају и, ако је примјењиво, које захтјеве кандидати морају испунити како би им се издале дозволе из Дијела-FCL. Извјештај укључује

копије свих докумената који су потребни како би се доказао обим оспособљавања и важеће законодавство и поступци у складу са којима је оспособљавање започело.

#### Члан 25.

(Оспособљавање за овлашћење за тип ваздухоплова и подаци о оперативној прикладности)

- (1) Када се у анексима овог правилника позива на податке о оперативној прикладности утврђеној у складу са Правилником о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација, а они нису доступни за ваздухоплов одговарајућег типа, полазник курса оспособљавања за овлашћење за тип мора испунити само одредбе анекса овог правилника.
- (2) У курсеве оспособљавања за овлашћења за тип, одобрене прије него што је у подацима о оперативној прикладности за одговарајући тип ваздухоплова у складу са Правилником о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација, одобрен минимални наставни план за оспособљавање пилота за овлашћење за тип, обавезни елементи оспособљавања се морају уврстити у року од шест мјесеци од ступања на снагу овог правилника или у року од двије године од одобрења података о оперативној прикладности, шта год наступи касније.
- (3) Додатни захтјеви BHDCA у погледу поступања у случају овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције прописани су Анексом XI овог правилника.

#### Члан 26.

(Признавање искуства стеченог током војне службе ради издавања дозвола пилота)

- (1) У сврху стицања дозволе из Дијела-FCL, држављанин Босне и Херцеговине који посједује летачко искуство стечено током војне службе мора поднијети захтјев BHDCA.
- (2) Знање, искуство и вјештине стечене у војној служби ће се признати у сврху испуњавања релевантних захтјева Анекса I овог правилника у складу са елементима извјештаја о признавању потврђеног од стране BHDCA.
- (3) Извјештај о признавању:
  - а) описује захтјеве на основу којих су се војне дозволе, овлашћења, потврде, ауторизације и/или квалификације издавале;
  - б) описује обим привилегија које су пилоти стекли;
  - ц) утврђује за које захтјеве Анекса I овог правилника се признавање даје;
  - д) утврђује било какво ограничење које треба бити укључено у дозволу из Дијела-FCL и било који захтјев који пилот мора испунити како би се то ограничење отклонило;
  - е) укључује копије свих докумената који су потребни како би се доказали наведени елементи, заједно са копијама релевантних захтјева и поступака.
- (4) Додатни услови и захтјеви BHDCA у погледу признавања искуства стеченог током војне службе прописани су Анексом XI овог правилника.

#### Члан 27.

(Организација за оспособљавање пилота)

- (1) Организације су у складу са чланом 9. став (2) овог правилника овлашћене да спроводе оспособљавање пилота укључених у управљање ваздухопловом из члана

2. овог правилника само ако је BHDCA тим организацијама издала потврду којом се потврђује да испуњавају битне захтјеве из Анекса X овог правилника и захтјеве из Анекса VII овог правилника.

- (2) Организације за оспособљавање пилота које спроводе оспособљавање за IR(H) морају прилагодити свој програм оспособљавања како би га ускладили са Анексом I до 30. октобра 2023. године.

#### Члан 28.

(Уређаји за оспособљавање који симулирају лет)

Уређаји за оспособљавање који симулирају лет (FSTD) који се користе за оспособљавање, испитивање и провјеру чланова летачке посаде, уз изузетак развојних уређаја за оспособљавање за тестно летење, испуњавају техничке захтјеве и управне поступке из анекса VI и VII овог правилника, те морају посједовати квалификацију.

#### Члан 29.

(Ваздухопловно-медицински центри)

Ваздухопловно-медицински центри испуњавају техничке захтјеве и управне поступке како је одређено Анексом VI и VII овог правилника, те се морају сертифицирати.

#### Члан 30.

(Здравствена способност чланова кабинске посаде)

Чланови кабинске посаде који су укључени у операције ваздухоплова из члана (2) овог правилника придржавају се техничких захтјева и управних поступака утврђених у Анексу IV овог правилника.

#### Члан 31.

(Квалификације чланова кабинске посаде и припадајуће потврде)

- (1) Чланови кабинске посаде укључени у комерцијалне операције ваздухоплова из члана 2. тачка а) алинеја 1) и 2) овог правилника, морају бити квалификовани и посједовати припадајућу потврду у складу са техничким условима и управним поступцима утврђеним у анексима V и VI овог правилника.
- (2) За чланове кабинске посаде укључене у комерцијалне операције хеликоптера почетком примјене овог правилника:
  - а) сматра се да су у складу са захтјевима за почетно оспособљавање из Анекса V овог правилника ако су усклађени са примјењивим оспособљавањем, провјерама и захтјевима за скорашњим искуством дефинисаним захтјевима JAR за комерцијални ваздушни превоз хеликоптерима; или
  - б) ако нису усклађени са примјењивим оспособљавањем, провјерама и захтјевима за скорашњим искуством како је то описано захтјевом JAR за комерцијални ваздушни превоз хеликоптерима, захтјева се завршавање свог потребног оспособљавања и провјере потребне за операције хеликоптерима, осим почетног оспособљавања, прије него се могу сматрати да су усклађени са овим правилником; или
  - ц) ако не учествују у комерцијалним операцијама хеликоптерима више од 5 година, захтјева се завршавање почетног оспособљавања и полагање одговарајућих испита као што је прописано у Анексу V овог правилника, прије него се могу сматрати да су у складу са овим правилником.
- (3) Без обзира на члан 4. овог правилника, потврде члана кабинске посаде које су у складу са форматом прописаним у Анексу VI овог правилника, издају се свим члановима кабинске посаде укљученим у

комерцијалне операције хеликоптера најкасније шест мјесеци од ступања на снагу овог правилника.

#### Члан 32.

(Способности надзора)

- (1) ВНДСА је надлежни орган за сертификацију и надзор лица и организација које су предмет овог правилника.
- (2) У случају да Босна и Херцеговина, поред ВНДСА, именује још неки субјекат као надлежни орган:
  - а) подручја стручности сваког надлежног органа јасно су дефинисана у смислу одговорности и географских ограничења;
  - б) између тих органа успоставља се координација како би се обезбиједио ефикасан надзор свих организација и лица који су предмет овог правилника.
- (3) ВНДСА, односно надлежни органи, који су именовани у складу са ставом (2) овог члана, имају потребне способности и ресурсе да обезбиједи надзор свих лица и организација обухваћених планом надзора за испуњавање захтјева на основу овог правилника.
- (4) Особље ВНДСА, у складу са релевантним одредбама прописа Босне и Херцеговине који дефинише сукоб интереса и прописа којим се утврђују начин спровођења надзора у цивилном ваздухопловству у Босни и Херцеговини, не врши надзор када постоји доказ да би то могло директно или индиректно резултирати сукобом интереса, посебно ако је у питању породични или финансијски интерес.
- (5) Особље, које ВНДСА овласти за спровођење сертификације и/или надзора, овлашћено је за вршење најмање следећих задатака:
  - а) преглед записа, података, процедуре и било којег другог релевантног материјала како би могли спроводити сертификацију и/или послове надзора;
  - б) узимање копија или дијелова тих записа, података, процедура или других материјала;
  - ц) тражење усменог образложења на лицу мјеста;
  - д) улазак у релевантне просторије, оперативна мјеста или превозна средства;
  - е) спровођење стручног надзора, истрага, процјене и инспекције, укључујући инспекције на стајанци и ненајављене инспекције; и
  - ф) спровођење или покретање мјера принудног извршења за обезбјеђење примјене прописа на одговарајући начин.
- (6) Задаци из става (5) овог члана спроводе се у складу са Правилником о надзору у цивилном ваздухопловству.

#### Члан 33.

(Прихватљиви начин усклађивања)

- (1) Овим правилником преузимају се прихватљиви начини усклађивања које доноси Агенција (Assessable Means of Compliance - AMC) а на које упућују одредбе овог правилника. Наведени документи се не преводe и исти су доступни путем линка који се налази на интернет страници ВНДСА.
- (2) У погледу прихватљивих начина усклађивања из става (1) овог члана примјењује се последња верзија, публикована од стране Агенције, а која омогућава примјену тренутних захтјева дефинисаних прилозима овог правилника.
- (3) У случају да постоје одступања између прихватљивих начина усклађивања из става (2) овог члана и захтјева прописаних анексима овог правилника, примјењују се прихватљиви начини усклађивања уколико су

повољнији за подносиоца захтјева и нису у супротности са захтјевима прописаним прилозима овог правилника.

#### Члан 34.

(Додатни захтјеви ВНДСА у погледу примјене анекса овог правилника)

Додатни захтјеви ВНДСА у погледу примјене анекса који чине саставни дио овог правилника прописани су Анексом XI овог правилника.

#### Члан 35.

(Непримјењиве одредбе)

- (1) Непримјењиве одредбе из Уредбе комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 од 3. новембра 2011. године о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са члановима посаде ваздухоплова у цивилном ваздухопловству у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета, наведене су у Анексу XII овог правилника.
- (2) Непримјењиве одредбе Уредбе (ЕУ) 2018/1139 Европског парламента и Савјета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе и измјени уредби (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савјета, те стављају ван снаге уредби (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета и Уредбе Савјета (ЕЕЗ) бр. 3922/91 наведене су у Анексу XII овог правилника.
- (3) Одредбе из ст. (1) и (2) овог члана примјењују се након завршетка првог прелазног периода док Босна и Херцеговина не испуни све услове предвиђене у члану 2. став (1) Протокола II ЕСАА споразума.

#### Члан 36.

(Стављање прописа ван снаге)

- (1) Ступањем на снагу овог правилника престаје да важи:
  - Правилник о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству ("Службени гласник БиХ", број 04/18);
  - Правилник о условима и начину стицања и издавања дозвола, овлашћења и ауторизација ваздухопловном особљу - пилотима авиона и пилотима хеликоптера који посједују војно летачко искуство ("Службени гласник БиХ", број 45/10).
- (2) Ступањем на снагу овог правилника престаје да важи члан 3. став (1), члан 3. став (2), члан 3. став (3) тач. а), б) и д), члан 2. став (1), члан 2. став (2), члан 2. став (3) тач. а) и б) Поглавље I Додатка I, члан 7. Поглавље II Додатка I, члан 21. Поглавље III Додатка I, Анекс II и III Додатка I Правилника о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и надлежностима Агенције за безбједност ваздушне пловидбе ("Службени гласник БиХ", број 45/10).

#### Члан 37.

(Ступање на снагу и примјена)

- (1) Дозволе пилота и припадајућа овлашћења, потврде и ауторизације, љекарска увјерења, одобрења организација за обуку, одобрења ваздухопловно-медицинским центрима, потврде квалификације FSTD, који су издати или прихваћени у складу са Правилником о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству ("Службени гласник БиХ", број 04/18) остају на снази ступањем на снагу овог правилника.

- (2) Поступци, који до ступања на снагу овог правилника нису окончани, окончаће се у складу са одредбама оног правилника које су повољније за подносиоца захтјева.
- (3) Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ", а примјењиваће се након три мјесеца од дана ступања на снагу.

Број 1-3-02-2-403-5/22

9. децембра 2022. године

Бања Лука

Генерални директор

Чедомир Шушњар, с.р.

## АНЕКС I<sup>2</sup>

[ДИО-FCL]

ПОДДИО А

### ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ

#### FCL.001 Надлежни орган

За потребе овог дијела надлежни орган је Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине којој особа подноси захтјев за издавање дозвола пилота или припадајућих овлашћења или потврда.

#### FCL.005 Подручје примјене

Овим се дијелом утврђују захтјеви за издавање дозвола пилота и припадајућих овлашћења и потврда и услова за њихово важење и коришћење.

#### FCL.010 Дефиниције

За потребе овог анекса (Дио-FCL) примјењују се следеће дефиниције:

**Доступан (Accessible)** означава да уређај може употребљавати:

- одобрена организација за оспособљавање (АТО) под чијим се одобрењем спроводи курс оспособљавања за овлашћење за класу или тип, или испитивач који спроводи процјену стручности, испит практичне оспособљености или провјеру стручности у сврху процјене, испитивања или провјере.

**Акробатски лет (Acrobatic flight)** означава намјерно изведен маневар ваздухоплова у лету који укључује наглу промјену положаја ваздухоплова, неуобичајен положај ваздухоплова или неуобичајену промјену брзине лета, која није неопходна за нормалан лет или за оспособљавање у сврху стицања дозвола, потврда или овлашћења осим за овлашћење за акробатско летење.

**Авион (Aeroplane)** означава ваздухоплов тежи од ваздуха, покретан мотором, који узгон у лету добива углавном због аеродинамичких реакција на површинама крила.

**Авион којим се изводе операције уз учешће копилота (Aeroplane required to be operated with a co-pilot)** означава тип авиона којим се мора управљати с копилотом како је одређено у приручнику летења или у АОС.

**Оспособљавање за избјегавање неправилног положаја авиона и враћање у правилан положај (Aeroplane upset prevention and recovery training (UPRT))** означава оспособљавање које се састоји од:

- оспособљавања за избјегавање неправилног положаја авиона: комбинације теоријског знања и летачког оспособљавања с циљем пружања потребних компетенција летачкој посади за избјегавање неправилног положаја авиона; и
- оспособљавања за враћање из неправилног положаја авиона: комбинације теоријског знања и

летачког оспособљавања с циљем пружања потребних компетенција летачкој посади за враћање из неправилног положаја авиона.

**Ваздухоплов (Aircraft)** означава било коју направу тежу од ваздуха која се може одржавати у ваздуху путем реакције ваздуха, осим реакције ваздуха с површином земље.

**Вођење ваздухоплова (Airmanship)** означава досљедну примјену добре процјене и знања, вјештина и ставова за постизање циљева лета.

**Ваздушни брод (Airship)** означава ваздухоплов лакши од ваздуха покретан мотором, осим ваздушних бродова узгоњених врућим ваздухом, који се сматрају балонима у складу релевантним одредбама прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне.

**Доступан FSTD (Available FSTD)** означава сваки уређај за оспособљавање који симулира лет (FSTD) који је у сваком тренутку доступан оператору FSTD или кориснику.

**Угловна операција (Angular operation)** означава операцију инструменталног прилаза у којој се највећа прихватљива грешка/одступање од задате путање лета изражава као отклон игала на индикатору одступања од задате путање лета (Course Deviation Indicator, CDI) или као еквивалентан приказ на екрану у пилотској кабини.

**Процјена стручности (Assessment of competence)** означава демонстрацију вјештина, знања и става у оквиру почетног издавања, продужавања или обнављања потврде инструктора или испитивача.

**Балон (Balloon)** означава ваздухоплов лакши од ваздуха, без мотора, који се у лету одржава употребом плина или пламена. За потребе овог дијела, ваздушни брод на врући ваздух, иако покретан мотором, сматра се такође балоном.

**Категорија ваздухоплова (Category of aircraft)** означава категоризацију ваздухоплова према дефинисаним основним карактеристикама, нпр. авион, ваздухоплов с погоњеним узгоном, хеликоптер, ваздушни брод, једрилица, слободни балон.

**Класа авиона (Class of aeroplane)** означава категоризацију авиона којима се могу изводити операције с једним пилотом и не захтијевају овлашћење за тип.

**Комерцијални ваздушни превоз (Commercial air transport)** означава ваздушни превоз путника, робе и поште у замјену за новчану или другу врсту накнаде.

**Способност (Competency)** означава комбинацију вјештина, знања и ставова потребних да би се задатак извршио у прописаном стандарду.

**Елемент способности (Competency element)** означава радњу која чини задатак који има свој почетак и завршетак, те којом су јасно одређене његове границе и мјерљиви исход.

**Јединица за стицање способности (Competency unit)** означава дискретну функцију која се састоји од броја елемената способности.

**Копилот (Co-pilot)** означава пилота који није вођа ваздухоплова, а који управља ваздухопловом за чије операције је потребно више од једног члана посаде, искључујући пилота који је у ваздухоплову у сврху оспособљавања за стицање дозволе или овлашћења.

**Рутно навигационо летење (Cross-country)** означава лет између тачке поласка и тачке доласка према руте раније планираној користећи се стандардним навигационим процедурама.

<sup>2</sup> Форма и унутрашња подјела Анекса I до Анекса IX дати су у изворном облику (коришћена верзија на енглеском језику) и на латиничном писму с циљем лакшег реферисања на исте.

**Копилот у крстарењу** (Cruise relief co-pilot) означава пилота који замјењује копилота у фази крстарења авиона, у вишепилотним операцијама изнад FL 200.

**Налет с инструктором** (Dual instruction time) означава налет или инструментални налет на земљи током којег се особа оспособљава од инструктора ауторизованог у ту сврху.

**Летење на рути према IFR** (En route IFR flight) означава фазу лета према IFR која почиње од краја полазног поступка према IFR и завршава с почетком поступка прилажења према IFR.

**Грешка** (Error) означава радњу или недостатак исте којом летачка посада узрокује одступања од организационих намјера или намјера или очекивања у лету.

**Управљање грешкама** (Error management) означава процес откривања и реаговања на грешку противмјерама које смањују или елиминирају последице грешке, те смањују вјероватноћу грешке или нежељених стања ваздухоплова.

**Симулатор летења** (Full Flight Simulator (FFS)) означава потпуну копију пилотске кабине одређеног типа и модела ваздухоплова, укључујући комплетну опрему и компјутерске програме потребне за симулацију земаљских и летних операција ваздухоплова, заједно са системом за визуелну презентацију спољашњег свијета као поглед из пилотске кабине и покретну платформу.

**Налет** (Flight time):

- за авионе, моторне једрилице и ваздухоплове с погоњеним узгоном означава укупно вријеме од тренутка кад се ваздухоплов покрене у сврху полијетања до тренутка кад се потпуно заустави након лета;
- за хеликоптере означава укупно вријеме од почетка ротације ротора до тренутка кад се хеликоптер потпуно заустави након лета и ротација ротора престане;
- за ваздушне бродове означава укупно вријеме од тренутка одвајања ваздушног брода од везног мјеста, до тренутка кад се ваздушни брод потпуно заустави након лета и веже за везно мјесто.

**Налет под инструменталним правилима (IFR)** (Flight time under Instrument Flight Rules (IFR)) означава укупно вријеме лета током којег ваздухоплов лети према правилима инструменталног летења.

**Уређај за летачко оспособљавање (FTD)** (Flight Training Device (FTD)) означава потпуну копију пилотских инструмената, опреме и команди лета одређеног типа и модела ваздухоплова, укључујући опрему и компјутерске програме потребне за симулацију одређених радњи у пилотској кабини у операцијама на земљи и у ваздуху. Не захтијева визуелни систем ни покретну платформу, осим у случају хеликоптера нивоа 2 и 3, када су обавезни визуелни системи.

**Уређај за оспособљавање летачких и навигационих процедура (FNPT)** (Flight and Navigation Procedures Trainer (FNPT)) означава уређај који представља пилотску кабину одређеног типа или класе и модела ваздухоплова укључујући опрему и компјутерске програме потребне за симулацију одређених радњи у пилотској кабини у операцијама на земљи и у ваздуху.

**Летење искључиво према инструментима** (Flown solely by reference to instruments) означава да пилоти управљају ваздухопловом не ослањајући се на било какве спољашње визуелне референце у симулираним или стварним инструменталним метеоролошким условима (IMC).

**Хеликоптер** (Helicopter) означава ваздухоплов тежи од ваздуха који се у ваздуху одржава углавном због реакција

ваздуха на један или више погоњених ротора на приближно вертикалним осама.

**Инструментални налет у лету** (Instrument flight time) означава налет током којег пилот управља ваздухопловом у лету искључиво користећи инструменте.

**Инструментални налет на земљи** (Instrument ground time) означава вријеме током којег се пилот оспособљава за симулирано инструментално летење у уређају за оспособљавање који симулира лет (FSTD).

**Инструментални налет** (Instrument time) означава инструментални налет у лету или инструментални налет на земљи.

**Лет са ограниченим бројем инструмената** (Limited panel instrument flight) означава утврђивање висине помоћу читавања резервних инструмената након губитка главних референтних система за позиционирање и смјер.

**Линеарна операција** (Linear operation) означава операцију инструменталног прилаза у којој је највећа прихватљива грешка/одступање од задате путање лета изражено у јединицама дужине, на примјер у наутичким миљама, за латерално одступање од задате путање лета.

**Линијско летење под надзором (LIFUS)** (Line flying under supervision (LIFUS)) означава линијско летење након одобреног ZFTT курса оспособљавања за овлашћење за тип или линијско летење које се захтијева у извјештају о оперативној прикладности (OSD).

**RNAV** (Lateral Navigation) означава латералну навигацију.

**LPV** (Localiser Performance with Vertical Guidance) означава ефикасност локализатора с вертикалним вођењем.

**Вишепилотна операција** (Multi-pilot operation): означава операцију која захтијева најмање два пилота који користе сарадњу вишечлане посаде било у вишепилотном или једнопилотном ваздухоплову;

**Сарадња вишечлане посаде (MCC)** (Multi-crew cooperation (MCC)) означава функционисање чланова летачке посаде као тима под вођством вође ваздухоплова.

**Вишепилотни ваздухоплови** (Multi-pilot aircraft):

за авионе, означава авионе сертифициване за извођење операција с посадом од најмање два пилота;

за хеликоптере, ваздушне бродове и ваздухоплове с погоњеним узгоном означава ваздухоплов који је сертифициван за извођење операција с минималном посадом од најмање два пилота или за који се захтијева извођење операција с најмање два пилота у складу са прописом којим се којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама.

**Ноћ** (Night) означава раздобље од краја вечерњег грађанског сумрака до почетка јутарњег грађанског свитања или друго такво раздобље од заласка до изласка сунца, како га прописује примјерени надлежни орган.

**OSD** (OSD) означава податке о оперативној прикладности утврђени у складу с Анексом I (Део-21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација.

**Други уређаји за оспособљавање** (Other training devices (OTD)) означава помагала за оспособљавање, осим уређаја за оспособљавање који симулирају лет (FSTD), који омогућавају оспособљавање када потпуно летачко окружење није неопходно.

**Навигација заснована на перформансама (PBN)** (Performance-Based Navigation (PBN)) означава просторну навигацију која се заснива на захтјевима у погледу перформанси за ваздухоплове који лете на ATS рути с



поступком инструменталног прилаза или у одређеном ваздушном простору.

**Критеријум учинка** (Performance criteria) означава једноставну изјаву процјене траженог исхода елемента способности те опис критеријума коришћеног да се оцијени да ли је тражени ниво учинка постигнут.

**Вођа ваздухоплова (PIC)** (Pilot-in-command (PIC)) означава пилота који је одређен за вођу и одговоран за безбједно извођење лета.

**Вођа ваздухоплова под надзором (PICUS)** (Pilot-in-command under supervision (PICUS)) означава копилота, који под надзором вође ваздухоплова, обавља дужности и функције вође ваздухоплова, под условом да је метода надзора прихватљива надлежном органу.

**Ваздухоплов с погоњеним узгоном** (Powered-lift aircraft) означава било који ваздухоплов који постиже вертикални узгон и хоризонталан лет уз помоћ различите геометрије ротора или моторске секције која је дио трупа или крила ваздухоплова.

**Једрилица с помоћним мотором** (Powered sailplane) означава једрилицу опремљену с једним или више мотора која, кад мотори не раде, има све карактеристике једрилице.

**Приватни пилот** (Private pilot) означава пилота који поседује дозволу која забрањује управљање ваздухопловом којим се изводе операције за које се даје накнада, осим у случајевима улоге инструктора или испитивача како је успостављено у овом дијелу.

**Провјера стручности** (Proficiency check) означава приказ стручне оспособљености, која укључује и усмено испитивање ако испитивач то сматра потребним, а у сврху обнављања или продужавања важења овлашћења или привилегија.

**Обнављање важења** (Renewal (of, e.g. a rating or certificate)) означава управни поступак који се спроводи након истека важења одобрења или овлашћења, а у сврху обнављања одобрења или овлашћења, за одређени период који слиједи након испуњења прописаних услова.

**Продужавање важења** (Renewal (of, e.g. a rating or certificate)) означава управни поступак који се спроводи унутар важења одобрења или овлашћења, и допушта носиоцу одобрења или овлашћења даље спровођење послова за одређени период који слиједи након испуњења прописаних услова.

**RNP APCH** означава спецификације за PBN које се примјењују за операције инструменталног прилаза.

**RNP APCH операција на минимумима за LNAV** (RNP APCH operation down to LNAV minima) означава операцију дводимензионалног (2D) инструменталног прилаза за који се латерално вођење заснива на одређивању положаја уз помоћ GNSS.

**RNP APCH операција на минимумима за LNAV/VNAV** (RNP APCH operation down to LNAV/VNAV minima) означава операцију тродимензионалног (3D) инструменталног прилаза за који се латерално вођење заснива на одређивању положаја уз помоћ GNSS, док вертикално вођење обезбјеђује функција Baro VNAV или одређивање положаја уз помоћ GNSS који укључује SBAS.

**RNP APCH операција на минимумима за LPV** (RNP APCH operation down to LPV minima) означава операцију тродимензионалног (3D) инструменталног прилаза за који се и латерално и вертикално вођење заснива на одређивању положаја уз помоћ GNSS који укључује SBAS.

**RNP AR APCH** означава навигационе спецификације које се употребљавају за операције инструменталног прилаза за које се захтијева посебно одобрење.

**Рутни сектор** (Route sector) означава лет који обухвата полијетање, одлазну процедуру, лет не краћи од 15 минута, долазну процедуру, прилаз и слијетање.

**Једрилица** (Sailplane) означава ваздухоплов тежи од ваздуха који се у ваздуху одржава реакцијом ваздуха у односу на аеродинамички профил крила – ваздухоплов чији лет не зависи од мотора.

**Једнопилотни ваздухоплови** (Single-pilot aircraft):

- за авионе, означава ваздухоплов који је сертификован за извођење операција с једним пилотом;
- за хеликоптере, ваздушне бродове и ваздухоплове с погоњеним узгоном, означава ваздухоплов који је сертификован за операције с једним пилотом и за који се не захтијева извођење операција с најмање два пилота у складу с прописом којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама.

**Испит практичне оспособљености** (Skill test) означава испит практичне оспособљености у сврху стицање дозволе или овлашћења, укључујући и усмено испитивање ако испитивач то сматра потребним.

**Самосталан налет** (Solo flight time) означава налет током којег је ученик пилот једина особа у ваздухоплову.

**Ученик пилот у својству вође ваздухоплова (SPIC)** (Student pilot-in-command (SPIC)) означава ученика пилота који дјелује као вођа ваздухоплова у лету с инструктором током којег инструктор не утиче на одлуке или управљање авионом, већ само надгледа радње ученика који дјелује као вођа ваздухоплова.

**Угрожавање** (Threat) означава догађаје или грешке који се јављају изван утицаја летачке посаде, повећавајући оперативну сложеност и за које морају бити предузете одређене радње да би се одржала граница безбједности.

**Управљање угрожавањем** (Threat management) означава процес откривања и реаговања на пријетње противмјерама које смањују или елиминишу посљедице пријетње, те смањују вјероватноћу грешке или нежељених стања ваздухоплова.

**Операција тродимензионалног (3D) инструменталног прилаза** (Three-dimensional (3D) instrument approach operation) означава операцију инструменталног прилаза у којој се примјењује и латерално и вертикално навигационо вођење.

**Моторна једрилица (TMG)** (Touring motor glider (TMG)) означава, ако није другачије спецификовано на основу сертификационог поступка у складу с Анексом I (Part 21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација, класу једрилица с помоћним мотором које имају мотор и елису који се не могу увући. Једрилица те класе мора бити способна полетјети и пењати се властитим погоном у складу с летачким приручником.

**Операција дводимензионалног (2D) инструменталног прилаза** (Two-dimensional (2D) instrument approach operation) означава операцију инструменталног прилаза у којој се примјењује само латерално навигационо вођење.

**Тип ваздухоплова** (Type of aircraft) означава категорију ваздухоплова која захтијева овлашћење за тип како је одређено у подацима о оперативној прикладности (operational suitability data - OSD) успостављеним у складу с Дијелом 21, и која укључује све ваздухоплове једнаког основног дизајна, укључујући модификације, осим модификација које утичу на начин управљања или карактеристике лета.

**Списак овлашћења за тип и уписа у дозволи** (Type rating and licence endorsement list) означава списак који је Агенција објавила на основу резултата евалуације OSD и који садржава класе и типове авиона за потребе издавања дозвола за летачку посаду.

**VNAV** означава вертикалну навигацију.

**Оператор за оспособљавање које се заснива на доказима (оператор ЕВТ)** (Evidence based training (EBT) operator) означава организацију која има потврду ваздушног превозника (АОС) у складу са Анексом III (Дио-ОРО) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама и која је спровела програм ЕВТ који је одобрио надлежни орган у складу с одредбама тог прописа.

**Практична процјена ЕВТ** (EBT practical assessment) означава методу за процјену дјелотворности која служи за провјеру интегрисаног извођења компетенција. Одвија се у симулираним или оперативним условима.

**Програм ЕВТ** (EBT programme) означава програм процјене и оспособљавања пилота у складу с ОРО.FCL.231 Анекса III (Дио-ОРО) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама.

**Мјешовити програм ЕВТ** (Mixed EBT programme) означава сва операторова периодична оспособљавања и провјеравања предвиђена у тачки ОРО.FC.230 Анекса III (Дио-ОРО) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама чији се дио односи на примјену ЕВТ, али који не замјењује провјере стручности предвиђене Додатком 9. овог анекса.

#### **FCL.015 Захтјев и стицање, продужавање и обнављање дозвола, овлашћења и потврда**

- Захтјеви за издавање, продужавање или обнављање дозвола пилота, припадајућих овлашћења и потврда и за све измјене тих дозвола, овлашћења и потврда подносе се надлежном органу у облику и на начин који одреди тај надлежни орган. Захтјев мора садржавати доказе да подносилац захтјева испуњава све услове за издавање, продужавање или обнављање дозволе или потврда или припадајућих овлашћења или уписа, како је прописано у овом анексу (Дио-FCL) и Анексу IV (Дио-MED).
- Ако није другачије наведено у овом анексу, надлежни орган мора у дозволу или потврду уписати свако ограничење или проширење привилегија које даје дозвола, овлашћење или потврда.
- Особа не смије посједовати више од једне дозволе по категорији ваздухоплова која је издата у складу с овим дијелом.
- Носилац дозволе предаје захтјеве наведене под (а) надлежном органу који одреди држава чланица у којој је издата дозвола носиоца у складу с овим анексом (Дио-FCL), прописом којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или прописом којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице у зависности од случаја.
- Носилац дозволе издате у складу с овим анексом (Дио-FCL) може надлежном органу, којег је именovala нека друга држава чланица, поднијети захтјев за промјену надлежног органа за све своје дозволе, како је наведено под (d).
- За издавање дозволе, овлашћења или потврда подносилац захтјева дужан је поднијети захтјев у року од 6 мјесеци од успешног полагања испита практичне оспособљености или проласка процјене стручности.

- Оспособљавање завршено на ваздухоплову или на уређајима за оспособљавање који симулирају лет (FSTD) у складу са Анексом III (Дио-ОРО) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама узима се у обзир у оквиру захтјева за искуством и продужавање рока утврђених у овом анексу (Дио-FCL).

#### **FCL.020 Ученик пилот**

- Ученик пилот не смије летјети самостално осим ако је добио ауторизацију да то учини и ако је под надзором инструктора летења.
- Прије првог самосталног лета ученик пилот морао је навршити најмање 16 година.

#### **FCL.025 Спровођење теоријског дијела испита у сврху стицања дозвола и овлашћења**

- Одговорности подносиоца захтјева
  - Подносиоци захтјева морају приступити цјелокупном сету теоријског дијела испита за стицање одређене дозволе или овлашћења за које је надлежна ВНДСА или је надлежан орган друге државе под условима које утврди ВНДСА.
  - Подносиоци захтјева смију приступити испиту теоријског знања ако их препоручи пријављена организација за оспособљавање (DTO) или одобрена организација за оспособљавање (ATO) одговорна за њихово оспособљавање, и то након што су завршили одговарајуће елементе курса теоријског дијела оспособљавања у задовољавајућем стандарду.
  - Препорука пријављене или одobreне организације за оспособљавање важи 12 мјесеци. Ако подносилац захтјева није приступио полагању испита теоријског знања барем једанпут у том периоду, потребу за даљим оспособљавањем одређује DTO или ATO на основу потреба подносиоца захтјева.
- Критеријуми за успјешно положен испит
  - Успјешан пролаз на поједином испиту теоријског знања подносилац захтјева постиже ако има барем 75% бодова на том испиту. Нема казних бодова.
  - Ако није другачије одређено овим дијелом, за подносиоца захтјева ће се сматрати да је успјешно положио захтјевани испит из теоријског знања за одговарајућу дозволу пилота или овлашћење ако је успјешно положио све прописане испите теоретског знања унутар периода од 18 мјесеци које почиње од краја календарског мјесеца када је подносилац захтјева први пут приступио полагању испита.
  - Ако подносилац захтјева за испит теоријског знања за АТРЛ, за стицање дозволе професионалног пилота (CPL) или овлашћења за инструментално летење (IR) није успио положити поједини испит теоријског знања у четири покушаја или није успио положити цјелокупни сет испита теоријског знања током шест испитних покушаја или у периоду наведеном под (b)(2), мора поново положити цјелокупни скуп испита теоријског знања.
  - Ако подносиоци захтјева за издавање дозволе пилота лаког ваздухоплова (LAPL) или дозволе приватног пилота (PPL) нису успјели положити поједини испит теоријског знања у четири покушаја или нису успјели положити цјелокупни сет испита теоријског знања у периоду наведеном

- под (b)(2), морају поново полагати цјелокупни скуп испита теоријског знања.
- (5) Прије поновног полагања цјелокупног сета испита теоријског знања подносиоци захтјева морају обавити додатно оспособљавање у пријављеној или одобреној организацији за оспособљавање. Обим и трајање тог оспособљавања одређује пријављена или одобрена организација за оспособљавање на основу потреба подносиоца захтјева.
- (c) Период важења
- (1) Успјешно полагање испита из теоријског знања сматраће се важећим:
- (i) у периоду од 24 мјесеца за издавање дозволе пилота лаког ваздухоплова или дозволе приватног пилота;
- (ii) у периоду од 36 мјесеци за издавање дозволе професионалног пилота или овлашћења за инструментално летење;
- (iii) неограничено за стицање основног овлашћења за инструментално летење (BIR).
- Периоди наведени под (i) и (ii) рачунају се од дана на који су пилоти положили испите из теоријског знања у складу са наведеним под (b)(2).
- (2) Успјех на теоријским испитима за ATPL(A) остаје важећи у сврху стицања ATPL дозволе 7 година од задњег датума важења:
- (i) овлашћења за инструментално летење (IR) уписаног у дозволи; или
- (ii) у случају хеликоптера, овлашћења за тип хеликоптера уписаног у дозволи.

#### FCL.030 Испит практичне оспособљености

- (a) Прије полагања испита практичне оспособљености у сврху стицања дозволе, овлашћења или потврда, подносилац захтјева мора успјешно положити испит из теоријског знања, осим у случају када подносиоци захтјева похађају интегрисано летачко оспособљавање. У сваком случају, оспособљавање за теоријско знање мора бити увијек завршено прије полагања испита практичне оспособљености.
- (b) Осим за стицање ATPL дозволе, подносилац захтјева за испит практичне оспособљености, након завршеног оспособљавања, мора имати препоруку одговорне организације/особе за оспособљавање. Записи о оспособљавању морају бити доступни испитивачу.
- (c) За стицање BIR подносилац захтјева мора прије испита практичне оспособљености прво проћи све модуле оспособљавања, те га за испит практичне оспособљености мора препоручити АТО. АТО је дужан испитивачу дати приступ евиденцији оспособљавања кандидата.

#### FCL.035 Признавање налета и теоријског знања

- (a) Признавање налета
- (1) Осим ако није другачије одређено овим дијелом, налет који се признаје у сврху стицања дозволе, овлашћења или потврде мора бити на истој категорији ваздухоплова за коју се дозвола, овлашћење или потврда тражи.
- (2) PIC или на оспособљавању.
- (i) Подносиоцу захтјева у сврху стицања дозволе, овлашћења или потврде признаје се у потпуности самостални налет, дупли налет и налет у улози вође ваздухоплова у сврху постизања укупног налета захтијевањег за дозволу, овлашћење или потврду.
- (ii) Подносиоцу захтјева, који је завршио АТР интегрисани курс оспособљавања, може се признати до 50 сати SPIC инструменталног налета у сврху постизања налета захтијевањег у улози вође ваздухоплова, а у сврху стицања дозволе саобраћајног пилота, дозволе професионалног пилота и овлашћења за вишемоторни тип или овлашћења за класу.
- (iii) Подносиоцу захтјева, који је завршио CPL/IR интегрисани курс оспособљавања, може се признати до 50 сати SPIC инструменталног налета у сврху постизања налета захтијевањег у улози вође ваздухоплова, а у сврху стицања дозволе професионалног пилота и овлашћења за вишемоторни тип или овлашћења за класу.
- (3) Налет као копилот или PICUS. Осим ако није другачије одређено овим дијелом, носиоцу дозволе пилота, кад дјелује као копилот или PICUS, признаје се укупан налет у улози копилота у сврху постизања укупног налета потребног за дозволу пилота вишег ранга.
- (4) Сви сати летења на авионима или моторним једрилицама (TMG), који подлијежу одлуци надлежног органа о изузимању активности пројектовања, производње, одржавања, и операција у односу на једну или више сљедећих категорија ваздухоплова:
- a) ваздухоплова, осим беспилотних ваздухоплова, који немају више од два сједишта, чија мјерљива брзина слома узгона или најмања стална брзина летења при слијетању не премашује 45 чворова калибрисане брзине, а максимална маса при полијетању (МТОМ), како је забиљежила држава чланица, не премашује 600 kg за ваздухоплове који нису намијењени за операције на води или 650 kg за ваздухоплове који су намијењени за операције на води;
- b) једрилица, осим беспилотних једрилица, и моторне једрилице, осим беспилотних моторних једрилица, који немају више од два сједишта и чији МТОМ, како га је забиљежила држава чланица, не премашује 600 kg;
- или који су обухваћени подручјем примјене Анекса 9 овог правилника признају се у потпуности како би се испунили захтјеви у погледу налета из FCL.140.A (a)(1) и FCL.740.A(b)(1)(ii) овог анекса, под условом да су испуњени сљедећи услови:
- (i) дотични ваздухоплов или TMG исте су категорије и класе као и ваздухоплов из Дијела-FCL у односу на који се признају сати летења;
- (ii) у случају летова оспособљавања с инструктором, за авион или TMG који се употребљава потребно је одобрење наведено у ORA.ATO.135 Анекса VII (Дио-ORA) или DTO.GEN.240 Анекса VIII (Дио-DTO).
- (b) Признавање теоријског знања
- (1) Подносиоцима захтјева који су положили испит из теоријског знања за дозволу саобраћајног пилота

- теоријско се знање признаје за потребе испуњавања захтјева за стицање дозволе пилота лаког ваздухоплова, дозволе приватног пилота, дозволе професионалног пилота и, осим у случају хеликоптера, за IR и BIR за исту категорију ваздухоплова.
- (2) Подносиоцима захтјева, који су положили испит из теоријског знања за дозволу професионалног пилота, тај се испит признаје за потребе испуњавања захтјева за теоријско знање за:
- дозволе пилота лаког ваздухоплова исте категорије ваздухоплова;
  - дозволе приватног пилота исте категорије ваздухоплова; и
  - предмет "комуникација" за BIR. То признавање укључује IFR дио предмета "комуникација" само ако је тај предмет положен у складу с FCL.310, како се примјењује од 20. децембра 2019. године.
- (3) Носиоцима IR или подносиоцима захтјева који су положили испит из теоријског знања за IR за категорију ваздухоплова теоријско се знање признаје за потребе испуњавања захтјева за оспособљавање и испитивање за теоријско знање за:
- IR за другу категорију ваздухоплова; и
  - BIR.
- (4) Носиоцима дозволе пилота теоријско се знање признаје за потребе испуњавања захтјева за оспособљавање и испитивање за теоријско знање за дозволу за другу категорију ваздухоплова у складу с Додатком 1. овог дијела. То признавање односи се и на подносиоце захтјева за дозволу пилота који су већ успјешно положили испит из теоријског знања за издавање те дозволе за другу категорију ваздухоплова, под условом да је испит из теоријског знања унутар периода важења спецификованог у FCL.025(c).
- (5) Одступајући од (b)(3), носиоцима IR(A) који су завршили модулари курс оспособљавања на основу компетенција за IR(A) то се теоријско оспособљавање и испит за IR признају у цјелости за потребе испуњавања захтјева за другу категорију ваздухоплова само ако је кандидат прошао оспособљавање и испитивање за теоријско знање за дио курса који се односи на IFR у складу с FCL.720.A.(b)(2)(i).

#### **FCL.040 Коришћење привилегија дозвола**

Коришћење привилегија које даје дозвола зависи од важења овлашћења која су уписана у дозволу, ако је примјењиво, и важењу лекарског увјерења, које одговара привилегијама које се остварују.

#### **FCL.045 Обавеза ношења и предочења докумената**

- Пилот увијек мора носити са собом важећу дозволу и важеће лекарско увјерење кад остварује привилегије из дозволе.
- Пилот мора уз дозволу носити документ који садржи његову/њену фотографију у сврху идентификације.
- Пилот или ученик пилот, мора без одлагања дати на увид његове/њене записе о налету у сврху инспекције по захтјеву овлашћене особе надлежног органа.
- Ученик пилот мора носити на свим самосталним летовима доказ о ауторизацији како се захтијева у FCL.020(a).

- Пилот који намјерава летјети изван Босне и Херцеговине, а која није издала дозволу члана летачке посаде, мора посједовати најновије издање додатка ICAO у штампаном или електронском облику, који садржи упућивање на регистрациону ознаку ICAO за споразум којим се признаје аутоматска валидација дозвола, те списак држава које су странке тог споразума.

#### **FCL.050 Записи о налету**

Пилот мора имати поуздане записе о детаљима свих обављених летова у облику и начин како је успоставио надлежни орган.

#### **FCL.055 Језичка способност**

- Општи дио. Пилоти авиона, хеликоптера, ваздухоплова с погоњеним узгоном и ваздушних бродова, који су обавезни употребљавати радио-станицу, не смију остваривати привилегије својих дозвола и овлашћења ако у дозволи немају уписану језичку способност на енглеском језику или на језику који се употребљава у радио комуникацији у лету. Уписана језичка способност мора садржавати језик, ниво језичке способности и датум важења, те се издаје у складу с поступком који је утврдио надлежни орган. Најнижи прихватљиви ниво језичке способности је оперативни ниво (ниво 4) у складу с Додатком 2. овог анекса.
- Подносилац захтјева за упис језичке способности мора доказати, у складу с Додатком 2. овог анекса, барем оперативни ниво језичке способности у коришћењу и фразеологије и обичног језика процјењивачу којег је сертификовао надлежни орган или орган за испитивање језичког нивоа који је одобрио надлежни орган, како је примјењиво. У ту сврху подносилац захтјева мора доказати способност да:
  - ефикасно комуницира у ситуацијама комуницирања само гласом и у ситуацијама директног комуницирања (лицем-у-лице);
  - прецизно и разговјетно комуницира о уопштеним темама и темама везаним за посао;
  - употребљава прикладне комуникационе стратегије за размјену порука те препознаје и рјешава неспоразуме у општем или пословно везаном контексту;
  - успјешно савладава језичке изазове настале због компликације или ненаданог сплета догађаја до којих долази у контексту рутинске пословне ситуације или комуникационих задатака с којима су већ упознати; и
  - употребљава нарјечје или нагласак који је разумљив у ваздухопловној заједници.
- Осим за пилоте који су доказали језичку способност на стручном нивоу у складу с Додатком 2. овог анекса (ниво 6), упис језичке способности мора се поново процијенити сваких:
  - четири године за оперативни ниво (ниво 4); или
  - шест година за напредни ниво (ниво 5).
- Специфични захтјеви за носиоце овлашћења за инструментално летење (IR). Одступајући од претходних тачака, носиоци IR дужни су доказати да знају користити енглески језик на одговарајућем нивоу језичке способности, како је дефинисано у Додатку 2. овог анекса.
- За доказивање језичке способности и коришћења енглеског језика носиоца IR примјењује се метода процјене коју је дефинисао било који надлежни орган.

**FCL.060 Скорашње искуство**

- (a) Авиони, хеликоптери, ваздухоплови погоњени узгоном и ваздушни бродови. Пилот не смије управљати ваздухопловом у сврху комерцијалног ваздушног превоза или превозити путнике:
- (1) као PIC или као копилот ако у претходних 90 дана није обавио најмање 3 полијетања, прилаза и слијетања као пилот на ваздухоплову истог типа или класе, или FFS који представља тај тип или класу. Наведена 3 полијетања и слијетања обављају се у вишепилотним или једнопилотним операцијама, у зависности од привилегија које пилот посједује у дозволи; и
  - (2) као PIC ноћу ако он/она:
    - (i) није у претходних 90 дана обавио најмање једно полијетање, прилаз и слијетање ноћу као пилот на ваздухоплову истог типа или класе или FFS који представља тај тип или класу; или
    - (ii) не посједује IR;
  - (3) као копилот за крстарење осим ако је он/она:
    - (i) испунио захтјеве из (b)(1) или
    - (ii) обавио у претходних 90 дана најмање три сектора као копилот за крстарење на истом типу или класи ваздухоплова, или
    - (iii) обавио скорашње искуство и оспособљавање за освјежење знања летачких вјештина у FFS у интервалима који нису дужи од 90 дана. Наведено оспособљавање за освјежење знања може бити комбиновано с оспособљавањем оператора за освјежење знања прописаним у Дијелу ORO.
  - (4) Када пилот има привилегију изводити операције на више од једног типа авиона са сличним управљачким и оперативним карактеристикама, та 3 полијетања, прилаза и слијетања захтијевана под (1) смију бити обављена како је дефинисано у подацима о оперативној прикладности (OSD) успостављеним у складу с Дијелом 21.
  - (5) Када пилот има привилегију изводити операције на више од једног типа хеликоптера, а који нису сложени хеликоптери, са сличним управљачким и оперативним карактеристикама како је дефинисано у подацима о оперативној прикладности (OSD) успостављеним у складу с Дијелом 21, та 3 полијетања, прилаза и слијетања захтијевана под (1) смију бити одрађена на само једном од типова, уз услов да је пилот у протеклих 6 мјесеци одлетио најмање 2 сата лета на сваком од типова хеликоптера.
- (b) Специфични захтјеви за комерцијални ваздушни превоз:
- (1) У случају комерцијалног ваздушног превоза, период од 90 дана прописано под (b)(1) и (2), смије се продужити до максимално 120 дана ако пилот обави линијско летење под надзором инструктора за тип или испитивача.
  - (2) Ако пилот не испуни захтјев наведен под (1), мора обавити лет оспособљавања с инструктором квалификованим у складу с Поддијелом J за инструкције за тај тип ваздухоплова. Лет оспособљавања изводи се на ваздухоплову или FFS који представља тип ваздухоплова који ће се користити и укључује барем захтјеве из (b)(1) и (2), прије него може поново користити своје привилегије.

**FCL.065 Ограничење привилегија носиоцима дозвола који су стари 60 година или више у комерцијалном ваздушном превозу**

- (a) 60 – 64 година. Авиони и хеликоптери. Носилац дозволе пилота који је навршио 60 година не смије летјети као пилот ваздухоплова у комерцијалном ваздушном превозу осим као члан вишечлане посаде.
- (b) 65 година. Носиоци дозволе пилота који су навршили 65 година не смију обављати дужност пилота ваздухоплова у комерцијалном ваздушном превозу.

**FCL.070 Укидање, суспензија и ограничење дозвола, овлашћења и потврда**

- (a) Дозволе, овлашћења и потврде издате у складу с овим дијелом могу бити ограничене, суспендоване или укинуге од стране надлежног органа у случајевима када пилот не испуњава захтјеве из овог дијела, дијела – здравствена способност или примјењивим оперативним захтјевима, у складу с условима и процедурама успостављенима у Дијелу-ARA.
- (b) Када је пилоту дозвола суспендована или укинута, дужан је дозволу или потврду одмах вратити надлежном органу.

**ПОДДИО В****ДОЗВОЛА ПИЛОТА ЛАКОГ ВАЗДУХОПЛОВА – LAPL ОДЈЕЉАК 1.****Заједнички захтјеви****FCL.100 LAPL – Минимална старосна доб**

Подносиоци захтјева за LAPL за авионе или хеликоптере морају имати најмање 17 година.

**FCL.105 LAPL – Привилегије и услови**

- (a) Општи дио. Привилегије носиоца LAPL омогућавају носиоцу дозволе да дјелује без накнаде као PIC у некомерцијалним операцијама на одговарајућој категорији ваздухоплова.
- (b) Услови. Подносилац захтјева за LAPL мора испунити услове за релевантну категорију ваздухоплова и, када је примјењиво, за класу или тип ваздухоплова који ће се користити за испит практичне оспособљености.

**FCL.110 LAPL – Признавање за исту категорију ваздухоплова**

- (a) Подносиоцу захтјева за LAPL, који је посједовао другу дозволу у истој категорији ваздухоплова, у потпуности ће се признати да испуњава услове за LAPL дозволу за ту категорију ваздухоплова.
- (b) Без обзира на наведено под (a), ако је друга дозвола коју подносилац захтјева посједује истекла, подносилац захтјева мора успјешно положити испит практичне оспособљености у складу са FCL.125 за стицање LAPL за одговарајућу категорију ваздухоплова.

**FCL.115 LAPL – Курс оспособљавања**

- (a) Подносилац захтјева за LAPL мора завршити курс оспособљавања у DTO или АТО.
- (b) Курс мора укључивати оспособљавање из теоријског знања и летачко оспособљавање које одговара привилегијама за LAPL за које се пријављује.
- (c) Теоријско оспособљавање и летачко оспособљавање могу се завршити у DTO или АТО који је различит од оног у којем су подносиоци захтјева започели оспособљавање.
- (d) Кад је ријеч о оспособљавању за привилегију класе једномоторног клипног хидроавиона у обзир се узимају елементи из тачке 7. (овлашћења за класу – море)

Одјељка В (Специфични захтјеви за категорију ваздухоплова) Додатка 9. овог анекса.

#### **FCL.120 LAPL – Испит из теоријског знања**

Подносиоци захтјева за LAPL дужни су полагањем испита из следећих предмета доказати ниво теоријског знања који одговара привилегијама које им се дају:

- (a) заједнички предмети:
- Ваздухопловно право,
  - Људске способности,
  - Метеорологија,
  - Комуникација, и
  - Навигација;
- (b) специфични предмети који се односе на различите категорије ваздухоплова:
- Принципи летења,
  - Оперативни поступци,
  - Извођење лета и планирање лета, и
  - Опште знање о ваздухопловима.

#### **FCL.125 LAPL – Испит практичне оспособљености**

- (a) Подносилац захтјева за LAPL мора доказати кроз испит практичне оспособљености способност да обавља, као PIC на одговарајућој категорији ваздухоплова, релевантне процедуре и маневре с одговарајућом компетенцијом које одговара привилегијама које се дају.
- (b) Подносилац захтјева за испит практичне оспособљености мора бити оспособљен на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити за испит практичне оспособљености. Привилегије ће бити ограничене на ону класу или тип ваздухоплова који је коришћен за испит практичне оспособљености, све док даља проширења буду уписана у складу с овим поддијелом.
- Пролазна оцјена
- (1) Испит практичне оспособљености мора бити подијељен у различите секције, представљајући све различите фазе лета које су одговарајуће категорији ваздухоплова на којој се лети.
- (2) Ако подносилац захтјева не положи било коју ставку секције, сматра се да није положио цијели одјељак. Ако подносилац захтјева не положи само један одјељак, обавезан је поновити само тај одјељак. Ако подносилац захтјева не положи више од једне секције, обавезан је положити цијели испит.
- (3) Када се испит мора поновити у складу са наведеним под (2), пад било које секције, укључујући оне које је положио у претходном покушају, ће значити да подносилац захтјева није положио испит.
- (4) Ако подносилац захтјева не успије положити све секције у два покушаја, обавезан је одрадити додатно практично оспособљавање.

#### **ОДЈЕЉАК 2.**

##### **Специфични захтјеви за LAPL за авион – LAPL(A)**

#### **FCL.105.A LAPL(A) – Привилегије и услови**

- (a) Привилегије  
Привилегије носиоца LAPL за авион омогућава носиоцу дозволе да дјелује као PIC једномоторног авиона с клипним мотором (SEP(копно)), једномоторног хидроавиона с клипним мотором (SEP(море)) или TMG, максималне сертификоване тежине при полијетању од 2 000 kg или мање, с највише три путника, тако да никад нису више од четири особе у ваздухоплову.

(b) Услови

- (1) Носиоци LAPL(A) смију превозити путнике само ако су након издавања дозволе имали 10 сати налета као PIC на авионима или TMG.
- (2) Носиоци LAPL(A) који су претходно имали ATPL(A), MPL(A), CPL(A) или PPL(A) изузети су од захтјева утврђених како је наведено под (b)(1).

#### **FCL.110.A LAPL(A) – Захтјеви за искуством и признавање**

- (a) Кандидат за LAPL(A) мора обавити најмање 30 сати летачког оспособљавања на авионима или TMG, укључујући најмање:
- (1) 15 сати летачког оспособљавања с инструктором на класи на којој ће се обавити испит практичне оспособљености;
  - (2) 6 сати самосталног летења под надзором, укључујући најмање 3 сата самосталног летења на рути, укључујући барем један лет на рути дужине 150 km (80 NM), током којег се мора обавити 1 слијетање с потпуним заустављањем на аеродрому који је различит од аеродрома полијетања.
- (b) Специфични захтјеви за подносиоце захтјева који имају SPL издат у складу са Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице. Подносиоци захтјева за LAPL(A) који имају SPL с привилегијама за управљање TMG дужни су обавити најмање 21 сат налета на TMG након уписа привилегија за TMG и морају имати испуњене захтјеве из FCL.135.A(a) на авионима.
- (c) Признавање. Подносиоцима захтјева с претходним искуством као PIC може се признати налет у сврху испуњавања захтјева из (a).
- Признати налет одређују DTO или АТО у којем пилот похађа курс оспособљавања, на основу пријемног испита у лету, али се у сваком случају:
- (1) неће признати више од укупног налета као PIC;
  - (2) неће признати више од 50% налета захтијеваног под (a);
  - (3) неће укључити захтјеви наведени под (a)(2).

#### **FCL.135.A LAPL(A) – Проширење привилегија на другу класу или варијанту авиона**

- (a) Привилегије LAPL(A) су ограничене на класу и варијанту авиона или TMG на којима је био спроведен испит практичне оспособљености. Ограничење се може уклонити када пилот на другој класи испуни следеће захтјеве:
- (1) 3 сата летачког оспособљавања, укључујући:
    - (i) 10 полијетања и слијетања с инструктором; и
    - (ii) 10 самосталних полијетања и слијетања под надзором инструктора.
  - (2) Испит практичне оспособљености којим се доказује прикладан ниво практичне оспособљености на новој класи. Током овог испита подносилац захтјева мора испитивачу доказати прикладан ниво теоријског знања за ту другу класу авиона из следећих предмета:
    - (i) Оперативни поступци;
    - (ii) Извођење лета и планирање лета;
    - (iii) Опште знање о ваздухопловима.
- (b) Како би проширио привилегије на другу варијанту унутар исте класе, пилот мора обавити оспособљавање за разлике или оспособљавање за упознавање нове варијанте. Оспособљавање за разлике мора се уписати у

пилотску књижицу летења или другу одговарајућу евиденцију и инструктор мора тај унос потврдити потписом.

- (c) Подносиоцима захтјева за проширење привилегија LAPL(A) на TMG који имају и SPL издат у складу са Анексом III (Дво-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице с привилегијама за управљање TMG то се признаје у потпуности за потребе испуњавања захтјева наведеним под (a).

#### **FCL.140.A LAPL(A) – Захтјеви у погледу скорашњег искуства**

- (a) Носиоци LAPL(A) смију користити привилегије из дозволе само ако су у задње двије године испунили било који од следећих услова као пилоти авиона или TMG:
- (1) завршили су барем 12 сати налета као PIC, с инструктором или самостално под надзором инструктора, укључујући:
    - 12 полијетања и слијетања;
    - оспособљавање за освјежење знања с инструктором у трајању од барем једног сата;
  - (2) успјешно су положили провјеру стручности с испитивачем за LAPL(A). Програм провјере стручности заснива се на испиту практичне оспособљености за LAPL(A);
- (b) Ако носиоци LAPL (A) имају и привилегију (SEP(копно)) и привилегију (SEP(море)), они могу испунити захтјева наведене под (a)(1) у било којој од тих класа или њиховој комбинацији, што ће затим важити за обе привилегије. У ту сврху морају у свакој класи обавити барем један сат прописаног трајања летења и шест од потребних 12 прописаних полијетања и слијетања.

### **ОДЈЕЉАК 3.**

#### **Специфични захтјеви за LAPL за хеликоптер – LAPL(H)**

#### **FCL.105.H LAPL(H) – Привилегије**

Привилегије носиоца LAPL за хеликоптер омогућава носиоцу дозволе да дјелује као PIC на једномоторним хеликоптерима, максималне сертифициране тежине при полијетању до 2 000 kg или мање, с највише три путника, тако да никад није укрцано више од 4 особе на ваздухоплову.

#### **FCL.110.H LAPL(H) – Захтјеви за искуством и признавање**

- (a) Подносиоци захтјева за LAPL(H) морају обавити 40 сати летачког оспособљавања на хеликоптерима. Најмање 35 сати мора бити на типу хеликоптера који ће се користити на испиту практичне оспособљености. Летачко оспособљавање мора садржавати најмање:
- (1) 20 сати летачког оспособљавања с инструктором; и
  - (2) 10 сати самосталног налета под надзором инструктора, укључујући најмање 5 сати самосталног рутног летења, укључујући најмање један лет на рути дужине од најмање 150 km (80 NM), током којег подносилац захтјева мора слетјети са заустављањем на један аеродром који није аеродром полијетања.
- (b) Признавање. Подносиоцима захтјева с претходним искуством као PIC може се признати налет у сврху испуњавања захтјева наведених под (a). Признати налет одређују DTO или АТО у којем пилот похађа курс оспособљавања, а на основу пријемног испита у лету, али се у сваком случају:

- (1) неће признати више од укупног налета као PIC;
- (2) неће признати више од 50% налета захтијеваног како је наведено под (a);
- (3) неће укључити захтјеви наведени под (a)(2).

#### **FCL.135.H LAPL(H) – Проширење привилегија на други тип или варијанту хеликоптера**

- (a) Привилегије LAPL(H) ограничене су на специфични тип и варијанту хеликоптера на којем је био спроведен испит практичне оспособљености. Ограничење се може уклонити када је пилот испунио следеће захтјева:
- (1) 5 сати летачког оспособљавања укључујући:
    - (i) 15 полијетања, прилаза и слијетања с инструктором;
    - (ii) 15 самосталних полијетања, прилаза и слијетања под надзором инструктора;
  - (2) Испит практичне оспособљености којом се доказује прикладан ниво практичне оспособљености на новом типу. Током наведеног испита подносилац захтјева мора испитивачу доказати прикладан ниво теоријског знања за други тип хеликоптера из следећих предмета:
    - Оперативни поступци,
    - Извођење лета и планирање лета,
    - Опште знање о ваздухопловима.
- (b) Прије него носилац LAPL(H) почне користити привилегије дозволе на другој варијанти хеликоптера него на оној на којој је био спроведен испит практичне оспособљености, пилот мора завршити оспособљавање за разлике или за упознавање, како је одређено у подацима о оперативној прикладности (OSD) успостављеним у складу с Дијелом 21. Оспособљавање за разлике мора се уписати у пилотску књижицу летења или други одговарајући документ и мора бити потписан од стране инструктора.

#### **FCL.140.H LAPL(H) – Захтјеви у погледу скорашњег искуства**

Носиоци LAPL(H) смију користити привилегије из дозволе на одређеном типу само ако су у задњих 12 мјесеци:

- (a) завршили барем шест сати налета на хеликоптерима тога типа као PIC, с инструктором или самостално под надзором инструктора, укључујући шест полијетања, прилаза и слијетања, те завршили оспособљавање за освјежење знања с инструктором у трајању од барем једног сата;
- (b) успјешно положили провјеру стручности с испитивачем на одређеном типу хеликоптера прије него ли наставе користити привилегије из дозволе. Тај програм провјере стручности заснива се на испиту практичне оспособљености за LAPL(H).

### **ПОДДИО С**

#### **ДОЗВОЛА ПРИВАТНОГ ПИЛОТА (PPL)**

#### **ОДЈЕЉАК 1.**

#### **Заједнички захтјеви**

#### **FCL.200 Минимална старосна доб**

Подносиоци захтјева за PPL морају имати најмање 17 година.

#### **FCL.205 Услови**

Подносиоци захтјева за стицање PPL морају испунити захтјева за овлашћење за класу или за тип ваздухоплова који се користио за испит практичне оспособљености, како је успостављено у Поддијелу H.

**FCL.210 Курс оспособљавања**

- (a) Подносилац захтјева за PPL мора завршити курс оспособљавања у АТО или DTO.
- (b) Курс мора укључивати оспособљавање из теоријског знања и летачко оспособљавање које одговара привилегијама за PPL за које се подноси захтјев.
- (c) Теоријско оспособљавање и летачко оспособљавање могу се завршити у DTO или АТО који је различит од оног у којем су подносиоци захтјева започели оспособљавање.

**FCL.215 Испит из теоријског знања**

Подносиоци захтјева за PPL дужни су полагањем испита из следећих предмета доказати ниво теоријског знања која одговара привилегијама које им се дају:

- (a) заједнички предмети:
  - Ваздухопловно право,
  - Људске способности,
  - Метеорологија,
  - Комуникације; и
  - Навигација;
- (b) специфични предмети који се односе на различите категорије ваздухоплова:
  - Принципи летења,
  - Оперативни поступци,
  - Извођење лета и планирање лета, и
  - Опште знање о ваздухопловима.

**FCL.235 Испит практичне оспособљености**

- (a) Подносиоци захтјева за дозволу приватног пилота (PPL) дужни су полагањем испита практичне оспособљености доказати способност обављања дужности вође ваздухоплова (PIC) на ваздухоплову одговарајуће категорије и релевантних поступака и маневара с одговарајућом компетенцијом за привилегије које им се додјељују.
- (b) Подносиоци захтјева за испит практичне оспособљености морали су обавити летачко оспособљавање на истој класи или типу ваздухоплова који се користи у испиту практичне оспособљености.
- (c) Пролазна оцјена
  - (1) Испит практичне оспособљености мора бити подијељен у различите секције, представљајући све различите фазе лета које су одговарајуће категорији ваздухоплова на којој се лети.
  - (2) Ако подносилац захтјева не положи било коју ставку секције, сматра се да није положио цијелу секцију. Ако подносилац захтјева не положи само једну секцију, обавезан је поновити само ту секцију. Ако подносилац захтјева не положи више од 1 секције, обавезан је поновити цијели испит.
  - (3) Када се испит мора поновити у складу са наведеним под (2), пад било које секције, укључујући оне које је положио у претходном покушају, ће значити да подносилац захтјева није положио испит.
  - (4) Ако подносилац захтјева не успије положити све секције у два покушаја, обавезан је одрадити додатно практично оспособљавање.

**ОДЈЕЉАК 2.****Специфични захтјеви за PPL авионе - PPL(A)****FCL.205.A PPL(A) – Привилегије**

- (a) Привилегије носиоца PPL(A) омогућавају носиоцу дозволе да без накнаде дјелује као PIC или копилот на авионима или TMG у некомерцијалним операцијама и користи се свим привилегијама носиоца LAPL(A).

- (b) Без обзира на претходни став, носилац PPL(A) с привилегијом инструктора или испитивача, може примати накнаду за:

- (1) спровођење летачког оспособљавања за LAPL(A) или PPL(A);
- (2) обављање испита практичне оспособљености и провјера стручности за те дозволе;
- (3) оспособљавање, тестирања и провјере за овлашћења или потврде повезане с тим дозволама.

**FCL.210.A PPL(A) – Захтјеви за искуством и признавање**

- (a) Подносиоци захтјева за PPL(A) морају обавити најмање 45 сати летачког оспособљавања на авионима или TMG, од чега 5 сати може бити одрађено на FSTD, укључујући најмање:
  - (1) 25 сати летачког оспособљавања с инструктором; и
  - (2) 10 сати самосталног летења под надзором, укључујући најмање 5 сати самосталног рутног летења с најмање једним рутним летом од најмање 270 km (150 NM), током којег се мора обавити слијетање с потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полијетања.
- (b) Специфични захтјеви за подносиоце захтјева који посједују LAPL(A). Подносиоци захтјева за PPL(A) који посједују LAPL(A) морају обавити најмање 15 сати налета на авионима након издавања LAPL(A), од чега најмање 10 сати мора бити летачко оспособљавање завршено као курс оспособљавања у DTO или АТО. Тај курс оспособљавања мора садржавати најмање четири сата самосталног летења под надзором инструктора, укључујући најмање два сата самосталног рутног летења с најмање једним рутним летом дужим од 270 km (150 NM), током којег се мора обавити слијетање с потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полијетања.
- (c) Специфични захтјеви за подносиоце захтјева који имају SPL издат у складу са Анексом III (Део-SFCL) прописа којим се уређују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, укључујући привилегије за управљање TMG. Подносиоци захтјева за PPL(A) који имају SPL с привилегијама за управљање TMG морају имати:
  - (1) најмање 24 сата налета на TMG након уписа привилегија за TMG; и
  - (2) најмање 15 сати летачког оспособљавања на авионима као курс оспособљавања у DTO или АТО, укључујући најмање захтјеве наведене под (a)(2).
- (d) Признавање. Подносиоцима захтјева који посједују дозволу пилота за другу категорију ваздухоплова, осим балона, признаће се 10% укупног налета као PIC на тим ваздухопловима до максимално 10 сати. Признати налет неће укључивати захтјеве наведене под (a)(2).

**ОДЈЕЉАК 3.****Специфични захтјеви за PPL хеликоптере – PPL(H)****FCL.205.H PPL(H) – Привилегије**

- (a) Привилегије носиоца PPL(H) омогућавају носиоцу дозволе да без накнаде дјелује као PIC или копилот на хеликоптерима у некомерцијалним операцијама и користи се свим привилегијама носиоца LAPL(H).
- (b) Без обзира на претходни став, носилац PPL(H) с привилегијама инструктора или испитивача, може примати накнаду за:
  - (1) спровођење летачког оспособљавања за LAPL(H) или PPL(H);



- (2) обављање испита практичне оспособљености и провјера стручности за те дозволе;
- (3) оспособљавање, тестирање и провјере за овлашћења или потврде повезане с тим дозволама.

#### **FCL.210.H PPL(H) – Искуство и признавање**

- (a) Подносиоци захтјева за PPL(H) морају обавити најмање 45 сати летачког оспособљавања на хеликоптерима, од чега највише 5 сати може бити обављено на FNPT или FFS, укључујући најмање:
  - (1) 25 сати налета с инструктором; и
  - (2) 10 сати самосталног летења под надзором инструктора, укључујући најмање 5 сати самосталног рутног летења с најмање једним летом дужим од 185 km (100 NM), током којег се мора обавити слијетање с потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полијетања.
  - (3) 35 од 45 сати летачког оспособљавања мора бити обављено истом типу хеликоптера који ће се користити за испит практичне оспособљености.
- (b) Специфични захтјеви за подносиоце захтјева који посједују LAPL(H). Подносиоци захтјева за PPL(H) који посједују LAPL(H) морају завршити курс оспособљавања у DTO или АТО. Тај курс оспособљавања мора садржавати најмање пет сати летачког оспособљавања с инструктором, укључујући најмање један самостални рутни лет под надзором инструктора дужи од 185 km (100 NM), током којег се мора обавити слијетање с потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полијетања.
- (c) Подносиоцима захтјева који посједују дозволу пилота за другу категорију ваздухоплова, осим балона, признаће се 10% укупног налета као PIC на тим ваздухопловима до максимално 6 сати. Признати налет неће укључивати захтјеве наведене под (a)(2).

#### **ОДЈЕЉАК 4.**

##### **Специфични захтјеви за PPL ваздушни брод – PPL(As)**

#### **FCL.205.As PPL(As) – Привилегије**

- (a) Привилегије носиоца PPL(As) омогућавају носиоцу дозволе да дјелује као PIC или копилот ваздушних бродова у некомерцијалним операцијама.
- (b) Без обзира на претходни став, носилац PPL(As) с привилегијама инструктора или испитивача, може примати накнаду за:
  - (1) спровођење летачког оспособљавања за PPL(As);
  - (2) обављање испита практичне оспособљености и провјере стручности за ту дозволу;
  - (3) оспособљавање, тестирање и провјере за овлашћења или потврде повезане с тим дозволама.

#### **FCL.210.As PPL(As) – Захтјеви за искуством и признавање**

- (a) Кандидат за PPL(As) морају обавити најмање 35 сати летачког оспособљавања на ваздушним бродовима, од чега највише 5 сати може бити обављено на FSTD, укључујући најмање:
  - (1) 25 сати летачког оспособљавања с инструктором, укључујући:
    - (i) 3 сата оспособљавања за рутно летења, укључујући 1 рутни лет дужи од 65 km (35 NM);
    - (ii) 3 сата оспособљавања за инструментално летење;

- (2) 8 полијетања и слијетања на аеродрому укључујући процедуре за везање и одвезивање;
- (3) 8 сати самосталног летења под надзором инструктора.

- (b) захтјева који имају BPL издат у складу са Анексом III (Дио-BFCL) прописом којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и квалификацију за управљање ваздушним бродовима на топли ваздух признаје се 10% укупног налета који су остварили на дужности PIC на таквим ваздушним бродовима, при чему је горња граница признатог налета 5 сати.

#### **ПОДДИО D**

#### **ДОЗВОЛА ПРОФЕСИОНАЛНОГ ПИЛОТА - CPL**

##### **ОДЈЕЉАК 1.**

##### **Заједнички захтјеви**

#### **FCL.300 CPL - Минимална старосна доб**

Подносилац захтјева за дозволу професионалног пилота CPL мора имати најмање 18 навршених година.

#### **FCL.305 CPL – Привилегије и услови**

- (a) Привилегије. Привилегије носиоца CPL, унутар одговарајуће категорије ваздухоплова, су да:
  - (1) користи привилегије носиоца LAPL и PPL;
  - (2) дјелује као PIC или копилот на било којем ваздухоплову у операцијама, осим у комерцијалном ваздушном превозу;
  - (3) дјелује као PIC у комерцијалном ваздушном превозу на било којем једнопилотном ваздухоплову, уз ограничење одређено у FCL.060 и овом поддјелу;
  - (4) дјелује као копилот у комерцијалном ваздушном превозу уз ограничење одређено у FCL.060.
- (b) Услови. Подносилац захтјева за издавање CPL дозволе мора испунити захтјеве за овлашћење за класу или тип ваздухоплова који се користи за испит практичне оспособљености.

#### **FCL.310 CPL – Испити из теоријског знања**

Подносиоци захтјева за издавање CPL морају доказати ниво знања које одговара привилегијама које дозвола даје из следећих предмета:

- (a) Ваздухопловно право;
- (b) Опште знање о ваздухопловима – конструкција ваздухоплова/системи/погонски систем;
- (c) Опште знање о ваздухопловима – мјерни уређаји;
- (d) Маса и равнотежа;
- (e) Извођење;
- (f) Планирање и надзор лета;
- (g) Људске способности;
- (h) Метеорологија;
- (i) Општа навигација;
- (j) Радио-навигација;
- (k) Оперативни поступци;
- (l) Принципи летења; и
- (m) Комуникација.

#### **FCL.315 CPL – Курс оспособљавања**

Подносилац захтјева за CPL мора завршити оспособљавање из теоријског знања и летачко оспособљавање у АТО, у складу са Додатком 3. овог дијела.

#### **FCL.320 CPL – Испит практичне оспособљености**

Подносилац захтјева за CPL мора успјешно положити испит практичне оспособљености у складу с Додатком 4. овог дијела, и доказати способност дјеловања као PIC за одговарајућу категорију ваздухоплова, и релевантне поступке

и маневре с компетенцијом која одговара привилегијама које се дају дозволом.

## ОДЈЕЉАК 2.

### Специфични захтјеви за категорију авион – CPL(A) FCL.315.A CPL – Курс осспособљавања

Теоријско знање и летачко осспособљавање за издавање CPL(A) укључују осспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега.

### FCL.325.A CPL(A) – Специфични услови за носиоце MPL

Прије него што почне користити привилегије CPL(A), носилац MPL мора обавити на авионима:

- (a) 70 сати налета;
  - (1) као PIC; или
  - (2) најмање 10 сати налета као PIC и додатни налета као PIC под надзором (PICUS).

Од тих 70 сати, 20 сати мора бити рутно летење у визуелним условима (VFR) као PIC, или 10 сати рутног летења као PIC и 10 сати као PICUS. У овај налет мора бити укључена један рутни лет у визуелним условима од најмање 540 km (300 NM) током којег се мора обавити потпуно заустављање на два различита аеродрома као PIC;

- (b) елементе CPL модуларног курса осспособљавања како је спецификовано под 10(a) и 11 Додатка 3, Е овог дијела; и
- (c) успјешно положити испит практичне осспособљености за CPL(A), у складу са FCL.320.

## ПОДДИО Е

### ДОЗВОЛА ПИЛОТА ВИШЕЧЛАНЕ ПОСАДЕ – MPL FCL.400.A MPL - Минимална старосна доб

Подносилац захтјева за MPL мора имати најмање 18 навршених година.

### FCL.405.A MPL – Привилегије

- (a) Привилегије носиоца MPL су да дјелује као копилот на авиону за који се захтијева да се мора изводити операција с копилотом.
- (b) Носилац MPL може стећи додатне привилегије као што су:
  - (1) привилегије носиоца PPL(A), под условом да су задовољени услови за PPL(A) прописани у Пододјелку II;
  - (2) привилегије носиоца CPL(A) дозволе, под условом да су задовољени услови прописани у FCL.325.A.
- (c) Носилац MPL дозволе имаће привилегије IR(A) које су ограничене на авионе за које се захтијева да се морају изводити операције с копилотом. Привилегије IR(A) се могу проширити на једнопилотне операције авионима, под условом да је носилац дозволе завршио осспособљавање које је како би дјеловао као PIC у једнопилотним операцијама које се изводе искључиво уз инструментално летење и успјешно положио једно пилотни испит практичне осспособљености за IR(A).

### FCL.410.A MPL – Курс осспособљавања и испити из теоријског знања

- (a) Курс  
Подносиоци захтјева за издавање MPL морају завршити курс осспособљавања за теоријско знање и летачко осспособљавање у АТО у складу с Додатком 5. овог анекса (Дио-FCL).
- (b) Испит  
Подносиоци захтјева за издавање MPL морају доказати ниво теоријског знања које одговара знању носиоца

дозволе ATPL(A), у складу са FCL.515, и овлашћењу за вишепилотни тип.

### FCL.415.A MPL – Практични испит

- (a) Подносилац захтјева за MPL мора доказати кроз континуирану процјену вјештина потребних за испуњење свих јединица компетенције како је одређено у Додатку 5. овог дијела, да лети као PF и PNF, у вишемоторном, турбинском, вишепилотном авиону у визуелним и инструменталним условима.
- (b) По завршетку курса осспособљавања, подносилац захтјева мора успјешно положити испит практичне осспособљености у складу с Додатком 9. овог дијела, и доказати способност извођења релевантних процедура и маневара с компетенцијом која одговара привилегијама које даје дозвола. Испит практичне осспособљености мора се обавити на типу авиона коришћеног у напредној фази интегрисаног курса осспособљавања за MPL или на FFS који представља исти тип.

## ПОДДИО F

### ДОЗВОЛА САОБРАЋАЈНОГ ПИЛОТА – ATPL

## ОДЈЕЉАК 1.

### Заједнички захтјеви

### FCL.500 ATPL - Минимална старосна доб

Подносилац захтјева за ATPL мора имати најмање 21 навршену годину.

### FCL.505 ATPL – Привилегије

- (a) Привилегије. Привилегије носиоца ATPL дозволе, унутар одговарајуће категорије ваздухоплова, су да:
  - (1) користи привилегије носиоца LAPL, PPL и CPL;
  - (2) дјелује као PIC ваздухоплова у комерцијалном ваздушном превозу.
- (b) Подносиоци захтјева за издавање ATPL морају испунити захтјеве за овлашћење за тип ваздухоплова који ће се користити за испит практичне осспособљености.

### FCL.515 ATPL – Курс осспособљавања и испити из теоријског знања

- (a) Курс  
Подносиоци захтјева за ATPL морају завршити курс осспособљавања у АТО. Курс може бити интегрисани или модуларни, у складу с Додатком 3. овог анекса (Дио-FCL).
- (b) Испит  
Подносиоци захтјева за издавање ATPL морају доказати ниво знања који одговара привилегијама које дозвола даје из слjedeћих предмета:
  - (1) Ваздухопловно право;
  - (2) Опште знање о ваздухопловима – конструкција ваздухоплова/система/погонски систем;
  - (3) Опште знање о ваздухопловима – мјерни уређаји;
  - (4) Маса и равнотежа;
  - (5) Извођење;
  - (6) Планирање и надзор лета;
  - (7) Људске способности;
  - (8) Метеорологија;
  - (9) Општа навигација;
  - (10) Радио-навигација;
  - (11) Оперативни поступци;
  - (12) Принципи летења; и
  - (13) Комуникација.

**ОДЈЕЉАК 2.****Специфични захтјеви за категорију авион – АТРЛ(А)  
FCL.505.A АТРЛ(А) – Ограничења привилегија за  
пилоте који су претходно посједовали MPL**

Ако је носилац АТРЛ(А) претходно посједовао само MPL, привилегије које даје дозвола морају бити ограничене на вишепилотне операције, осим кад је пилот испунио захтјева из FCL.405.A(b)(2) и (c) за једнопилотне операције.

**FCL.510.A АТРЛ(А) – Предуслови, искуство и признавање**

- (a) Предуслови. Подносиоци захтјева за АТРЛ(А) морају бити носиоци:
- (1) MPL; или
  - (2) CPL(A) и IR за вишемоторне авионе. У овом случају, подносилац захтјева мора имати завршено MCC оспособљавање.
- (b) Искуство. Подносиоци захтјева за АТРЛ(А) мора имати најмање 1 500 сати налета на авионима, укључујући најмање:
- (1) 500 сати на авионима у вишепилотним операцијама,
  - (2) (i) 500 сати као PIC под надзором; или  
(ii) 250 сати као PIC; или  
(iii) 250 сати, који се састоје од најмање 70 сати као PIC и преостало као PIC под надзором (PICUS);
  - (3) 200 сати рутног летења од којих ће најмање 100 сати бити као PIC или PIC под надзором (PICUS);
  - (4) 75 сати инструменталног налета од којих не више од 30 сати може бити инструментални налет на земљи; и
  - (5) 100 сати летења ноћу као PIC или копилот.
- (c) Признавање.
- (1) Носиоцима дозволе пилота за друге категорије ваздухоплова признаће се налет до максимално:
    - (i) у случају TMG или једрилица, 30 сати као PIC;
    - (ii) у случају хеликоптера, 50% свог укупног налета захтијевањег под (b).
  - (2) Носиоцима дозволе инжењера лета издате у складу с одговарајућим прописима у Босни и Херцеговини, признаће се 50% налета у улози инжењера лета до максимално 250 сати. Тих 250 сати може се признати за захтијеваних 1 500 сати из става (b), и за захтијеваних 500 сати у (b)(1), уз услов да укупно признати налет по било којој од ових тачака не премашује 250 сати.
- (d) Искуство захтијевано у (b) мора бити завршено прије испита практичне оспособљености за АТРЛ(А).

**FCL.520.A АТРЛ(А) – Испит практичне оспособљености**

Подносилац захтјева за АТРЛ(А) мора успјешно положити испит практичне оспособљености у складу с Додатком 9. овог дијела и доказати способност да је као PIC вишепилотног авиона у IFR условима, и извођење релевантних процедура и маневара с компетенцијом која одговара привилегијама које даје дозвола.

Испит практичне оспособљености мора се обавити на авиону или на одговарајуће квалификованом FFS који представља исти тип авиона.

**ОДЈЕЉАК 3.****Специфични захтјеви за категорију хеликоптера – АТРЛ(Н)****FCL.510.H АТРЛ(Н) – Предуслови, искуство и признавање**

Подносиоци захтјева за АТРЛ(Н) морају:

- (a) имати CPL(H);
- (b) имати завршено MCC оспособљавање у складу с FCL.735.H;
- (c) имати минимум 1 000 сати налета као пилот хеликоптера од чега најмање:
  - (1) 350 сати у вишепилотним операцијама на хеликоптерима
  - (2) (i) 250 сати као PIC; или  
(ii) 100 сати као PIC и 150 као PIC под надзором; или  
(iii) 250 сати као PIC под надзором на вишепилотним хеликоптерима. У том случају, привилегије АТРЛ(Н) ограничене су на вишепилотне операције, све док се не налети 100 сати као PIC;
  - (3) 200 сати рутног летења од чега најмање 100 сати мора бити као PIC или PIC под надзором;
  - (4) 30 сати инструменталног налета од чега највише 10 сати може бити инструментални налет на земљи; и
  - (5) 100 сати ноћног летења као PIC или копилот.
- (d) Признаје се налет на авионима до 50% налета потребног у (c).
- (e) Искуство захтијевано под (c) мора бити стечено прије испита практичне оспособљености за АТРЛ(Н);
- (f) Подносиоцима захтјева за АТРЛ(Н) признаје се цјеловито оспособљавање наведено под (b) ако испуњавају услове из FCL.720.H(a)(2)(ii) и додатно су прошли оспособљавање у АТО како би задовољили прописани стандард за успјешно завршен курс у складу са FCL.735.H.

**FCL.520.H АТРЛ(Н) – Испит практичне оспособљености**

Подносиоци захтјева за АТРЛ(Н) морају успјешно положити испит практичне оспособљености у складу с Додатком 9. овог дијела и доказати способност обављања дужности као вођа да дјелују као PIC вишепилотног хеликоптера, и извођења релевантних процедура и маневара с компетенцијом која одговара привилегијама које даје дозвола.

Испит практичне оспособљености мора се обавити на хеликоптеру или на одговарајуће квалификованом FFS који представља исти тип хеликоптера.

**ПОДДИО Г****ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ – IR  
ОДЈЕЉАК 1.****Заједнички захтјеви****FCL.600 IR — Општи дио**

Уз изузетак одредаба из FCL.835, операције авиона, хеликоптера, ваздушног брода или ваздухоплова с погоњеним узгоном према IFR смију обављати само носиоци PPL, CPL, MPL и АТРЛ који имају IR за одговарајућу категорију ваздухоплова или, ако носилац нема IR за одговарајућу категорију ваздухоплова, искључиво током испита практичне оспособљености или оспособљавања с инструктором.

**FCL.605 IR - Привилегије и услови**

- (a) Привилегије носиоца IR су да управља ваздухопловом у складу с IFR, укључујући операције PBN, с минималном висином одлуке не мањом од
  - (1) 200 стопа (60 m),

- (2) мање од 200 стопа (60 m), под условом да су за то овлашћени у складу са Анексом V (Дио-SPA) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама.
- (b) Услови:
- (1) Носиоци IR користе своје привилегије у складу са условима прописаним у Додатку 8. овог анекса;
  - (2) Како би користили привилегије као PIC под правилима инструменталног летења вишепилотног хеликоптера, носиоци IR(H) морају налетјети најмање 70 сати инструменталног летења од чега највише 30 сати може бити инструментални налет на тлу.

#### **FCL.610 IR – Предуслови и признавање**

Подносиоци захтјева за IR морају:

- (a) Имати:
- (1) најмање PPL дозволу за одговарајућу категорију ваздухоплова; и
    - (i) привилегије летења ноћу у складу са FCL.810, ако се привилегије IR буду користиле ноћу или
    - (ii) ATPL дозволу у другој категорији ваздухоплова; или
  - (2) CPL дозволу у одговарајућој категорији ваздухоплова;
- (b) Најмање 50 сати рутног летења као PIC у авионима, TMG, хеликоптерима или ваздушним бродовима, од чега најмање 10 сати, или у случају ваздушних бродова, 20 сати на релевантној категорији ваздухоплова.
- (c) Само хеликоптери. Подносиоци захтјева који имају завршен ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) интегрисани курс оспособљавања биће ослобођени захтјева наведених под (b).

#### **FCL.615 IR – Теоријско знање и летачко оспособљавање**

- (a) Курс
- Подносиоци захтјева за IR морају завршити курс оспособљавања за теоријско знање и летачко оспособљавање у АТО. Курс мора бити:
- (1) интегрисани курс оспособљавања који укључује оспособљавање за IR у складу с Додатком 3. овог анекса (Дио-FCL); или
  - (2) модулари курс у складу с Додатком 6. овог анекса (Дио-FCL).
- (b) Испит
- Подносиоци захтјева морају доказати ниво теоријског знања која одговара датим привилегијама из следећих предмета:
- (1) Ваздухопловно право;
  - (2) Опште знање о ваздухопловима – мјерни уређаји;
  - (3) Планирање и надзор лета;
  - (4) Људске способности;
  - (5) Метеорологија;
  - (6) Радио-навигација; и
  - (7) Комуникација.

#### **FCL.620 IR – Испит практичне оспособљености**

Подносиоци захтјева за IR морају успјешно положити испит практичне оспособљености у складу са Додатком 7. овог анекса како би доказали способност извођења релевантних процедура и маневара са степеном компетенције који одговара датим привилегијама.

#### **FCL.625 IR – Важење, продужавање и обнављање**

- (a) Важење
- Период важења IR је једна година.
- (b) Продужавање

- (1) Важење IR ће бити продужено унутар три мјесеца који претходе датуму његовог истека ако се испуне критеријуми продужавања за релевантну категорију ваздухоплова.
  - (2) Ако подносиоци захтјева одлуче испунити захтјеве за продужавање прије рока прописаног под (1), нови период важења почиње од датума провјере стручности.
  - (3) Подносиоци захтјева који не остваре пролаз у релевантним секцијама провјере стручности за IR прије истека важења IR смију употребљавати IR привилегије тек након што у потпуности положе провјеру стручности за IR.
  - (4) Подносиоцима захтјева за продужавање важења инструменталног летења (IR) мора се у потпуности признати провјера стручности у складу с овим поддијелом када заврше практичну процјену ЕВТ у складу са Додатком 10. у вези са IR код оператора ЕВТ.
- (c) Обнављање
- Ако је важење IR овлашћења истекло, како би обновили привилегије које им овлашћење даје, подносиоци захтјева морају испуњавати све следеће услове:
- (1) како би се утврдило је ли оспособљавање за освјежење знања потребно како би подносиоци захтјева постигли ниво стручности потребан за успјешан пролаз елемента инструменталног летења на испиту практичне оспособљености у складу са Додатком 9, морају проћи процјену у било којој од следећих организација:
    - (i) у АТО (одоброј организацији за оспособљавање);
    - (ii) код оператора ЕВТ који има посебно одобрење за такво оспособљавање за освјежење знања;
  - (2) ако организација која спроводи процјену у складу са наведеним под (1) сматра да је то потребно, подносиоци захтјева морају завршити оспособљавање за освјежење знања у тој организацији;
  - (3) након усклађивања са наведеним под (1) и, према потреби, са наведеним под (2) подносиоци захтјева морају проћи провјеру стручности у складу с Додатком 9. или проћи практичну процјену ЕВТ у складу с Додатком 10. Та се практична процјена ЕВТ може комбиновати с оспособљавањем за освјежење знања наведеним под (2);
  - (4) имају овлашћење за класу или тип, осим ако није другачије одређено у овом анексу.
- (d) Ако IR није продужаван или обнављан у претходних седам година, подносиоци захтјева за IR морају поново успјешно положити испит из теоријског знања и испит практичне оспособљености за IR.
- (e) Носиоци важећег IR на дозволи пилота коју је издала трећа земља у складу са Прилогом 1. Чикашке конвенције изузимају се од испуњавања захтјева наведених под (c)(1), (c)(2) и (d) при обнављању IR привилегија из дозвола издатих у складу с овим анексом.
- (f) Провјера стручности наведена под (c)(3) може се комбиновати с провјером стручности која се спроводи ради обнављања овлашћења за одговарајућу класу или за тип.

**ОДЈЕЉАК 2.****Специфични захтјеви за категорију авиона****FCL.620.A IR(A) – Испит практичне оспособљености**

- (a) За вишемоторни IR(A), испит практичне осспособљености мора бити обављен на вишемоторном авиону. За једномоторни IR(A), испит практичне осспособљености мора бити обављен на једномоторном авиону. Вишемоторни авион са централним потиском сматра се једномоторним авионом за потребе ове подтачке.
- (b) Подносиоцима захтјева који су положили испит практичне осспособљености за IR(A) за вишемоторне авионе у једнопилотном вишемоторном авиону за који је потребно овлашћење за класу даје се и IR(A) за једномоторне авионе за овлашћења за класу или тип једномоторних авиона која имају.

**FCL.625.A IR(A) – Продужавање**

- (a) Продужавање.  
За продужавање IR(A) подносиоци захтјева морају:
- (1) имати овлашћење за одговарајућу класу или за тип, осим ако се продужавање важења IR комбинује с обнављањем овлашћења за одговарајућу класу или за тип;
  - (2) успјешно положити провјеру стручности у складу с Додатком 9. овог анекса или практичну процјену EBT у складу с Додатком 10 ако се продужавање важења IR комбинује с продужавањем овлашћења за класу или за тип;
  - (3) ако продужавање важења IR није комбиновано с продужавањем овлашћења за класу или за тип:
    - (i) за једнопилотне авионе, успјешно положити Одјељак 3b и оне дијелове Одјељка 1 који су релевантни за намјеравани лет на провјери стручности у складу са Додатком 9. овог анекса;
    - (ii) за вишемоторне авионе, одрадити Одјељак 6 на провјери стручности за једнопилотне авионе у складу са Додатком 9. овог анекса искључиво према инструментима.
  - (4) FNPT II или FFS који представља релевантну класу или тип авиона може се употребљавати за продужавање на основу тачке (3), под условом да свака друга провјера стручности за продужавање важења IR(A) мора бити обављена у авиону.
- (b) Признавање ће бити у складу с Додатком 8. овог дијела.

**ОДЈЕЉАК 3.****Специфични захтјеви за категорију хеликоптера****FCL.625.H IR(H) – Продужавање**

- (a) За продужавање IR(H) подносиоци захтјева морају:
- (1) имати овлашћење за одговарајући тип, осим ако се продужавање важења IR комбинује са обнављањем овлашћења за одговарајући тип;
  - (2) успјешно положити провјеру стручности у складу са Додатком 9. овог анекса за одговарајући тип хеликоптера, ако се продужавање важења IR комбинује са продужавањем овлашћења за тип;
  - (3) ако продужавање важења IR није комбиновано са продужавањем овлашћења за тип, успјешно положити Одјељак 5. и релевантне дијелове Одјељка 1. на провјери стручности у складу са Додатком 9. овог анекса за релевантну категорију хеликоптера.
- (b) FTD 2/3 или FFS који представља релевантан тип хеликоптера може се употребљавати за провјеру стручности у складу са наведеним под (a)(3), под

условом да свака друга провјера стручности за продужавање важења IR(H) мора бити обављена у хеликоптеру.

- (c) Признавање се спроводи у складу са Додатком 8. овог анекса.

**FCL.630.X IR(H) – Проширење привилегија IR(H) на друге типове хеликоптера**

Осим ако је друкчије наведено у подацима о оперативној прикладности утврђенима у складу с Анексом I (Део 21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација, носиоци IR(H) који желе проширити своје IR(H) привилегије на друге типове хеликоптера морају, осим релевантног курса осспособљавања за тип, завршити у АТО два (2) сата летачког осспособљавања у релевантном типу само по инструментима у складу с IFR који се могу изводити на FFS или FTD који на одговарајући начин представља релевантни тип за IFR операције.

**ОДЈЕЉАК 4.****Специфични захтјеви за категорију ваздушних бродова  
FCL.620.As IR(As) – Испит практичне осспособљености**

За вишемоторни IR(As), испит практичне осспособљености мора бити обављен у вишемоторном ваздушном броду. За једномоторни IR(As), испит практичне осспособљености мора бити обављен у једномоторном ваздушном броду.

**FCL.625.As IR(As) – Продужавање**

Подносиоци захтјева за продужавање IR(As):

- (a) када је комбиновано са продужавањем овлашћења за тип, морају успјешно положити провјеру стручности у складу са Додатком 9. овог дијела, за релевантну категорију ваздушног брода;
- (b) када није комбиновано са продужавањем овлашћења за тип, морају успјешно положити Одјељак 5 и оне дијелове секције 1 које су релевантне за намјеравани лет на провјери стручности за ваздушни брод у складу са Додатком 9. овог дијела. У овом случају FTD 2/3 или FFS који представља релевантан тип може се користити за провјеру, с тим да свака друга провјера стручности за продужавање важења IR(As) овлашћења у овим околностима мора бити обављена на ваздушном броду.

**ПОДДИО Н****ОВЛАШЋЕЊА ЗА КЛАСУ И ТИП****ОДЈЕЉАК 1.****Заједнички захтјеви****FCL.700 Околности у којима је овлашћење за класу или за тип ваздухоплова потребно**

- (a) Носиоци дозволе пилота смију обављати дужност пилота ваздухоплова само ако имају важеће, одговарајуће овлашћење за класу или тип, осим у сљедећим случајевима:
- (1) ако користе привилегије LAPL;
  - (2) током испита практичне осспособљености или провјере стручности за обнављање овлашћења за класу или тип;
  - (3) током летачког осспособљавања;
  - (4) ако имају овлашћење за тестно летење стечено у складу са FCL.820.
- (b) Независно од наведеног под (a), у случају летова који се односе на увођење или модификацију типова ваздухоплова, пилоти могу имати посебну потврду надлежног органа, којом се ауторизује извођење таквих

летова. Наведена ауторизација има ограничено важење за специфичне летове.

#### **FCL.705 Привилегије носиоца овлашћења за класу или за тип**

Привилегије носиоца овлашћења за класу или за тип су да дјелују као пилот на класи или на типу ваздухоплова који је одређен у овлашћењу.

#### **FCL.710 Овлашћење за класу или за тип – варијанте**

- (a) Пилоти морају завршити оспособљавање за разлике или за упознавање класе или типа ваздухоплова како би проширили своје привилегије на другу варијанту ваздухоплова унутар овлашћења једне класе или типа. У случају варијанти унутар овлашћења за класу или тип, оспособљавање за разлике или за упознавање класе или типа према потреби садржава релевантне елементе дефинисане у подацима оперативне прикладности (OSD).
- (b) Оспособљавање за разлике може спроводити било ко од следећих субјеката:
  - (1) АТО;
  - (2) DTO у случају ваздухоплова из (a)(1)(c) и (a)(2)(c) тачке DTO.GEN.110 Анекса VIII;
  - (3) носилац АОС са одобреним програмом оспособљавања за разлике у погледу одговарајуће класе или типа.
- (c) Независно од захтјева наведеног под (b), оспособљавање за разлике за TMG, једномоторне клипне авионе (SEP), једномоторне турбинске авионе (SET) и вишемоторне клипне авионе (MEP) могу обављати инструктори са одговарајућим квалификацијама, осим ако није другачије одређено у подацима о оперативној прикладности (OSD).
- (d) Ако пилоти нису управљали варијантом унутар двије године након оспособљавања наведеног под (b), морају обавити даље оспособљавање за разлике или провјеру стручности у тој варијанти, осим за типове или варијанте у оквиру овлашћења за класу једномоторног клипног авиона и TMG.
- (e) Оспособљавање за разлике или провјера стручности на тој варијанти мора се уписати у пилотску књижицу летења или другу одговарајућу евиденцију и инструктор мора тај унос потврдити потписом.

#### **FCL.725 Захтјеви за издавање овлашћења за класу и тип ваздухоплова**

- (a) Курс оспособљавања. Подносилац захтјева за овлашћење за класу или за тип мора завршити курс оспособљавања у АТО. Подносилац захтјева за овлашћење за класу једномоторног клипног авиона који нема високе перформансе, овлашћење за класу TMG или овлашћење за тип једномоторног хеликоптера из DTO.GEN.110(a)(2)(c) Анекса VIII (Дио-DTO) може завршити курс оспособљавања у DTO. Курс оспособљавања за овлашћење за тип мора садржавати обавезне елементе за релевантни тип како је дефинисано у подацима о оперативној прикладности утврђенима у складу са Анексом I (Дио 21) прописа о сертификацији пловидбности и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација.
- (b) Испит из теоријског знања. Подносилац захтјева за овлашћење за класу или за тип мора успјешно положити теоријске испите организоване од стране АТО како би доказао ниво теоријског знања потребног за безбједно

извођење операција на одговарајућој класи или типу ваздухоплова.

- (1) За вишепилотне ваздухоплове, полагање испита из теоријског знања мора бити спроведено писано и мора садржавати најмање 100 питања с вишеструким избором одговора, распоређених равномјерно по предметима из наставног плана.
  - (2) За једнопилотне вишемоторне ваздухоплове, полагање испита из теоријског знања мора бити спроведено писано, а број питања с вишеструким избором одговора мора зависити од сложености ваздухоплова.
  - (3) За једномоторне ваздухоплове, полагање теоријског испита мора бити спроведено усмено од стране испитивача за вријеме испита практичне оспособљености како би се утврдило је ли постигнут задовољавајући ниво знања.
  - (4) За једнопилотне авионе који су класификовани као авиони високих перформанси, испит теоријског знања полаже се писаним путем и садржава најмање 100 питања с вишеструким избором одговора, распоређених равномјерно по предметима из наставног плана.
  - (5) За једнопилотне једномоторне хидроавионе и једнопилотне вишемоторне хидроавионе испит теоријског знања полаже се писаним путем и садржава барем 30 питања с вишеструким избором одговора.
- (c) Испит практичне оспособљености. Подносилац захтјева за овлашћење за класу или за тип мора успјешно положити испит практичне оспособљености у складу с Додатком 9. овог дијела како би доказао посједовање потребних вјештина за безбједно извођење операција на одговарајућој класи или типу ваздухоплова. Подносилац захтјева мора успјешно положити испит практичне оспособљености у периоду од 6 мјесеци након што је започео курс оспособљавања за класу или за тип и унутар периода од 6 мјесеци који претходе подношењу захтјева за издавање овлашћења за класу или за тип.
- (d) Једнопилотне и вишепилотне операције
- (1) Пилоту који већ посједује овлашћење за тип ваздухоплова, с привилегијом за једнопилотне или вишепилотне операције, признаје се да испуњава услове теоријског знања кад поднесе захтјев за додавање привилегије за другу врсту операције на истом типу ваздухоплова.
  - (2) Такав пилот мора довршити додатно летачко оспособљавање за другу врсту операције на релевантном типу у складу с Додатком 9. овог анекса, осим ако је другачије наведено у подацима о оперативној прикладности утврђеним у складу са Анексом I (Дио-21) прописа о сертификацији пловидбности и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација. То се оспособљавање мора довршити у било којем од следећих:
    - (i) АТО;
    - (ii) организација на коју се примјењује Анекс III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама и која има право спроводити такво оспособљавање на основу одобрења или, у случају једнопилот-них хеликоптера, изјаве.

- (3) Осим за једнопилотне хеликоптере, врста операције уноси се у дозволу.
- (4) У случају једнопилотних хеликоптера примјењује се следеће:
- (i) у случају када је испит практичне оспособљености или провјера стручности за овлашћење за тип некомплексног једнопилотног хеликоптера завршен само у вишепилотним операцијама, ограничење овлашћења за тип на вишепилотне операције уписује се у дозволи. Тај се упис брише кад подносилац захтјева заврши провјеру стручности која је укључивала елементе потребне за једнопилотну операцију наведене у Додатку 9. овог анекса.
- (ii) У свим другим случајевима врста операције не уписује се у дозволу. Пилот има право користити привилегије овлашћења за тип:
- (A) у једнопилотној операцији, ако су испит практичне оспособљености или провјера стручности:
- (1) завршени у једнопилотној операцији; или
- (2) завршени у вишепилотној операцији и садржавали су додатне елементе за једнопилотне операције, како је наведено у Додатку 9. овог анекса;
- (B) у вишепилотној операцији под свим следећим условима:
- (1) пилот испуњава захтјеве из FCL.720.H(a)(2);
- (2) привилегије се користе само у складу са Анексом III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама;
- (3) Испит практичне оспособљености или провјера стручности обављени су у вишепилотној операцији.
- (e) Независно од наведених ставова, пилоти који посједују овлашћење за тестирање летова издатог у складу с FCL.820 који су били укључен у развој, сертификацију или производњу тестних летова за тип ваздухоплова, и имају 50 сати укупног налета или 10 сати налета као PIC у тестним летовима на том истом типу, имају право на издавање овлашћења за релевантни тип ваздухоплова, под условом да испуњавају захтјеве за искуством и предусловима за издавање овлашћења за тај исти тип како је прописано овим поддијелом за релевантну категорију ваздухоплова.
- (f) Подносиоцима захтјева за овлашћење за класу за TMG који имају и SPL издат у складу са Анексом III (Дио-DFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, укључујући привилегије за управљање TMG, то се признаје у потпуности за потребе испуњавања захтјева из тачака (a), (b) и (c).
- FCL.740 Важење и обнављање овлашћења за класу и тип**
- (a) Важење
- (1) Период важења овлашћења за класу и тип јест једна година, осим у случају овлашћења за класу једнопилотних једномоторних авиона чији је период важења двије године, осим ако није другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности (OSD). Ако пилоти одлуче испунити захтјеве за продужавање прије рока прописаног у FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL и FCL.740.As, нови период важења почиње од датума провјере стручности.
- (2) Подносиоцима захтјева за продужавање овлашћења за класу или за тип мора се у потпуности признати провјера стручности у складу са овим поддијелом када заврше практичну процјену ЕВТ у складу с Додатком 10. код оператора ЕВТ који је спровео ЕВТ за релевантну класу или тип.
- (b) Обнављање
- При обнављању овлашћења за класу или за тип, подносиоци захтјева морају испуњавати све следеће захтјеве:
- (1) како би се утврдило је ли оспособљавање за освјежење знања потребно како би подносиоци захтјева постигли ниво стручности потребан за без-бједно управљање ваздухопловом, морају проћи процјену у било којој од следећих организација:
- (i) у АТО;
- (ii) у DTO или АТО, ако се истекло овлашћење односило на класу једномоторног клипног авиона који нема високе перформансе, овлашћење за класу TMG или овлашћење за тип једномоторног хеликоптера из тачке DTO.GEN.110(a)(2)(c) Анекса VIII;
- (iii) у DTO или АТО или с инструктором, ако је овлашћење истекло прије највише три године и ако је била ријеч о овлашћењу за класу једномоторног клипног авиона који нема високе перформансе или овлашћењу за класу TMG;
- (iv) код оператора ЕВТ који има посебно одобрење за такво оспособљавање за освјежење знања;
- (2) ако организација или инструктор који спроведе процјену у складу с наведеним под (1) сматрају да је то потребно, подносиоци захтјева морају завршити оспособљавање за освјежење знања у тој организацији или код тог инструктора;
- (3) након усклађивања са наведеним под (1) и, према потреби, са наведеним под (2), подносиоци захтјева морају проћи провјеру стручности у складу са Додатком 9. или завршити практичну процјену ЕВТ у складу са Додатком 10. Та се практична процјена ЕВТ може комбиновати с оспособљавањем за освјежењем знања наведеним под (2).
- Независно од наведеног под (b)(1), (b)(2) и (b)(3), пилоти који посједују овлашћење за тестно летење издато у складу с FCL.820 који су били укључени у тестно летење током развоја, сертификације или производње за тип ваздухоплова и имају укупно 50 сати налета или 10 сати налета као PIC на тестним летовима у том типу ваздухоплова, током године која претходи датуму њихова захтјева, имају право поднијети захтјев за продужавање или обнављање одговарајућег овлашћења за тип.
- Подносиоци захтјева изузимају се од захтјева из (b)(1) и (b)(2) ако имају важеће овлашћење за исту класу или тип ваздухоплова на дозволи пилота коју је издала трећа земља у складу с Прилогом 1. Чикашке

конвенције и имају право употребљавати привилегије тог овлашћења.

- (c) Пилоти који напусте операторов програм ЕВТ након што нису доказали прихватљив ниво стручности у складу с тим програмом ЕВТ не смију користити привилегије тог овлашћења за тип док не задовоље један од следећих услова:

- (1) заврше практичну процјену ЕВТ у складу са Додатком 10.
- (2) положије провјеру стручности у складу са FCL.625(c)(3) или FCL.740(b)(3), у зависности од случаја. У том се случају не примјењује FCL.625(b)(4) и FCL.740(a)(2).

## ОДЈЕЉАК 2.

### Специфични захтјеви за категорију авиона FCL.720.A Захтјеви у погледу искуства и предуслови за издавање овлашћења за класу или тип – авиони

Осим ако је другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности утврђенима у складу с Анексом I (Дио 21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација (OSD) подносиоци захтјева за издавање овлашћења за класу или тип морају испунити следеће захтјеве у погледу искуства и предуслове за издавање релевантног овлашћења:

- (a) Једнопилотни авиони

Подносиоци захтјева за почетним издавањем привилегија за управљање једнопилотним авионом у вишепилотним операцијама, када подносе захтјев за издавање овлашћења за класу или за тип или када проширују привилегије овлашћења за класу или за тип које већ посједују на вишепилотне операције, морају испуњавати захтјеве из (b)(4), а прије почетка одговарајућег курса оспособљавања, и захтјеве из (b)(5).

Додатни захтјеви:

- (1) Једнопилотни вишемоторни авиони

Подносилац захтјева за издавање првог овлашћења за класу или тип на једнопилотном вишемоторном авиону мора обавити најмање 70 сати као PIC на авионима.

- (2) Једнопилотни несложени авиони високих перформанси

Прије почетка летачког оспособљавања подносиоци захтјева за издавање овлашћења за класу или тип за једнопилотни авион класификован као авион високих перформанси морају:

- (i) имати најмање 200 сати укупног летачког искуства, од чега 70 сати као PIC на авионима; и
- (ii) испуњавати један од следећих захтјева:

(A) имати потврду о успјешно завршеном курсу за додатно теоријско знање у АТО; или

B) положити испит из теоријског знања за ATPL(A) у складу с овим анексом (Дио-FCL); или

C) уз дозволу издату у складу с овим анексом (Дио-FCL) имати дозволу ATPL(A) или CPL(A)/IR с признатим теоријским знањем за ATPL(A), издату у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције.

- (3) Једнопилотни сложени авиони високих перформанси

Подносиоци захтјева за издавање овлашћења за тип сложеног једнопилотног авиона високих перформанси морају, уз захтјеве наведене под (2), испуњавати све следеће услове:

- (i) претходно или сада имати IR(A) за једномоторни или вишемоторни авион, према потреби и како је утврђено у Поддијелу G;
- (ii) за издавање првог овлашћења за тип, прије почетка курса оспособљавања за овлашћење за тип морају испуњавати захтјеве из (b)(5).

- (b) Вишепилотни авиони

Подносиоци захтјева за курс оспособљавања за прво овлашћење за тип вишепилотног авиона морају бити ученици пилоти који похађају курс оспособљавања за MPL или, прије почетка курса оспособљавања за овлашћење за тип, морају испуњавати следеће захтјеве:

- (1) имати најмање 70 сати летачког искуства као PIC на авионима;
- (2) претходно или сада имати овлашћење IR(A) за вишемоторне авионе;
- (3) положити испит из теоријског знања за ATPL (A) у складу с овим анексом (Дио-FCL);
- (4) осим кад је оспособљавање за овлашћење за тип комбиновано с оспособљавањем за MCC:

(i) имати потврду о успјешно завршеном оспособљавању за MCC на авиону; или

(ii) имати потврду о успјешно завршеном курсу оспособљавања за MCC на хеликоптерима и имати више од 100 сати летачког искуства као пилоти вишепилотних хеликоптера; или

(iii) имати најмање 500 сати као пилоти на вишепилотним хеликоптерима; или

(iv) имати најмање 500 сати као пилоти у вишепилотним операцијама на једнопилотним вишемоторним авионима у комерцијалном ваздушном превозу у складу с примјењивим захтјевима летачких операција; и

- (5) завршили су курс оспособљавања из тачке FCL.745.A, осим ако испуњавају било који од следећих услова:

(i) у претходне три године завршили су оспособљавање и провјеравање у складу с тачкама ORO.FC.220 и ORO.FC.230 Анекса III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама;

(ii) завршили су оспособљавање из FCL.915(e)(1)(ii).

- (c) Независно од наведеног под (b), држава чланица може издати овлашћење за тип с ограниченим привилегијама за вишепилотни авион које дозвољава носиоцима таквог овлашћења да дјелују као копилоти у крстарењу изнад FL 200, уз услов да друга два члана посаде имају овлашћење за тип издато у складу с наведеним под (b);

- (d) Када је тако одређено у подацима о оперативној прикладности (OSD), коришћење привилегија које даје овлашћење за тип може у почетку бити ограничено на летење под надзором инструктора. Налет под надзором инструктора уноси се у књижицу летења или други одговарајући документ и потписује га инструктор. Ограничење ће се уклонити кад пилоти докажу да је



завршен налет под надзором инструктора који се захтијева на основу података о оперативној прикладности (OSD).

#### **FCL.725.A Теоријско знање и летачко осposобљавање за издавање овлашћења за класу и тип – авиони**

Осим ако је другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности утврђенима у складу са Анексом I (Део 21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација:

- (a) за једнопилотне вишемоторне авионе:
  - (1) курс осposобљавања за теоријско знање за овлашћење за класу једнопилотног вишемоторног авиона мора садржавати најмање 7 сати осposобљавања о операцијама вишемоторних авиона; и
  - (2) курс летачког осposобљавања за овлашћење за класу или тип једнопилотног вишемоторног авиона мора садржавати најмање 2 сата и 30 минута летачког осposобљавања с инструктором у нормалним условима на вишемоторном авиону и не мање од 3 сата и 30 минута летачког осposобљавања с инструктором у условима отказа мотора и техникама асиметричног лета;
- (b) за једнопилотне хидроавионе:
  - (1) курс осposобљавања за овлашћење за једнопилотни хидроавион мора садржавати осposобљавање за теоријско знање и летачко осposобљавање; и
  - (2) летачко осposобљавање за овлашћење за класу или тип једнопилотног хидроавиона мора садржавати најмање 8 сати летачког осposобљавања с инструктором ако подносиоци захтјева имају овлашћење за релевантну класу или тип на копну, или 10 сати ако немају такво овлашћење; и
- (c) за једнопилотне сложене авионе који немају високе перформансе, једнопилотне сложене авионе високих перформанси и вишепилотне авионе курсеви осposобљавања морају укључивати теоријско знање и летачко осposобљавање за избегавање неправилног положаја и враћање из њега који се односе на релевантну класу или тип.

#### **FCL.730.A Специфични захтјеви за пилоте који похађају курс осposобљавања за овлашћење за тип - ZFTT – авиони**

- (a) Пилот који похађа курс осposобљавања за овлашћење за тип - ZFTT мора имати, на вишепилотном турбомлазном авиону сертификованом по стандардима CS-25 или еквивалентном стандарду пловидбености или на вишепилотном турбопропелерском авиону који има максималну тежину при полијетању не мању од 10 тона или је сертификован као путничка конфигурација већа од 19 путника, најмање:
  - (1) 1 500 сати налета или 250 рутних сектора, ако се током осposобљавања користи FFS квалификован до нивоа CG, C или привремени C;
  - (2) 500 сати налета или 100 рутних сектора, ако се током осposобљавања користи FFS квалификован до нивоа DG или D.
- (b) Када пилот прелази с турбопропелерског на турбомлазни авион или обрнуто, обавезно је додатно осposобљавање на симулатору лета.

#### **FCL.735.A Курс осposобљавања за сарадњу вишечлане посаде (MCC) – авион**

- (a) MCC курс осposобљавања мора садржавати најмање:
  - (1) 25 сати осposобљавања за теоријско знање и вјежбе; и
  - (2) 20 сати практичног MCC осposобљавања, или 15 сати у случају кад се ради о ученику пилоту који похађа АТР интегрисаном курсу.
 Мора се користити FNPT II MCC или FFS. Када је MCC осposобљавање комбиновано с иницијалним осposобљавањем за овлашћење за тип, практично MCC осposобљавање може се смањити на не мање од 10 сати ако се користи исти FFS за оба осposобљавања.
- (b) MCC курс осposобљавања мора бити завршен унутар 6 мјесеци у АТО.
- (c) Подносилац захтјева по завршетку осposобљавања за MCC мора добити потврду о завршеном осposобљавању, осим кад је MCC курс осposобљавања комбинован с курсем осposобљавања за овлашћење за тип.
- (d) Подносилац захтјева који је завршио курс осposобљавања за MCC за другу категорију ваздухоплова биће ослобођен захтјева из (a)(1).

#### **FCL.740.A Продужавање овлашћења за класу и за тип – авиони**

- (a) Продужавање овлашћења за класу и за тип вишемоторног авиона. За продужавање овлашћења за класу и за тип вишемоторног авиона подносилац захтјева мора:
  - (1) успјешно положити провјеру стручности у складу са Додатком 9. или завршити практичну провјеру EBТ складу са Додатком 10. на релевантној класи или типу авиона или на FSTD који представља ту класу или тип унутар три мјесеца који претходе датуму истека овлашћења; и
  - (2) обавити у периоду важења овлашћења, најмање:
    - (i) 10 рутних сектора као пилот на релевантној класи или типу авиона; или
    - (ii) 1 рутни сектор као пилот на релевантној класи или типу авиона или FFS, са испитивачем. Овај рутни сектор може бити обављен за вријеме провјере стручности.
  - (3) Пилот који ради за комерцијалног ваздушног превозника одобреног у складу с примјењивим захтјевима за ваздушне операције и који је прошао провјеру стручности код оператора комбиновану с провјером стручности за продужавање овлашћења за класу или за тип биће изузет од захтјева у (2).
  - (4) Продужавање BIR или IR(A), ако их подносилац захтјева има, може се комбиновати с провјером стручности за продужавање овлашћења за класу или за тип.
- (b) Продужавање овлашћења за класу једнопилотног једномоторног авиона.
  - (1) Овлашћење за класу једномоторног клипног авиона и овлашћења за класу TMG. За продужавање овлашћења за класу једномоторног клипног авиона или TMG подносиоци захтјева морају:
    - (i) у року од 3 мјесеца који претходе датуму истека важења овлашћења положити провјеру стручности с испитивачем у одговарајућој класи у складу с Додатком 9. овог дијела или

- (ii) у року од 12 мјесеци који претходе датуму истека важења овлашћења налетјети 12 сати на релевантној класи укључујући:

- 6 сати као PIC,
- 12 полијетања и 12 слијетања, и
- оспособљавање за освјежење знања у трајању од најмање 1 сата укупног налета с инструктором летења (FI) или с инструктором за овлашћења за класу (CRI). Подносиоци захтјева могу бити изузети од овог оспособљавања ако су положили провјеру стручности за класу или за тип, испит практичне оспособљености или процјену стручности на другој класи или типу авиона.

- (2) Када подносиоци захтјева имају оба овлашћења: за класу једномоторног клипног авиона (копно) и овлашћење за TMG, могу испунити захтјеве наведене под (1) у било којој класи или у обје и стећи продужавање важења за оба овлашћења.

- (3) Класа једнопилотних једномоторних турбоелисних авиона. За продужавање овлашћења за класу једномоторних турбоелисних авиона, подносиоци захтјева морају у року од три мјесеца који претходе датуму истека важења овлашћења положити провјеру стручности с испитивачем на одговарајућој класи авиона у складу с Додатком 9. овог дијела.

- (4) Када подносиоци захтјева имају оба овлашћења: за класу једномоторног клипног авиона (копно) и за класу једномоторног клипног хидроавиона, могу испунити захтјеве наведене под (1)(ii) у било којој класи или у обје и стећи продужавање важења за оба овлашћења. Најмање 1 сат траженог налета у улози вођа ваздухоплова, те 6 од 12 тражених полијетања и слијетања морају бити обављени на свакој класи.

- (5) Провјера стручности за продужавање овлашћења за класу једнопилотног једномоторног авиона може се комбиновати с провјером стручности за продужавање BIR у складу са FCL.835(g)(8).

- (c) Подносиоци захтјева који не положи све секције у провјери стручности прије датума истека важења овлашћења за тип или класу не могу користити привилегије тог овлашћења док не положи провјеру стручности.

#### **FCL.745.A Напредни курс оспособљавања за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега – авиони**

- (a) Напредни курс оспособљавања за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега мора се завршити у АТО, а обухвата барем:

- (1) 5 сати оспособљавања за теоријско знање;
- (2) упутства прије и после лета; и
- (3) 3 сата летачког оспособљавања с инструктором за авионе FI(A) квалификованим у складу са FCL.915(e) и напредно оспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега на авиону који је квалификован за обављање оспособљавања.

- (b) Након завршетка курса оспособљавања за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега АТО подносиоцима захтјева издаје потврду о завршеном курсу.

#### **ОДЈЕЉАК 3.**

#### **Специфични захтјеви за категорију хеликоптера FCL.720.H Захтјеви за искуством и предуслови за издавање овлашћења за тип – хеликоптери**

Осим ако није другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности успостављеним у складу с Анексом I (Дијелом 21) прописа о сертификацији пловидбености и сколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација, подносилац захтјева за прво овлашћење за тип хеликоптера мора испунити сљедеће захтјеве искуства и предуслове за издавање релевантног овлашћења:

- (a) Вишепилотни хеликоптер. Прије почетка курса оспособљавања за овлашћење подносилац захтјева за овлашћење за тип вишепилотног хеликоптера мора:

- (1) имати најмање 70 сати као PIC на хеликоптерима;
- (2) осим кад је оспособљавање за тип комбиновано с оспособљавањем за MCC:

- (i) Имати потврду о завршеном оспособљавању за MCC курс на хеликоптерима; или
- (ii) имати најмање 500 сати као пилот у вишепилотним операцијама на било којој категорији ваздухоплова.

- (3) Положити испит теоријског знања за ATPL(H).

- (b) Подносилац захтјева који је завршио ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) интегрисани курс и који не испуњава захтјеве наведене под (a)(1) има право похађати курс оспособљавања за овлашћење за тип вишепилотног хеликоптера и добија овлашћење за тип с привилегијом ограниченом на функцију само као копилот. Ограничење се уклања чим пилот испуни све сљедеће услове:

- (1) налети 70 сати као PIC или PIC под надзором инструктора на хеликоптерима;
- (2) положи испит практичне оспособљености као PIC на одговарајућем вишепилотном хеликоптеру.

- (c) Вишемоторни хеликоптери. Подносилац захтјева за издавање првог овлашћења за тип вишемоторног хеликоптера мора:

- (1) прије започињања летачког оспособљавања.
  - (i) положити испит теоријског знања за ATPL(H); или
  - (ii) имати потврду о завршеном предулазном курсу спроведеном од АТО. Курс мора да садржи сљедеће предмете из курса оспособљавања за теоријско знање за ATPL(H):

- Опште знање о ваздухопловима: конструкција ваздухоплова/системи/погонски систем, и инструменти/електроника,
- Извођење и планирање лета: маса и равнотежа, извођење;

- (2) У случају подносиоца захтјева који није завршио ATP(H)/IR, ATP(H) или CPL(H)/IR интегрисани курс оспособљавања, мора имати најмање 70 сати као PIC на хеликоптерима.

#### **FCL.735.H Курс оспособљавања за сарадњу вишечлане посаде (MCC) – хеликоптер**

- (a) MCC курс оспособљавања мора садржавати најмање:

- (1) за MCC/IR:
  - (i) 25 сати оспособљавања за теоријско знање и вјежбе; и

- (ii) 20 сати практичног оспособљавања или 15 сати, у случају кад се ради о ученику пилоту на АТР(Н)/ИР интегрисаном курсу. Када је МСС оспособљавање комбиновано с иницијалним оспособљавањем за овлашћење за тип вишепилотног хеликоптера, практично МСС оспособљавање може се смањити на не мање од 10 сати ако се користи исти FSTD за оба оспособљавања.
- (2) за МСС/VFR:
  - (i) 25 сати оспособљавања за теоријско знање и вјежбе; и
  - (ii) 15 сати практичног оспособљавања или 10 сати у случају кад се ради о ученику пилоту на АТР(Н)/ИР интегрисаном курсу. Када је МСС оспособљавање комбиновано с иницијалним оспособљавањем за овлашћење за тип вишепилотног хеликоптера, практично МСС оспособљавање може се смањити на не мање од 7 сати ако се користи исти FSTD за оба оспособљавања.
- (b) МСС курс оспособљавања мора бити завршен унутар 6 мјесеци у АТО.  
Мора се користити FNPT II или III квалификован за МСС, FTD 2/3 или FFS
- (c) Осим у случају комбинованог оспособљавања за МСС и овлашћења за вишепилотни тип, подносилац захтјева по завршетку оспособљавања за МСС мора добити потврду о завршеном оспособљавању.
- (d) Подносилац захтјева који је завршио курс оспособљавања за МСС за другу категорију ваздухоплова биће ослобођен захтјева наведених под (a)(1)(i) или (a)(2)(i), како је примјењиво.
- (e) Подносилац захтјева за курс оспособљавања за МСС/ИР који има завршен курс оспособљавања за МСС/VFR биће ослобођен захтјева наведених под (a)(1)(i), и мора обавити 5 сати практичног оспособљавања за МСС/ИР.

#### **FCL.740.H Продужавање овлашћења за тип – хеликоптери**

- (a) Продужавање. За продужавање овлашћења за тип хеликоптера, подносилац захтјева мора:
    - (1) положити провјеру стручности у складу с Додатком 9. овог дијела на релевантном типу хеликоптера или на FSTD који представља тај тип унутар 3 мјесеца који претходе датуму истека овлашћења; и
    - (2) обавити најмање 2 сата као пилот релевантног типа хеликоптера у периоду важења овлашћења. Вријеме налета на провјери стручности може се рачунати у та 2 сата.
    - (3) Када подносиоци захтјева имају више од 1 овлашћења за тип једномоторног клипног хеликоптера, могу остварити продужавање свих релевантних овлашћења за тип ако прођу провјеру стручности на само једном релевантном типу којег имају, под условом да су као PIC хеликоптера налетели најмање 2 сата налета на сваком типу хеликоптера за вријеме важења овлашћења.
- Провјера стручности мора сваки пут бити одрађена на другом типу хеликоптера.
- (4) Када подносиоци захтјева имају више од 1 овлашћења за тип једномоторног турбинског

хеликоптера с максималном сертификованом тежином при полијетању до 3 175 kg, могу остварити продужавање свих релевантних овлашћења за тип ако прођу провјеру стручности на само једном релевантном типу којег имају, под условом да су извршили:

- (i) 300 сати налета као PIC на хеликоптерима;
- (ii) 15 сати налета на сваком типу хеликоптера за којег има важеће овлашћење; и
- (iii) најмање 2 сата налета као PIC хеликоптера на сваком типу хеликоптера за вријеме важеће овлашћења.

Провјера стручности мора сваки пут бити одрађена на другом типу хеликоптера.

- (5) Пилот који успјешно положи испит практичне оспособљености за издавање додатног овлашћења за тип може остварити продужавање овлашћења за релевантне типове у заједничкој групи, у складу са наведеним под (3) и (4).
- (6) Продужавање ИР(Н), ако га се посједује, може бити комбиновано с провјером стручности за овлашћење за тип хеликоптера.
- (b) Подносилац захтјева, који није положио све секције у провјери стручности прије датума истека важења овлашћења за тип, не може користити привилегије тог овлашћења док успјешно не положи провјеру стручности. У случају под (a)(3) и (4) подносилац захтјева не смије користити привилегије ни на једном типу хеликоптера.

#### **ОДЈЕЉАК 4.**

#### **Специфични захтјеви за категорију ваздухоплова с погоњеним узгоном FCL.720.PL Захтјеви за искуством и предуслови за издавање овлашћења за тип – ваздухоплови с погоњеним узгоном**

Осим ако није другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности успостављеним у складу с Дијелом 21, подносилац захтјева за прво овлашћење за тип ваздухоплова с погоњеним узгоном мора испунити следеће захтјеве за искуством и предуслове за издавање овлашћења:

- (a) у случају пилота авиона:
  - (1) имати CPL/ИР(А) с положеним испитом теоријског знања за АТPL(А) или АТPL(А);
  - (2) имати потврду о завршеном оспособљавању за МСС;
  - (3) имати налет већи од 100 сати као пилот на вишепилотним авионима;
  - (4) имати 40 сати летачког оспособљавања на хеликоптерима;
- (b) у случају пилота хеликоптера:
  - (1) имати CPL/ИР(Н) с положеним испитом теоријског знања за АТPL или АТPL/ИР(Н);
  - (2) имати потврду о завршеном оспособљавању за МСС;
  - (3) имати налет већи од 100 сати као пилот на вишепилотним хеликоптерима;
  - (4) имати 40 сати летачког оспособљавања на авионима;
- (c) у случају пилота који су квалификовани за летење авионом и хеликоптером:
  - (1) имати најмање CPL(Н) дозволу;
  - (2) имати ИР овлашћење и положен испит теоријског знања за АТPL за авион или хеликоптер;
  - (3) имати потврду о завршеном оспособљавању за МСС на авиону или хеликоптеру;

- (4) имати налет од најмање 100 сати као пилот на вишепилотним авионима или хеликоптерима;
- (5) имати 40 сати летачког оспособљавања на авионима или хеликоптерима, како је примјењиво, ако пилот нема искуство као ATPPL или на вишепилотном ваздухоплову.

**FCL.725.PL Летачко оспособљавање за издавање овлашћења на типу – ваздухоплов с погоњеним узгоном**

Летачко оспособљавање као дио курса оспособљавања за овлашћење за тип ваздухоплова с погоњеним узгоном мора бити завршено на ваздухоплову и FSTD који представља исти ваздухоплов и прикладно је квалификован за ту сврху.

**FCL.740.PL Продужавање овлашћења за тип – ваздухоплов с погоњеним узгоном**

- (a) Продужавање. За продужавање овлашћења за тип ваздухоплова с погоњеним узгоном, подносилац захтјева мора:
  - (1) положити провјеру стручности у складу с Додатком 9. овог дијела на релевантном типу ваздухоплова с погоњеним узгоном унутар 3 мјесеца који претходе датуму истека овлашћења;
  - (2) обавити у периоду важења овлашћења, најмање:
    - (i) 10 рутних сектора као пилот релевантног типа ваздухоплова с погоњеним узгоном; или
    - (ii) 1 рутни сектор као пилот на релевантном типу ваздухоплова с погоњеним узгоном или FFS с испитивачем. Овај рутни сектор може бити обављен за вријеме провјере стручности.
  - (3) пилот који ради за комерцијалног ваздушног превозника одобреног у складу са захтјевима за ваздушне операције и који је прошао провјеру стручности код оператора комбиновану с провјером стручности за продужавање овлашћења за тип биће изузет од захтјева наведеног под (2).
- (b) Подносилац захтјева који није успјешно положио све секције у провјери стручности прије датума истицања овлашћења за тип не може користити привилегије тог овлашћења док успјешно не положи провјеру стручности.

**ОДЈЕЉАК 5.**

**Специфични захтјеви за категорију ваздушни бродови**  
**FCL.720As Предуслови за издавање овлашћења за тип – ваздушни бродови**

Осим ако није другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности утврђеним у складу с Дијелом 21, подносилац захтјева за прво овлашћење за тип ваздушног брода мора испунити следеће захтјеве искуства и предуслове за издавање овлашћења:

- (a) у случају вишепилотних ваздушних бродова:
  - (1) имати завршено 70 сати налета као PIC ваздушних бродова;
  - (2) имати потврду о завршеном оспособљавању за MCC на ваздушним бродовима;
  - (3) подносилац захтјева који не испуњава захтјеве наведене под (2) може добити овлашћење за тип с привилегијом ограниченом на функцију само као копилот. Ограничење се може уклонити када пилот обави 100 сати налета као PIC ваздушних бродова или као PIC ваздушних бродова под надзором инструктора.

**FCL.735.As Курс оспособљавања за сарадњу вишечлане посаде (MCC) – ваздушни бродови**

- (a) курс оспособљавања MCC садржава најмање:
  - (1) 12 сати оспособљавања за теоријско знање и вјежбе и
  - (2) 5 сати практичног MCC оспособљавања;
 Користи се FNPT II. или III. квалификован за MCC, FTD 2/3 или FFS.
- (b) MCC курс оспособљавања мора бити завршен унутар 6 мјесеци у АТО.
- (c) Осим у случају комбинованог оспособљавања за MCC и овлашћења за вишепилотни тип, подносилац захтјева по завршетку оспособљавања за MCC мора добити потврду о завршеном оспособљавању.
- (d) Подносилац захтјева који је завршио курс оспособљавања за MCC у другој категорији ваздухоплова биће ослобођен захтјева наведених под (a).

**FCL.740.As Продужавање овлашћења за тип – ваздушни бродови**

- (a) Продужавање. За продужавање овлашћења за тип ваздушног брода подносилац захтјева мора:
  - (1) положити провјеру стручности у складу с Додатком 9. овог дијела на релевантном типу ваздушног брода унутар 3 мјесеца који претходе датуму истека овлашћења; и
  - (2) обавити најмање 2 сата као пилот релевантног типа хеликоптера у периоду важења овлашћења. Вријеме налета на провјери стручности може се рачунати у та 2 сата.
  - (3) продужавање IR(A), ако га посједује, може се комбиновати с провјером стручности за продужавање овлашћења за класу или тип.
- (b) Подносилац захтјева који није успјешно положио све секције у провјери стручности прије датума истека важења овлашћења за тип не може користити привилегије тог овлашћења док успјешно не положи провјеру стручности.

**ПОДДИО I**

**ДОДАТНА ОВЛАШЋЕЊА**

**FCL.800 Овлашћење за акробатско летење**

- (a) Носиоци дозволе пилота с привилегијама за управљање авионима или TMG смију обављати акробатске летове само ако имају овлашћење за акробатско летење у складу с овом тачком.
- (b) Подносиоци захтјева за овлашћење за акробатско летење морају завршити:
  - (1) након издавања дозволе, најмање 30 сати налета на авионима или TMG на дужности PIC;
  - (2) курс оспособљавања у DTO или АТО, укључујући:
    - (i) оспособљавање за теоријско знање које одговара овлашћењу;
    - (ii) најмање 5 сати налета на авионима или TMG у лету на моторни погон током оспособљавања за акробатско летење.
- (c) Привилегије за овлашћење за акробатско летење ограничене су на акробатско летење авионима или TMG у лету на моторни погон, у зависности од тога на којем су ваздухоплову испуњени захтјеви наведени под (b)(1) и (b)(2)(ii). То се ограничење укида на захтјев ако је пилот успјешно обавио најмање 3 сата налета с инструкторима на авионима или TMG у лету на моторни погон, у зависности од случаја, током којих је обухваћен цијели наставни план оспособљавања за акробатски лет.

- (d) Подносиоцима захтјева за овлашћење за акробатско летење који имају и овлашћење за класу TMG и привилегије за напредно акробатско летење за једрилице с привилегијама из SFCL.200(d) Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се уређују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице:
- (1) овлашћење за акробатско летење није ограничено на авионе, како је утврђено у тачки (ц), ако су испунили захтјеве наведене под (b)(1) и (b)(2)(ii) за авионе; или
  - (2) то се признаје у потпуности за потребе испуњавања захтјева наведених под (b) за стицање овлашћења за акробатско летење ограниченог на TMG у лету на моторни погон. То се ограничење укида на захтјев ако пилот заврши оспособљавање наведено под (c).

#### **FCL.805 Овлашћење за вучу једрилица и вучу транспарената**

- (a) Носиоци дозволе пилота с привилегијама за летење на авионима или TMG смију вући једрилице или транспаренте само ако имају одговарајуће овлашћење за вучу једрилица или вучу транспарената.
- (b) Подносиоци захтјева за овлашћење за вучу једрилица морају завршити:
  - (1) најмање 30 сати налета као PIC и 60 полијетања и слијетања на авионима, ако се вуча спроводи на авионима, или TMG, а ако се спроводи на TMG, након издавања дозволе;
  - (2) курс оспособљавања у DTO или АТО, укључујући:
    - (i) оспособљавање за теоријско знање из процедура и операција за вучу;
    - (ii) најмање 10 летова оспособљавања у вучи једрилица, укључујући најмање 5 летова с инструктором; и
    - (iii) осим носоца SPL издатог у складу с Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се уређују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, 5 летова за упознавање у једрилицу која је стартала помоћу ваздухоплова.
- (c) Подносиоци захтјева за овлашћење за вучу транспарената морају завршити:
  - (1) најмање 100 сати налета и 200 полијетања и слијетања као PIC на авионима или TMG, након издавања дозволе. Најмање 30 сати мора бити на авионима, ако се вуча спроводи авионима, или TMG, а ако се спроводи TMG;
  - (2) курс оспособљавања у DTO или АТО, укључујући:
    - (i) оспособљавање за теоријско знање из процедура и операција за вучу;
    - (ii) најмање 10 летова оспособљавања у вучи транспарената, укључујући најмање 5 летова с инструктором.
- (d) Привилегије овлашћења за вучу једрилица и вучу транспарената ограничене су на авионе или TMG у зависности од врсте ваздухоплова на којем је завршено оспособљавање. За вучу транспарената привилегије су ограничене на методу вуче која је употребљавана током летачког оспособљавања. Привилегије се проширују ако су пилоти успјешно завршили барем три лета оспособљавања с инструктором, који обухватају цијели наставни план за вучу на било којој врсти ваздухоплова и методе вуче за вучу транспарената.

- (e) Како би могао користити привилегије овлашћења за вучу једрилица или вучу транспарената носилац овлашћења мора извршити најмање 5 вуча у претходна 24 мјесеца.
- (f) Када пилот не испуњава захтјеве наведене под (e), прије него почне користити привилегије овлашћења за вучу, мора извршити онај број вуча који недостаје с инструктором или под надзором инструктора.
- (g) Подносиоцима захтјева за овлашћење за вучу једрилица или вучу транспарената за TMG у складу с овом тачком који имају овлашћење за вучу једрилица или вучу транспарената у складу са SFCL.205 Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, у зависности од случаја, или који су испунили све захтјеве за стицање тог овлашћења, то се признаје у потпуности за потребе испуњавања захтјева наведених под (b) или (c), у зависности од случаја.

#### **FCL.810 Овлашћење за ноћно летење**

- (a) Авиони, TMG, ваздушни бродови.
  - (1) Да би смјели користити привилегије LAPL или PPL за авионе, TMG или ваздушне бродове у условима VFR ноћу, подносиоци захтјева морају завршити курс оспособљавања у DTO или АТО у року од највише шест мјесеци. Курс оспособљавања мора садржавати:
    - (i) оспособљавање за теоријско знање;
    - (ii) најмање 5 сати налета у одговарајућој категорији ваздухоплова ноћу, укључујући најмање 3 сата оспособљавања с инструктором, укључујући најмање 1 сат рутног навигационог летења с најмање једним летом с инструктором од најмање 50 km (27 NM) и 5 самосталних полијетања и слијетања с потпуним заустављањем.
  - (2) Прије завршетка оспособљавања ноћу, носиоци LAPL морају завршити летачко оспособљавање за основно инструментално летење које се захтјева за издавање PPL.
  - (3) Кад подносиоци захтјева имају оба овлашћења за класу за једномоторни клипни авион (копно) и TMG, могу завршити оспособљавање наведено под (1) у било којој класи или обје.
  - (4) Подносиоцима захтјева за овлашћење за ноћно летење за авионе или TMG у складу са овом подтачком који имају овлашћење за ноћно летење за TMG у складу с SFCL.210 Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, или који су испунили све захтјеве за стицање тог овлашћења, то се признаје у потпуности за потребе испуњавања захтјева наведених под (1) и (2).
- (b) Хеликоптери. Ако ће се привилегије из PPL за хеликоптере користити у условима визуелног летења (VFR) ноћу, подносилац захтјева мора:
  - (1) завршити најмање 100 сати налета као пилот хеликоптера након издавања дозволе, укључујући најмање 60 сати као PIC хеликоптера и 20 сати рутног летења;
  - (2) завршити курс оспособљавања у DTO или АТО. Курс мора бити завршен унутар периода од шест мјесеци и садржавати:

- (i) 5 сати оспособљавања за теоријско знање;
  - (ii) 10 сати оспособљавања за инструментално летење с инструктором на хеликоптеру; и
  - (iii) 5 сати ноћног летења, укључујући најмање 3 сата оспособљавања с инструктором, укључујући најмање 1 сат рутног навигационог летења и 5 самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора садржавати полијетање и слијетање.
- (3) Подносиоцу захтјева који посједује или је посједовао IR за авион или TMG, може се признати 5 сати у сврху испуњења захтјева наведених под (2)(ii).

#### FCL.815 Овлашћење за летење у планинском подручју

- (a) Привилегије. Привилегије носиоца овлашћења за летење у планинском подручју су извођење летова авионима или TMG на површине и с површина за која су одговарајући надлежни органи држава чланица прописала да је такво овлашћење нужно. Носиоци LAPL или PPL с привилегијама за управљање авионима или TMG могу исходити иницијално овлашћење за летење у планинском подручју за:
- (1) тачкове, кад се даје привилегија за летење са и од одређених површина кад нису покривене снијегом; или
  - (2) скије, кад се даје привилегија за летење са и од одређених површина када су покривене снијегом.
  - (3) Привилегије иницијалног овлашћења могу се проширити или на тачкове или скије када пилот прође одговарајући додатни курс упознавања, укључујући оспособљавање за теоријско знање и летачко оспособљавање, с инструктором за летење у планинском подручју.
- (b) Курс оспособљавања. Подносиоци захтјева за овлашћење за летење у планинском подручју морају завршити унутар периода од 24 мјесеца курс теоријског оспособљавања и летачког оспособљавања у DTO или АТО. Садржај курса мора одговарати траженим привилегијама овлашћења за летење у планинском подручју за које се подноси захтјев.
- (c) Испит практичне оспособљености. Након завршетка оспособљавања подносилац захтјева мора положити испит практичне оспособљености с испитивачем (FE) квалификованим за ову сврху. Испит практичне оспособљености мора садржавати:
- (1) усмени испит из теоријског знања;
  - (2) 6 слијетања на најмање 2 различите површине које су одређене да је потребно овлашћење за летење у планинском подручју а које нису површине поласка.
- (d) Важење. Важење овлашћења за летење у планинском подручју је 24 мјесеца.
- (e) Продужавање  
За продужавање овлашћења за летење у планинском подручју подносиоци захтјева морају испунити једно од следећег:
- (1) Обавити у претходне двије године барем шест слијетања на површину за коју се захтјева овлашћење за летење у планинском подручју;
  - (2) положити провјеру стручности која је у складу са захтјевима наведеним под (c).
- f) Обнављање. Ако је овлашћење истекло, подносилац захтјева мора испунити захтјеве наведене под (e)(2).

#### FCL.820 Овлашћење за тестно летење

- (a) Носиоци дозвола за авионе или хеликоптере смију дјеловати као PIC у категорији 1 или 2 тестних летова, како је дефинисано Дијелом 21, када имају овлашћење за тестно летење.
- (b) Обавеза посједовања овлашћења за тестно летење, како је прописано под (a), односи се искључиво на тестне летове који се изводе на:
- (1) хеликоптерима сертификованим или који ће бити сертификовани у складу са стандардима CS-27 или CS-29 или еквивалентним стандардима пловидбености; или
  - (2) авионима сертификованим или који ће бити сертификовани у складу са:
    - (i) стандардима CS-25 или еквивалентним стандардима пловидбености; или
    - (ii) стандардима CS-23 или еквивалентним стандардима пловидбености, осим за авионе с максималном тежином при полијетању мањом од 2 000 kg.
- (c) Привилегије носиоца овлашћења за тестно летење су да, унутар релевантне категорије ваздухоплова:
- (1) у случају категорије 1 овлашћења за тестно летење, изводи све категорије тестних летова, како је дефинисано Дијелом 21, било као PIC или копилот;
  - (2) у случају категорије 2 овлашћења за тестно летење:
    - (i) изводи категорију 1 тестних летова како је дефинисано Дијелом 21:
      - као копилот, или
      - као PIC, у случају авиона наведених у (b)(2)(ii), осим оних у регионалној категорији (commuter) или који имају брзину понирања већу од 0,6 Macha или који имају плафон лета већи од 25 000 ft;
    - (ii) изводи све друге категорије тестних летова, како је дефинисано Дијелом 21, било као PIC или копилот;
  - (3) изводи летове без овлашћења за класу или за тип како је утврђено у Поддијелу Н, осим што се овлашћење за тестно летење не смије употребљавати за операције комерцијалног ваздушног превоза.
- (d) Подносиоци захтјева за прво издавање овлашћења за тестно летење морају:
- (1) имати најмање CPL и IR овлашћење у одговарајућој категорији ваздухоплова;
  - (2) имати најмање 1 000 сати налета у одговарајућој категорији ваздухоплова, од чега најмање 400 сати као PIC;
  - (3) имати завршен курс оспособљавања у АТО који одговара намјени ваздухоплова и категорији летова. Курс мора садржавати најмање следеће предмете:
    - Извођење,
    - Стабилност и контрола/Управљање,
    - Системи,
    - Управљање тестирањем,
    - Управљање ризиком/безбједношћу.
- (e) Привилегије носиоца овлашћења за тестне летове могу бити проширене на друге категорије тестних летова и друге категорије ваздухоплова када су завршени додатни курсеви оспособљавања у АТО.

**FCL.835 Основно овлашћење за инструментално летење (Basic instrument rating – BIR)**

- (a) Привилегије и услови
- (1) Привилегије носиоца BIR су извођење летова према IFR на једнопилотним авионима за које имају овлашћења за класу, уз изузетак авиона високих перформанси и варијанти авиона ако је на основу података о оперативној прикладности задато да је потребан IR.
  - (2) Привилегије BIR смију се користити само у складу са FCL.205.A.
  - (3) Привилегије BIR смију се користити ноћу само ако пилот има овлашћење за ноћно летење у складу са FCL.810.
  - (4) Привилегије BIR за вишемоторне авионе важе и за једномоторне авионе за које пилот има важеће овлашћење за класу једномоторног авиона.
  - (5) На коришћење привилегија BIR примјењују се сви следећи услови:
    - (i) висина одлуке (DH) или минимална висина снижавања (MDH) која се употребљава као оперативни минимум аеродрома мора бити најмање 200 ft већа од висине која би се иначе израчунала у складу с тачком "NCO.OP.110 Оперативни минимуми аеродрома – авиони и хеликоптери" и тачком "NCO.OP.111 Оперативни минимуми аеродрома – операције NPA, APV, CAT I" Анекса VII прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама; и
    - (ii) видљивост која важи као оперативни минимум аеродрома мора бити најмање 1 500 m;
    - (iii) вођа ваздухоплова не смије започети лет према IFR или прелазак са VFR на IFR осим:
      - (A) ако је на полазном аеродрому видљивост најмање 1 500 m и база облака најмање 600 ft или објављени минимум кружења за категорију ваздухоплова, у зависности од тога која је вриједност већа; и
      - (B) ако на одредишном аеродрому и на сваком потребном алтернативном аеродрому расположиве метеоролошке информације показују да је у периоду од 1 сата прије до 1 сата након предвиђеног времена доласка или у периоду од стварног времена поласка до 1 сат након предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који је период краћи, видљивост најмање 1 500 m и база облака најмање 600 ft или објављени минимум кружења за категорију ваздухоплова, или DH/MDH повећан за 200 ft у складу са наведеним под (i), у зависности од тога која је вриједност већа.
- (b) Предуслови. Подносиоци захтјева за BIR морају имати барем PPL(A).
- (c) Курс оспособљавања. Подносиоци захтјева за BIR морају у АТО завршити:
- (1) оспособљавање из теоријског знања у складу с тачком FCL.615(a); и
  - (2) летачко оспособљавање које обухвата следеће модуле за инструментално летење:
    - (i) модул 1 – модул основног летачког оспособљавања за летење искључиво према инструментима;
    - (ii) модул 2 – модул примијењеног летачког оспособљавања за поступке полијетања, чекања, 2D прилажења и 3D прилажења према IFR;
    - (iii) модул 3 – модул примијењеног летачког оспособљавања за поступке летења на рути према IFR; и
    - (iv) модул 4 – ако је захтјев поднесен за BIR за вишемоторне авионе, модул примијењеног летачког оспособљавања с отказом једног мотора мора укључивати поступке асиметричног инструменталног прилажења и прекинутог прилажења; и
- (3) летачко оспособљавање које испуњава следеће захтјеве:
- (i) прво се мора завршити модул из (c)(2)(i). Модули из (c)(2)(ii), (c)(2)(iii) и, ако је примјењиво, (c)(2)(iv) смију се завршити редослиједом према одабиру подносиоца захтјева;
  - (ii) модули из (c)(2) могу се завршити на авионима, FSTD или њиховој комбинацији. Подносилац захтјева у сваком случају мора проћи оспособљавање на авиону који се користи у испиту практичне оспособљености;
  - (iii) модули из (c)(2)(i), (c)(2)(ii) и (c)(2)(iv) смију се почети изван АТО, али морају бити завршени у АТО. Модул из (c)(2)(iii) смије се завршити изван АТО;
  - (iv) прије започињања модула из (c)(2)(iv) пилот који нема овлашћење за класу или тип вишемоторног авиона мора проћи оспособљавање за вишемоторни авион из Поддијела Н овог анекса (Дио-FCL).
- (d) Теоријско знање. Прије полагања испита практичне оспособљености подносиоци захтјева у испитивањима из предмета из FCL.615(b) морају доказати ниво теоријског знања примјерен привилегијама које се додјељују. Испит из теоријског знања састоји се од једног испита у писаном облику по модулу из (c)(2)(i), (c)(2)(ii) и (c)(2)(iii).
- (e) Испит практичне оспособљености. Након завршеног оспособљавања из (c) подносиоци захтјева полажу испит практичне оспособљености у авиону у складу с Додатком 7. овог анекса. За овлашћење за BIR за вишемоторне авионе испит практичне оспособљености полаже се у вишемоторном авиону. За овлашћење за BIR за једномоторне авионе испит практичне оспособљености полаже се у једномоторном авиону. За потребе ове тачке вишемоторни авион с централним потиском сматра се једномоторним авионом.
- (f) Одступајући од (d), носиоци BIR за једномоторне авионе који имају и овлашћење за класу вишемоторних авиона који желе први пут стећи BIR за вишемоторне авионе морају у АТО завршити курс оспособљавања из (c)(2)(iv) и положити испит практичне оспособљености из (e).
- (g) Важење, продужавање и обнављање
- (1) BIR важи 1 годину.
  - (2) Кандидати за продужавање важења BIR:
    - (i) дужни су у периоду од 3 мјесеца прије датума истека важења овлашћења положити

- провјеру стручности у складу с Додатком 9. овог дијела; или
- (ii) у периоду важења обавити на дужности PIC 6 сати налета према IFR, укључујући три поступка инструменталног прилажења, и обавити барем 1 сат налета у летачком оспособљавању с инструктором који има привилегије за оспособљавање за BIR.
- (3) За свако накнадно продужавање носилац BIR мора успјешно положити провјеру стручности у складу са наведеним под (2)(i) у авиону.
- (4) Ако пилот одлучи испунити захтјеве за продужавање прије рока наведеног под (g)(2)(i), нови период важења почиње од датума провјере стручности.
- (5) Подносиоци захтјева, који не успију положити релевантне одјелке провјере стручности за BIR прије истека важења BIR, не смију користити привилегије BIR све док у потпуности не положе провјеру стручности.
- (6) Ако је важење BIR истекло, подносиоци захтјева за обнављање привилегија морају:
- (i) ако је потребно ради потребног нивоа, завршити оспособљавање за обнову знања у АТО или, ако је BIR истекао прије највише три године, с инструктором који има привилегије за оспособљавање за BIR; и
- (ii) положити провјеру стручности у авиону.
- (7) За BIR за вишемоторне авионе провјера стручности ради продужавања или обнављања, те летачко оспособљавање из (g)(2)(ii) морају се обавити у вишемоторном авиону.
- (8) Провјера стручности за продужавање или обнављање BIR може се комбиновати с провјером стручности за продужавање или обнављање овлашћења за класу једнопилотног авиона у којем се привилегије BIR могу користити у складу са FCL.835 (a)(1).
- (h) Подносиоцима захтјева за BIR који имају PPL или CPL стечен у складу с Анексом I (Дио-FCL) и важећи IR(A) стечен у складу са захтјевима из Прилога 1. Чикашке конвенције од стране треће земље то се искуство у цјелости може признати за потребе курса оспособљавања наведеног под (c)(2). За стицање BIR подносиоци захтјева морају:
- (1) успјешно положити испит практичне оспособљености из тачке (e);
- (2) на испиту практичне оспособљености усмено испитивачу доказати да посједују одговарајући ниво теоријског знања из ваздухопловног права, метеорологије и планирања и извођења лета; и
- (3) имати најмање 25 сати налета према IFR на дужности PIC на авионима.
- (i) Носиоцима IR то се признаје у потпуности за потребе испуњавања захтјева наведених под (c)(2).
- ПОДДИО J**  
**ИНСТРУКТОРИ**  
**ОДЈЕЉАК 1.**  
**Заједнички захтјеви**  
**FCL.900 Потврде инструктора**
- (a) Општи дио. Особа смије спроводити само:
- (1) летачко оспособљавање на ваздухоплову када има:
- (i) дозволу пилота издату или прихваћену у складу с овим правилником;
- (ii) потврду инструктора која одговара оспособљавању које се даје, издато у складу с овим поддијелом;
- (2) летачко оспособљавање на симулатору летења или MCC оспособљавање када посједује потврду инструктора који одговара оспособљавању које се даје, издато у складу с овим поддијелом.
- (b) Посебни услови:
- (1) надлежни орган може издати посебну потврду којом се дају привилегије за летачко оспособљавање ако усклађеност са захтјевима у овом поддијелу није могућа у случају увођења:
- (i) новог ваздухоплова у Босни и Херцеговини или у флоти оператора; или
- (ii) нових курсева оспособљавања у овом анексу (Дио-FCL).
- Таква потврда ограничена је на летове за оспособљавање потребне за увођење новог типа ваздухоплова или новог курса оспособљавања и не смије важити дуже од једне године.
- (2) Носиоци потврде издате у складу са (b)(1), који желе поднијети захтјев за стицање потврда инструктора, морају испуњавати предуслове и захтјеве за продужавање успостављене за ту категорију инструктора. Независно од FCL.905.TRI(b), потврда инструктора TRI издата у складу с овим (под)ставом укључује привилегију за оспособљавање за издавање TRI или SFI потврде за релевантни тип.
- (c) Оспособљавање које се изводи изван подручја Босне и Херцеговине:
- (1) Одступајући од наведеног под (a), у случају летачког оспособљавања током курса оспособљавања одобреног у складу с овим анексом које се изводи изван подручја за које је Босна и Херцеговина одговорна на основу Чикашке конвенције надлежни орган издаје потврду инструктора подносиоцима захтјева који:
- (i) посједују дозволу пилота која испуњава све сљедеће критеријуме:
- (a) у складу је с Прилогом 1. Чикашке конвенције;
- (b) у сваком случају, мора посједовати барем CPL у релевантној категорији ваздухоплова с одговарајућим овлашћењем или потврдом;
- (ii) испуњавају захтјеве успостављене у овом поддијелу за издавање релевантне потврде инструктора;
- (iii) докажу надлежном органу одговарајући ниво знања ваздухопловних прописа о безбједности како би могли употребљавати привилегије потврде инструктора у складу с овим анексом.
- (2) Потврда се ограничава на спровођење летачког оспособљавања током курса оспособљавања одобреног у складу с овим анексом који испуњава све сљедеће услове:
- (i) изводи се изван државног подручја за које су државе чланице одговорне на основу Чикашке конвенције;
- (ii) курсе похађају ученици пилоти који су у довољној мјери упознати с језиком на којем се спроводи летачко оспособљавање.



**FCL.915 Општи предуслови и захтјеви за инструкторе**

- (a) Општи дио  
Подносиоци захтјева за издавање потврде инструктора морају имати најмање 18 навршених година.
- (b) Додатни захтјеви за инструкторе који спроводе летачко оспособљавање на ваздухоплову.  
Подносиоци захтјева за издавање или носиоци потврде инструктора с привилегијом за спровођење летачког оспособљавања на ваздухоплову морају:
- (1) за оспособљавање за дозволу имати барем дозволу или, у случају из FCL.900(c), еквивалентну дозволу за коју пружају летачко оспособљавање;
  - (2) за оспособљавање за овлашћење имати барем овлашћење или, у случају из FCL.900(c), еквивалентно овлашћење за које пружају летачко оспособљавање;
  - (3) осим у случају инструктора за тестно летење (FTI):
    - (i) обавити најмање 15 сати налета као пилоти на класи или типу ваздухоплова на којем се спроводи летачко оспособљавање, од чега максимално 7 сати може бити на FSTD који представља класу или тип ваздухоплова, ако је примјениво; или
    - (ii) положити процјену стручности за релевантну категорију инструктора на тој класи или типу ваздухоплова; и
  - (4) бити овлашћени да дјелују као PIC на ваздухоплову током летачког оспособљавања.
- (c) Признавање за даље потврде инструктора и у сврху продужавања
- (1) Потпуно признавање за вјештине подучавања и учења може се одобрити:
    - (i) носиоцима потврде инструктора који се пријављују за даље потврде инструктора; и
    - (ii) подносиоцима захтјева за потврду инструктора који већ имају потврду инструктора издату у складу с Анексом III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице.
  - (2) Сати налета као испитивач на испитима практичне оспособљености или провјерама стручности признаће се у потпуности ради продужавања свих потврда инструктора које посједује.
- (d) За признавање проширења на друге типове узимају се у обзир релевантни елементи дефинисани у подацима о оперативној прикладности утврђени у складу с Анексом I (Дио 21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација (OSD).
- (e) Додатни захтјеви за инструкторе у курсевима оспособљавања у складу с FCL.745.A.
- (1) Осим захтјева наведених под (b), прије почетка рада као инструктор у курсу оспособљавања у складу с FCL.745.A носиоци потврде инструктора морају:
    - (i) имати најмање 500 сати налета као пилоти авиона, укључујући 200 сати летачког оспособљавања;

- (ii) након што испуне захтјеве у погледу искуства из (e)(1)(i), завршити курс оспособљавања у АТО за инструктора у оспособљавању за избегавање неправилног положаја и враћање из њега током којег се компетенције подносиоца захтјева стално оцјењују; и
  - (iii) након завршетка курса добити потврду о завршетку курса од АТО, чији руководилац обуке (НТ) мора унијети привилегије наведене под (e)(1) у књижицу летења подносиоца захтјева.
- (2) Привилегије наведене под (e)(1) остварују се само ако су инструктори током прошле године прошли оспособљавање за обнову знања у АТО током којег је НТ задовољавајућим процијенио компетенције за спровођење оспособљавања у складу с FCL.745.A.
  - (3) Инструктори који имају привилегије наведене под (e)(1) могу бити инструктори у курсу како је утврђено у (e)(1)(ii) под условом да:
    - (i) имају 25 сати искуства у летачком оспособљавању током оспособљавања у складу с FCL.745.A;
    - (ii) заврше провјеру стручности за ту привилегију; и
    - (iii) испуњавају захтјеве за скорашњим искуством наведене под (e)(2).
  - (4) Те привилегије уносе се у књижицу летења инструктора и потписује их испитивач.

**FCL.920 Компетенције инструктора и процјене**

Сви инструктори морају бити оспособљени за достизање следећих компетенција:

- Припремање средстава,
- Стварање атмосфере погодне за учење,
- Приказивање знања,
- Интегрисање управљања пријетњом и грешком, и CRM,
- Управљање временом како би се постигли циљеви оспособљавања,
- Олакшавање учења,
- Процјена учинка ученика,
- Праћење и оцјењивање напретка,
- Процјена секција оспособљавања,
- Извјештавање о резултатима.

**FCL.925 Додатни захтјеви за инструкторе за MPL**

- (a) Инструктори који спроводе оспособљавање за MPL морају:
- (1) успјешно завршити курс оспособљавања за инструктора за MPL у АТО; и
  - (2) додатно, за основну, средњу и напредну фазу MPL интегрисаног курса оспособљавања:
    - (i) имати искуство у вишепилотним операцијама; и
    - (ii) имати завршен иницијални курс из CRM код комерцијалног ваздушног превозника одобреног у складу с примјенивим захтјевима летачких операција.
- (b) Курс оспособљавања за MPL инструктора
- (1) Курс оспособљавања за MPL инструктора мора садржавати најмање 14 сати оспособљавања.  
Након завршеног оспособљавања, подносилац захтјева мора проћи процјену компетенција инструктора и знања о оспособљавању којем се приступа на основу компетенција.

- (2) Процјена се мора састојати од практичне демонстрације летачког оспособљавања у одговарајућој фази курса оспособљавања за MPL. Ова процјена мора бити спроведена од испитивача квалификованог у складу с Поддијелом К.
- (3) Након успјешно завршеног курса оспособљавања за инструктора за MPL, АТО мора подносиоцу захтјева издати потврду о завршеном оспособљавању.
- (c) Како би одржао привилегије, инструктор мора, унутар претходних 12 мјесеци, извршити на курсу оспособљавања за MPL:
- (1) 1 симулаторски одјељак од најмање 3 сата; или
  - (2) 1 летачку вјежбу од најмање 1 сата, укључујући најмање 2 полијетања и слијетања.
- (d) Ако инструктор није испунио захтјеве наведене под (c), прије поновног коришћења привилегија за оспособљавање за MPL дозволу мора:
- (1) обавити оспособљавање за освјежење знања у АТО, у сврху достизања нивоа компетенције који је потребан за полагање процјене инструкторских компетенција; и
  - (2) положити процјену инструкторских компетенција како је одређено под (b)(2).

#### **FCL.930 Курс оспособљавања**

- (a) Подносилац захтјева за потврду инструктора мора завршити курс теоријског оспособљавања и летачког оспособљавања у АТО. Подносилац захтјева за потврду инструктора за једрилице или балоне може завршити курс теоријског оспособљавања и летачког оспособљавања у DTO.
- (b) Додатно уз специфичне елементе утврђене у овом анексу (Део-FCL) за сваку категорију инструктора, курс оспособљавања мора садржавати елементе захтијеване у FCL.920.

#### **FCL.935 Процјена стручности**

- (a) Осим за инструкторе за сарадњу вишечлане посаде (MCCI), инструкторе на симулатору летења (STI), инструкторе за летење у планинском подручју (MI) и инструкторе за тестне летове (FTI), подносилац захтјева за потврду инструктора мора положити процјену стручности на одговарајућој категорији ваздухоплова, у одговарајућој класи или типу ваздухоплова или у одговарајућем FSTD, те доказати испитивачу квалификованом у складу с Поддијелом К овог анекса способност оспособљавања ученика пилота до нивоа потребног за издавање релевантне дозволе, овлашћења или потврде.
- (b) Процјена мора садржавати:
- (1) доказивање компетенција описаних у FCL.920, у фазама прије лета, после лета и оспособљавање за теоријско знање;
  - (2) усмено испитивање теоријског знања на земљи, упутства прије лета и упутства после лета и демонстрацију у лету на одговарајућој класи, типу ваздухоплова или FSTD;
  - (3) одговарајуће вјежбе за процјену инструкторских компетенција.
- (c) Процјена мора бити спроведена на истој класи или типу ваздухоплова или FSTD коришћеном за летачко оспособљавање.
- (d) Кад је процјена стручности захтијевана за продужавање потврда инструктора, подносилац захтјева који не успије положити процјену стручности прије датума истека важења потврда инструктора, не смије спроводити

привилегије потврда прије него успјешно положи процјену стручности.

#### **FCL.940 Важење потврда инструктора**

Осим MI и независно од одредаба FCL.900 (b)(1) и FCL.915 (e)(2), све потврде инструктора важеће су у периоду од три године.

#### **FCL.945. Обавезе за инструкторе**

По завршетку лета за оспособљавање за продужавање овлашћења за класу једномоторних клипних авиона или TMG у складу с FCL.740.A (b)(1) и само у случају испуњавања свих других критеријума за продужавање прописаних у FCL.740.A (b)(1) инструктор уписује нови датум истека важења овлашћења или потврда у дозволу подносиоца захтјева, ако га је за то посебно овластио надлежни орган одговоран за издавање дозволе подносиоцу захтјева.

### **ОДЈЕЉАК 2.**

#### **Специфични захтјеви за инструктора летења – FI**

##### **FCL.905.FI FI – Привилегије и услови**

Привилегије инструктора летења су спровођење летачког оспособљавања за стицање, продужавање или обнављање за:

- (a) PPL и LAPL за одговарајућу категорију ваздухоплова;
- (b) овлашћења за класу и тип једнопилотних ваздухоплова, уз изузетак једнопилотних сложених авиона високих перформанси;
- (c) овлашћења за класу и тип једнопилотних ваздухоплова, осим за једнопилотне сложене авионе високих перформанси, у вишепилотним операцијама, под условом да инструктори летења испуњавају било који од следећих услова:
  - (1) посједују или су посједовали потврду TRI за вишепилотни авион;
  - (2) успјешно су завршили било које од следећег:
    - (i) барем 500 сати као пилоти у вишепилотним операцијама на авионима;
    - (ii) курс оспособљавања за MCCI у складу с FCL.930.MCCI;
- (d) овлашћења за тип за једнопилотне или вишепилотне ваздушне бродове;
- (e) CPL у одговарајућој категорији ваздухоплова, под условом да инструктори летења имају барем 200 сати летачког оспособљавања на тој категорији ваздухоплова;
- (f) овлашћење за ноћно летење, под условом да инструктори летења испуњавају све следеће услове:
  - (1) квалификовани су за ноћно летење у одговарајућој категорији ваздухоплова;
  - (2) доказали су способност оспособљавања ноћу инструктору летења квалификованом у складу са наведеним под (j);
  - (3) испуњавају захтјеве за искуством ноћу из FCL.060(b)(2);
- (g) овлашћење за вучу или за акробатско летење, под условом да инструктор летења има та овлашћења и да је доказао да је способан пружати оспособљавање за то овлашћење инструктору летења квалификованом у складу са наведеним под (j);
- (h) BIR или IR за одговарајућу категорију ваздухоплова, под условом да инструктор летења испуњава све следеће услове:

- (1) uspješno je položio kurs osposobljavanja za IRI kao učenik pilot i procjenu stručnosti za potvrdu za IRI;
- (2) ispunio je odredbe FCL.915.CRI(a) i FCL.930.CRI i FCL.935 za višemotorne avione, te FCL.910.TRI(c)(1) i FCL.915.TRI(d)(2) za višemotorne helikoptere;
- уз услове из (1) и (2):
- (3) ако током одобреног курса осспособљавања у АТО FI пружа осспособљавање у FSTD или надзире SPIC у летовима за осспособљавање према IFR, FI је дотад од стицања BIR или IR морао обавити најмање 50 сати налета према IFR, од чега највише 10 сати може бити инструментални налет на FFS, FTD 2/3 или FNPT II;
- (4) ако FI пружа осспособљавање у ваздухоплову, мора имати најмање 200 сати налета према IFR, од чега највише 50 сати може бити инструментални налет на FFS, FTD 2/3 или FNPT II.
- (i) овлашћења за класу или тип једнопилотних виšemоторних авиона, осим за једнопилотне сложене авионе високих перформанси, ако испуњавају следеће услове:
- (1) у случају авиона, у складу су са FCL.915.CRI(a), те FCL.930.CRI и FCL.935;
- (2) у случају хеликоптера, у складу су са FCL.910.TRI(c)(1) и FCL.915.TRI(d)(2);
- (j) FI, IRI, CRI, STI или MI потврду, под условом да испуњавају све следеће услове:
- (1) прошао је најмање 500 сати летачког осспособљавања у одговарајућој категорији ваздухоплова;
- (2) положили су процјену стручности у складу с FCL.935 на одговарајућој категорији ваздухоплова те испитивачу инструктора летења (FIE) доказали способност осспособљавања за одговарајући потврду;
- (k) MPL под условом да инструктори летења испуњавају све следеће услове:
- (1) за почетну фазу осспособљавања, имају барем 500 сати налета као пилоти на авионима, укључујући барем 200 сати летачког осспособљавања;
- (2) за основну фазу осспособљавања:
- (i) имају IR овлашћење за виšemоторни авион и привилегију осспособљавања за IR овлашћење;
- (ii) имају барем 1 500 сати налета на ваздухоплову у вишечланим операцијама;
- (3) ако су инструктори летења већ квалификовани за осспособљавања на АТР(А) или CPL(А)/IR интегрисаним курсевима, захтјев из (2)(ii) може се замијенити завршеним структурисаним курсом осспособљавања који се састоји од:
- (i) MCC квалификације;
- (ii) обављених пет сесија летачког осспособљавања у фази 3 на курсу за MPL као посматрач;
- (iii) обављених пет секција летачког осспособљавања у фази 4 на курсу за MPL као посматрач;
- (iv) обављених пет сесија операторовог периодичног линијски орјентисаног летачког осспособљавања (LOFT), као посматрач;
- (v) садржаја курса за осспособљавање за MCCI.
- У том случају инструктори летења морају спровести својих првих пет сесија осспособљавања под надзором TRI(A), MCCI(A) или SFI(A) квалификованог за спровођење осспособљавања за MPL.

#### FCL.910.FI FI – Ограничење привилегија

- (a) Привилегије FI ограничене су на спровођење летачког осспособљавања под надзором FI за исту категорију ваздухоплова којег је за ту сврху номиновао DTO или АТО у следећим случајевима:
- (1) за издавање PPL и LAPL;
- (2) за све интегрисане курсеве на PPL нивоу, у случају авиона и хеликоптера;
- (3) за овлашћења за класу и тип једнопилотних једномоторних ваздухоплова, уз изузетак једнопилотних сложених авиона високих перформанси;
- (4) за овлашћења за ноћно летење, за вучу или за акробатско летење.
- (b) Кад спроводи осспособљавање под надзором, у складу са наведеним под (a), FI неће имати привилегију одобрати ученику пилоту прве самосталне летове и прве самосталне рутне летове.
- (c) ограничење из (a) и (b) ће се укинути из потврда FI када FI заврши најмање:
- (1) за FI(A), 100 сати летачког осспособљавања на авионима или TMG и, додатно надгледа најмање 25 самосталних летова ученика пилота;
- (2) за FI(H), 100 сати летачког осспособљавања на хеликоптерима и, додатно надгледа најмање 25 самосталних летова и вјежби у ваздуху ученика пилота;
- (3) за FI(As), 15 сати или 50 полијетања летачког осспособљавања које обухвата цијели наставни план осспособљавања за издавање PPL(As).

#### FCL.915.FI FI – Предуслови

Подносилац захтјева за FI потврду мора:

- (a) у случају FI(A) и FI(H):
- (1) имати најмање 10 сати летачког осспособљавања за инструментално летење на одговарајућој категорији ваздухоплова, од чега не више од 5 сати смије бити на FSTD;
- (2) завршити 20 сати визуелног рутног летења на одговарајућој категорији ваздухоплова као PIC; и
- (b) додатно, за FI(A):
- (1) имати најмање CPL(A); или
- (2) имати најмање PPL(A) и имати:
- (i) осим за FI(A) који спроводи осспособљавање само за LAPL(A), положен испит из теоријског знања за CPL, који се може полагати без завршетка курса осспособљавања за теоријско знање за CPL и који није важећи за стицање CPL; и
- (ii) имати најмање 200 сати налета на авионима или TMG, од чега 150 као PIC;
- (3) завршити најмање 30 сати на једномоторним клипним авионима од чега најмање 5 сати мора бити одрађено унутар 6 мјесеци прије пријемног лета на осспособљавање како је одређено у FCL.930.FI(a);

- (4) завршити визуелни рутни лет као PIC, укључујући лет од најмање 540 km (300 NM) и слетјети с потпуним заустављањем на два различита аеродрома;
- (c) додатно, за FI(H), завршити 250 сати укупног налета као пилот хеликоптера од чега:
- (1) најмање 100 сати мора бити као PIC, ако подносилац захтјева има најмање CPL(H); или
  - (2) барем 200 сати као PIC, ако подносилац захтјева посједује најмање PPL(H), те положен испит из теоријског знања за CPL, који се може полагати без завршетка курса оспособљавања за теоријско знање за CPL и који није важећи за стицање CPL;
- (d) за FI(As), имати 500 сати налета на ваздушним бродовима као PIC, од чега 400 сати мора бити као PIC носилац CPL(As).

#### FCL.930.FI FI – Курс оспособљавања

- (a) Подносиоци захтјева за FI потврду морају положити специфични пријемни испит у лету с квалификованим FI у складу с FCL.905.FI(i) унутар 6 мјесеци прије почетка оспособљавања ради процјене способности да похађају курс. Овај пријемни испит у лету може се базирати на провјери стручности за овлашћење за класу и тип како је одређено у Додатку 9. овог дијела.
- (b) Курс оспособљавања за FI мора садржавати:
- (1) 25 сати оспособљавања за подучавање и учење;
  - (2) најмање 100 сати теоријског оспособљавања, укључујући тестове напретка;
  - (3) (i) у случају FI(A) и FI(H), најмање 30 сати летачког оспособљавања, од чега 25 сати мора бити летење с инструктором, од чега 5 сати може бити на FFS, FNPT I или II или FTD 2/3;
  - (ii) у случају FI(As) најмање 20 сати летачког оспособљавања, од чега 15 сати мора бити летење с инструктором;
  - (4) Подносиоцима захтјева за потврду FI у другој категорији ваздухоплова који имају, или су имали, FI(A), (H) или (As) признаје се 55 сати за потребе испуњавања захтјева наведених под (b)(2).
- (c) За подносиоце захтјева за потврду инструктора летења који посједују или су посједовали било какву другу потврду инструктора издату у складу с овим анексом сматра се да испуњавају захтјеве наведене под (b)(1).

#### FCL.940.FI FI – Продужавање и обнављање

- (a) Продужавање
- (1) За продужавање FI потврде носиоци морају прије датума истека FI потврде испуњавати барем два од три следећа захтјева:
    - (i) завршили су:
      - (a) у случају FI(A) и FI(H), најмање 50 сати летачког оспособљавања у одговарајућој категорији ваздухоплова на дужности FI, TRI, CRI, IRI, MI или испитивача. Ако се продужавају привилегије за оспособљавање за BIR и IR, 10 од тих 50 сати мора бити летачко оспособљавање за BIR или IR и мора се обавити у периоду од 12 мјесеци прије датума истека важења потврда FI;
      - (b) у случају FI(As), барем 20 сати лета, -чког оспособљавања на ваздушним бродовима као инструктори летења, IRI или испитивачи. Ако се продужава привилегија за оспособљавање за IR овлашћење, 10 од тих 20 сати мора бити

оспособљавање за IR овлашћење и мора бити одрађено унутар 12 мјесеци непосредно прије истека важења одобрења инструктора летења;

- (ii) завршили су оспособљавање за освјежење знања инструктора као инструктори летења при АТО или при надлежном органу. Носиоци FI(B) и FI(S) могу завршити то оспособљавање за освјежење знања инструктора при DTO;
  - (iii) положили су процјену стручности у складу са FCL.935 у периоду од 12 мјесеци непосредно прије датума истека важења FI потврда.
- (2) Носиоци потврде FI дужни су, у случају FI(A) или FI(H) барем за свако друго продужавање и у случају FI(As) барем за свако треће продужавање, положити процјену стручности у складу са FCL.935.
- (b) Обнављање.  
Ако је FI потврда истекла, подносиоци захтјева морају, у периоду од 12 мјесеци прије датума подношења захтјева за обнову, завршити оспособљавање за обнову знања инструктора летења при АТО или надлежном органу или, у случају FI(B) или FI(S), при АТО, DTO или BHDCA, те завршити процјену стручности у складу са FCL.935.

#### ОДЈЕЉАК 4.

#### Специфични захтјеви за овлашћење инструктора на типу – TRI

#### FCL.905.TRI TRI – Привилегије и услови

- (a) Привилегије TRI су спровођење оспособљавања за:
- (1) продужавање и обнављање IR, под условом да TRI има важећи IR;
  - (2) стицање TRI или SFI потврда, под условом да носилац испуњава све следеће услове:
    - (i) има барем 50 сати летачког искуства као TRI или SFI у складу са овим правилником или прописом којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама;
    - (ii) завршио је наставни план летачког оспособљавања одговарајућег дијела курса оспособљавања за TRI у складу с FCL.930.TRI(a)(3) и добио позитивну оцјену вође оспособљавања АТО;
  - (3) у случају TRI за једнопилотне авионе:
    - (i) издавање, продужавање и обнављање овлашћења за тип за једнопилотне сложене авионе високих перформанси, под условом да подносилац захтјева тражи привилегије за извођење једнопилотних операција.
- Привилегије TRI(SPA) могу се проширити на летачко оспособљавање за овлашћење за једнопилотне сложене авионе високих перформанси у вишепилотним операцијама, под условом да TRI испуњава било који од следећих услова:
- (a) посједује или је посједовао TRI потврду за вишепилотне авионе;
  - (b) има барем 500 сати на авионима у вишепилотним операцијама и завршио је оспособљавање за MCCI у складу с FCL.930.MCCI;
  - (ii) курс за MPL у основној фази, под условом да су му привилегије проширене на извођење вишепилотних

- операција и посједује или је посједовао FI(A) или IRI(A) потврду;
- (4) у случају TRI за вишепилотне авионе:
- (i) стицање, продужавање и обнављање овлашћења за тип за:
    - (a) вишепилотне авионе;
    - (b) једнопилотне сложене авионе високих перформанси када подносилац захтјева жели изводити вишепилотне операције;
  - (ii) оспособљавање за MCC;
  - (iii) MPL курс у основној, проширеној и напредној фази под условом да за основну фазу посједује или је посједовао FI(A) или IRI(A) потврду;
- (5) у случају TRI за хеликоптере:
- (i) стицање, продужавање и обнављање овлашћења за тип хеликоптера;
  - (ii) оспособљавање за MCC, под условом да има 350 сати налета као пилот у вишепилотним операцијама у било којој категорији ваздухоплова.
- (6) у случају TRI за ваздухоплове с погоњеним узгоном:
- (i) стицање, продужавање и обнављање овлашћења за тип ваздухоплова с погоњеним узгоном;
  - (ii) оспособљавање за MCC.
- (б) Привилегије TRI укључују привилегије за спровођење практичне процјене EBT код оператора EBT, под условом да инструктор испуњава захтјеве из Анекса III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама за стандардизацију инструктора EBT код тог оператора EBT.

#### **FCL.910.TRI TRI – Ограничење привилегија**

- (а) Општи дио. Ако је оспособљавање за TRI обављено само на FSTD, привилегије за TRI ограничују се на спровођење оспособљавања само на FSTD. Међутим, то ограничење укључује сљедеће привилегије за извођење оспособљавања на ваздухопловима:
- (1) LIFUS, под условом да је курс оспособљавања за TRI укључивао оспособљавање наведено у FCL.930.TRI(a)(4)(i);
  - (2) оспособљавање за слијетање, под условом да је курс оспособљавања за TRI укључивао оспособљавање наведено у FCL.930.TR(a)(4)(ii); или
  - (3) летове оспособљавања наведене у FCL.060(c)(2), под условом да је курс оспособљавања за TRI укључивао оспособљавање наведено под (a)(1)(2).
- Ограничење на FSTD уклања се ако TRI заврше процјену стручности у ваздухоплову.
- (б) Инструктори за овлашћење за тип за авионе и ваздухоплове с погоњеним узгоном – TRI(A) и TRI(PL). Привилегије инструктора за овлашћење за тип (TRI) ограничене су на тип авиона или ваздухоплова с погоњеним узгоном на којем је спроведено оспособљавање и процјена стручности. Ако није другачије одређено у подацима о оперативној прикладности (OSD), за проширење привилегија TRI на друге типове TRI морају:
- (1) током 12 мјесеци прије предаје захтјева, налетјети најмање 15 рутних сектора, укључујући полијетања и слијетања на одговарајућем типу

ваздухоплова, од чега највише седам сектора смије бити на FSTD;

- (2) завршити одговарајуће дијелове техничког оспособљавања и дијелове летачког оспособљавања примјенивог курса оспособљавања за TRI;
  - (3) положити релевантне секције процјене стручности у складу с FCL.935 у сврху доказивања FIE или TRE, квалификованом у складу с Поддијелом K овог анекса, своје способности спровођења оспособљавања пилота до нивоа који је потребан за стицање овлашћења за тип, укључујући претполетно и послјелетно оспособљавање, те оспособљавање у подручју теоријског знања.
- Привилегије TRI проширују се на друге варијанте у складу с OSD ако су TRI завршили одговарајуће дијелове техничког оспособљавања и дијелове летачког оспособљавања примјенивог курса оспособљавања за TRI.
- (c) Инструктори за овлашћење за тип за хеликоптере – TRI(H).

(1) Привилегије носиоца TRI(H) ограничене су на тип TRI на којем је обављена процјена стручности за стицање потврде TRI. Ако није другачије одређено у подацима о оперативној прикладности (OSD), за проширење привилегија TRI на друге типове TRI морају:

- (i) завршити одговарајуће дијелове техничког оспособљавања и дијелове летачког оспособљавања курса оспособљавања за TRI;
- (ii) унутар 12 мјесеци прије датума подношења захтјева завршити барем 10 сати на одговарајућем типу хеликоптера, од чега највише пет сати може бити завршено на FFS или FTD 2/3; и
- (iii) положити релевантне секције процјене стручности у складу са наведеним под FCL.935 у сврху доказивања своје способности FFS или FTD, квалификованом у складу с Поддијелом K овог анекса, у погледу спровођења оспособљавања пилота до нивоа који је потребан за стицање овлашћења за тип, укључујући претполетно и послјелетно оспособљавање, те оспособљавање у подручју теоријског знања.

Привилегије TRI проширују се на друге варијанте у складу с OSD ако су TRI завршили одговарајуће дијелове техничког оспособљавања и дијелове летачког оспособљавања примјенивог курса оспособљавања за TRI.

- (2) За проширење привилегија TRI(H) с једнопилотних на вишепилотне привилегије на истом типу једнопилотних хеликоптера носилац мора мати најмање 350 сати налета као пилот у вишепилотним операцијама у било којој категорији ваздухоплова или имати најмање 100 сати налета као пилот у вишепилотним операцијама на одређеном типу у посљедње двије године.
- (3) Прије него што се привилегије TRI(H) прошире с једнопилотних хеликоптера на вишепилотне хеликоптере, носилац мора испуњавати услове из FCL.915.TRI(d)(3).

- (d) Независно од претходно наведених тачака, носиоци TRI потврде, који су добили овлашћење за тип у складу са наведеним под FCL.725(e), имаће право своје TRI привилегије проширити на тај нови тип ваздухоплова.

#### FCL.915.TRI TRI – Предуслови

Подносилац захтјева за TRI потврду мора:

- (a) имати CPL, MPL или ATPL дозволу пилота на примјењивој категорији ваздухоплова;
- (b) за TRI(MPA) потврду мора имати:
- (1) 1 500 сати налета као пилот на вишепилотним авионима; и
  - (2) обављено унутар 12 мјесеци прије подношења захтјева, 30 рутних сектора, укључујући полијетања и слијетања, као PIC или копилот на примјењивом типу авиона, од чега 15 сектора смије бити на FFS који представља тај тип;
- (c) за TRI(SPA) потврду мора имати:
- (1) обављено унутар 12 мјесеци прије подношења захтјева, барем 30 рутних сектора, укључујући полијетања и слијетања као вођа на одговарајућем типу авиона, од чега највише 15 сектора смије бити на FSTD који представља тај тип; и
  - (2) (i) најмање 500 сати налета као пилот на авионима, укључујући 30 сати као PIC на примјењивом типу авиона; или
  - (ii) имати или је имао FI потврду за вишемоторне авионе с IR(A) привилегијама;
- (d) за TRI(H) мора имати:
- (1) за TRI(H) потврду за једнопилотне јеномоторне хеликоптере, или:
    - (i) 250 сати као пилот на хеликоптерима; или
    - (ii) FI(H) потврду.
  - (2) за TRI(H) потврду за једнопилотне вишемоторне хеликоптере, или:
    - (i) 500 сати као пилот хеликоптера, укључујући 100 сати као PIC на једнопилотним вишемоторним хеликоптерима; или
    - (ii) FI(H) потврду и 100 сати налета као пилот на вишемоторним хеликоптерима.
  - (3) за TRI(H) потврду за вишепилотне хеликоптере, 1 000 сати налета као пилот на хеликоптерима и имати или 350 сати у вишепилотним операцијама на било којој категорији ваздухоплова или 100 сати налета као пилот у вишепилотним операцијама на типу за који се тражи TRI(H) потврда.
  - (4) Носиоцима потврде FI(H) признаје се испуњавање захтјева наведених под (1) и (2) на релевантном једнопилотном хеликоптеру;
- (e) за TRI(PL) мора имати:
- (1) 1 500 сати налета као пилот на вишепилотним авионима, ваздухопловима с погоњеним узгоном, или на вишепилотним хеликоптерима; и
  - (2) обављено унутар 12 мјесеци прије подношења захтјева, 30 рутних сектора, укључујући полијетања и слијетања, као PIC или копилот на примјењивом типу ваздухопловима с погоњеним узгоном, од чега 15 сектора смије бити на FFS који представља тај тип.

#### FCL.930.TRI TRI – Курс осposобљавања

- (a) Курс осposобљавања за TRI спроводи се у ваздухоплову само ако FSTD није расположив и доступан, а укључује:
- (1) 25 сати осposобљавања за подучавање и учење;
  - (2) 10 сати техничког осposобљавања, укључујући обнављање техничког знања, припрему наставних

планова и развој вјештина осposобљавања у учионици/симулатору;

- (3) 5 сати летачког осposобљавања на одговарајућем ваздухоплову или FSTD који представља тај ваздухоплов за једнопилотне ваздухоплове и 10 сати летачког осposобљавања на вишепилотном ваздухоплову или FSTD који представља тај ваздухоплов;
- (4) слeдеће осposобљавање, према потреби:
  - (i) додатно посебно осposобљавање прије извођења LIFUS;
  - (ii) додатно посебно осposобљавање прије спровођења осposобљавања за слијетање. То осposобљавање на FSTD укључује осposобљавање за поступке у случају опасности у погледу ваздухоплова.
- (b) Подносиоцима захтјева, који посjедују или су посjеђовали потврду инструктора, признаје се да испуњавају захтјеве наведене под (a)(1).
- (c) Подносиоцу захтјева за TRI потврду, који посjедује SFI потврду за релевантни тип, признаје се да испуњава захтјеве овог става за стицање TRI потврде који је ограничен на спровођење летачког осposобљавања на симулаторима.

#### FCL.935.TRI TRI – Процјена стручности

- (a) Процјена стручности за TRI за MPA и PL спроводи се на FFS. Ако FFS није расположив или доступан, употребљава се ваздухоплов.
- (b) Процјена стручности за TRI за једнопилотне сложене авионе високих перформанси и хеликоптере и мора се спровести у једном од слeдећих окружења:
- (1) у расположивом и доступном FFS;
  - (2) ако FFS није расположив или доступан, комбиновањем FSTD и ваздухоплова;
  - (3) ако FSTD није расположив или доступан, у ваздухоплову.

#### FCL.940.TRI TRI – Продужавање и обнављање

- (a) Продужавање
- (1) Авиони  
За продужавање TRI(A) потврде, подносиоци захтјева морају унутар 12 мјесеци који непосредно претходе датуму истека потврде испуњавати барем два од слeдећа три захтјева:
    - (i) извршити један од слeдећих дијелова цјеловитог курса осposобљавања за овлашћење за тип или периодичног курса осposобљавања: завршити једну симулаторску сесију у трајању од најмање три сата или једну летачку вјежбу у трајању од барем једног сата укључујући најмање два полијетања и слијетања;
    - (ii) завршити осposобљавање за освјежење инструкторског знања у улози TRI(A) у АТО;
    - (iii) положити процјену стручности како је наведено у FCL.935. Сматра се да подносиоци захтјева који су испунили услов из FCL.910.TRI(b)(3) испуњавају овај захтјев.
  - (2) Хеликоптери и ваздухоплови с погоњеним узгоном  
За продужавање TRI(H) или TRI(PL) потврде подносиоци захтјева морају у периоду важења потврда TRI испунити барем два од слeдећа три захтјева:
    - (i) завршити барем 50 сати летачког осposобљавања у сваком типу ваздухоплова

за које имају привилегије оспособљавања или на FSTD који представља те типове, од чега најмање 15 сати мора бити унутар 12 мјесеци који непосредно претходе датуму истека важења TRI потврда. У случају TRI(PL), наведени сати летачког оспособљавања могу се завршити као TRI или испитивач за овлашћење за тип (TRE), или SFI или испитивач на симулатору (SFE). У случају TRI(H), за ту се сврху уважава и вријеме налета у функцији инструктора летења, инструктора за инструментално летење (IRI), инструктора на симулатору летења (STI) или испитивача било које врсте;

- (ii) завршити оспособљавање за освјежење инструкторског знања при АТО, у улози TRI(H) или TRI(PL), према потреби;
- (iii) у периоду од 12 мјесеци непосредно прије датума истека потврде, успјешно положити процјену стручности у складу са FCL.935, FCL.910.TRI(b)(3) или FCL.910.TRI(c)(3), према потреби.

- (3) За свако друго продужавање TRI потврде, носиоци морају положити процјену стручности у складу са FCL.935.
- (4) Ако TRI посједују потврду за више од једног типа ваздухоплова унутар исте категорије, процјена стручности на једном од тих типова ваздухоплова признаје се за продужавање TRI потврде и на другим типовима унутар исте категорије ваздухоплова, осим ако није другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности (OSD).
- (5) Специфични захтјеви за продужавање TRI(H) потврда

Сматра се да носиоци TRI(H) који посједују и FI(H) потврду испуњавају захтјеве наведене под (а). У том случају, TRI(H) потврда је важећа до истека FI(H) потврда.

(b) **Обнављање**

За продужавање TRI потврде, подносиоци захтјева у року од 12 мјесеци који непосредно претходе датуму подношења захтјева морају положити процјену стручности у складу са FCL.935 и морају завршити:

- (1) за авионе:
  - (i) барем 30 рутних сектора, укључујући полијетања и слијетања на одговарајућем типу авиона, од чега највише 15 сектора смије бити на FFS;
  - (ii) оспособљавање за освјежење инструкторског знања TRI у АТО, које мора садржавати релевантне елементе курса оспособљавања за TRI;
- (2) за хеликоптере и ваздухоплове с погоњеним узгоном:
  - (i) барем 10 сати налета, укључујући полијетања и слијетања на одговарајућем типу ваздухоплова, од чега највише пет сати може бити завршено на FFS или FTD 2/3;
  - (ii) оспособљавање за освјежење инструкторског знања TRI у АТО, које мора садржавати релевантне елементе курса оспособљавања за TRI.

- (3) Ако подносиоци захтјева посједују TRI потврду за више од једног типа ваздухоплова унутар исте категорије, процјена стручности на једном од тих

типова признаје се за обнављање TRI потврде за друге типове унутар исте категорије ваздухоплова, осим ако је у OSD наведено другачије.

**ОДЈЕЉАК 5.**

**Специфични захтјеви за инструктора за овлашћење за класу – CRI**

**FCL.905.CRI CRI – Привилегије и услови**

- (a) Привилегије CRI су спровођење оспособљавање за:
  - (1) стицање, продужавање или обнављање овлашћења за класу или за тип за једнопилотне авионе, осим за једнопилотне комплексне авионе високих перформанси, када подносилац захтјева тражи привилегије за летење у једнопилотним операцијама;
  - (2) овлашћење за вучу или за акробатско летење за категорију ваздухоплова, под условом да CRI има релевантно овлашћење и да је доказао способност спровођења оспособљавања за то овлашћење FI квалификованом у складу са FCL.905.FI(i);
  - (3) проширење привилегија носиоца LAPL(A) на другу класу или варијанту авиона.
- (b) Привилегије CRI су ограничене за класу или за тип авиона на којем је спроведена процјена стручности инструктора. Привилегије CRI ће бити проширене за друге класе или за типове кад CRI заврши, унутар протеклих 12 мјесеци:
  - (1) 15 сати налета као PIC на авионима примјењиве класе или типа авиона;
  - (2) један лет оспособљавања с десног сједишта под надзором другог CRI или FI квалификованог за ту класу или тип који је на другом пилотском сједишту.
- (ба) Привилегије носиоца CRI потврде су оспособљавање за класу и тип једнопилотних авиона, осим за једнопилотне сложене авионе високих перформанси, у вишепилотним операцијама, под условом да CRI инструктори испуњавају било који од следећих услова:
  - (1) посједују или су посједовали потврду TRI за вишепилотни авион;
  - (2) имају барем 500 сати налета на авионима у вишепилотним операцијама и завршили су оспособљавање за MCCI у складу са FCL.930.MCCI.
- (c) Подносиоци захтјева за CRI за вишемоторне ваздухоплове који су носиоци CRI потврде за једномоторне ваздухоплове морају испунити услове за CRI одређене захтјевима FCL.915.CRI(a) и захтјевима FCL.930.CRI(a)(3) и FCL.935.

**FCL.915.CRI CRI - Предуслови**

Подносилац захтјева за CRI потврду мора завршити најмање:

- (a) за вишемоторне авионе:
  - (1) 500 сати налета као пилот на авионима;
  - (2) 30 сати као PIC на примјењивој класи или типу авиона;
- (b) за једномоторне авионе:
  - (1) 300 сати налета као пилот на авионима;
  - (2) 30 сати као PIC на примјењивој класи или типу авиона.

**FCL.930.CRI CRI – Курс оспособљавања**

- (a) Курс оспособљавања за CRI мора укључивати, најмање:
  - (1) 25 сати оспособљавања за подучавање и учење;
  - (2) 10 сати техничког оспособљавања, укључујући обнављање техничког знања, припрему наставних

- планова и развој вјештина оспособљавања у учионици/симулатору;
- (3) 5 сати летачког оспособљавања на вишемоторним авионима или FSTD који представља ту класу или тип ваздухоплова, укључујући барем три сата у авиону или барем три сата летачког оспособљавања на једномоторним авионима, које пружа инструктор летења FI(A) квалификован у складу с FCL.905.FI(j).
- (b) Подносиоцима захтјева који посједују или су посједовали потврду инструктора у потпуности се признаје да испуњавају захтјеве наведене под (a)(1).

#### **FCL.940.CRI CRI – Продужавање и обнављање**

- (a) За продужавање CRI потврде подносиоци захтјева морају унутар периода важења CRI потврда испуњавати барем два од следећа три захтјева:
- (1) завршено барем 10 сати летачког оспособљавања у улози CRI. Ако подносиоци захтјева посједују CRI привилегије на једномоторним и вишемоторним авионима, ти сати летачког оспособљавања морају бити једнако распоређени између једномоторних и вишемоторних авиона;
  - (2) завршено оспособљавање за освјежење знања у улози CRI при АТО или при надлежном органу;
  - (3) положена процјена стручности у складу с FCL.935 за вишемоторне или једномоторне авионе, како је релевантно.
- (b) За свако друго продужавање CRI потврде носιοци морају испунити захтјеве наведене под (a)(3).
- (c) Обнављање  
Ако је CRI потврда истекла, потврда се обнавља ако су подносиоци захтјева у периоду од 12 мјесеци прије подношења захтјева за продужавање испунили следеће:
- (1) завршили оспособљавање за освјежење знања у улози CRI при АТО или при надлежном органу;
  - (2) завршили процјену стручности како је прописано FCL.935.

#### **ОДЈЕЉАК 6.**

##### **Специфични захтјеви за инструктора за инструментално летење IRI**

#### **FCL.905.IRI IRI — Привилегије и услови**

- (a) Привилегије IRI су спровођење оспособљавања за стицање, продужавање и обнављање BIR и IR за одговарајућу категорију ваздухоплова.
- (b) Специфични захтјеви за MPL курс. Да би спроводио оспособљавање за основну фазу оспособљавања на MPL курсу, IRI мора:
- (1) имати IR за вишемоторне авионе; и
  - (2) имати најмање 1 500 сати налета на ваздухоплову у вишечланим операцијама.
  - (3) У случају да је IRI већ квалификован за спровођење оспособљавања за интегрисане АТР(A) или CPL(A)/IR курсеве, захтјеви наведени под (b)(2) могу бити замијењени са завршеним курсом датим у FCL.905.FI(j)(3).

#### **FCL.915.IRI IRI — Предуслови**

Подносиоци захтјева за потврду за IRI дужни су:

- (a) за IRI(A):
- (1) за спровођење оспособљавања у FSTD током одобреног курса оспособљавања у АТО обавити најмање 200 сати налета према IFR након издавања BIR или IR, од чега најмање 50 сати на авионима;

- (2) за спровођење оспособљавања у авиону обавити најмање 800 сати налета према IFR, од чега најмање 400 сати на авионима;
  - (3) за подношење захтјева за IRI(A) за вишемоторне авионе испунити захтјеве из FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI и FCL.935;
- (b) за IRI(H):
- (1) за спровођење оспособљавања у FSTD током одобреног курса оспособљавања у АТО обавити 125 сати налета према IFR након издавања IR, од чега најмање 65 сати инструменталног налета на хеликоптерима;
  - (2) за спровођење оспособљавања у хеликоптеру обавити најмање 500 сати налета према IFR, од чега најмање 250 сати инструменталног налета на хеликоптерима; и
  - (3) за подношење захтјева за привилегије за спровођење оспособљавања у вишемоторним хеликоптерима, испунити захтјеве из FCL.910.TRI(c)(1) и FCL.915.TRI(d)(2).
- (c) Подносиоци захтјева за IRI(As) потврду дужни су имати најмање 300 сати налета према IFR, од чега најмање 100 сати инструменталног налета на ваздушним бродовима.

#### **FCL.930.IRI IRI — Курс оспособљавања**

- (a) Курс оспособљавања за IRI мора укључивати, најмање:
- (1) 25 сати оспособљавања за подучавање и учење;
  - (2) 10 сати техничког оспособљавања, укључујући понављање теоријског знања из инструмената, припрему наставних планова и развој вјештина оспособљавања у учионици;
  - (3) (i) за IRI(A), најмање 10 сати летачког оспособљавања на авиону, FFS, FTD 2/3 или FPNT II. У случају да подносиоци захтјева имају FI(A) потврду, наведени сати смањују се на 5;
  - (ii) за IRI(H), барем 10 сати летачког оспособљавања на хеликоптеру, FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III. У случају подносилаца захтјева који посједују FI(H) потврду, број тих сати смањује се на најмање пет;
  - (iii) за IRI(As), најмање 10 сати летачког оспособљавања на ваздушном броду, FFS, FTD 2/3 или FNPT II.
- (b) Летачко оспособљавање мора извршити FI квалификован у складу са FCL.905.FI(i).
- (c) За подносиоце захтјева који имају или су имали потврду инструктора сматраће се да у потпуности испунили захтјеве наведене под (a)(1).

#### **FCL.940.IRI IRI — Продужавање и обнављање**

За продужавање и обнављање IRI потврде, носилац ће испунити захтјеве за продужавање и обнављање FI потврде, у складу са FCL.940.FI.

#### **ОДЈЕЉАК 7.**

##### **Специфични захтјеви за инструктора на симулатору летења – SFI**

#### **FCL.905.SFI SFI – Привилегије и услови**

- (a) Привилегије SFI су спровођење оспособљавања на симулатору летења, унутар релевантне категорије ваздухоплова, за:
- (1) продужавање и обнављање IR, под условом да посједују или су посједовали IR у релевантној категорији ваздухоплова;
  - (2) издавање IR, под условом да посједују или су посједовали IR у релевантној категорији



- ваздухоплова и завршили су IRI курс оспособљавања.
- (b) Привилегије SFI за једнопилотне авионе су спровођење оспособљавања на симулатору летења за:
- (1) издавање, продужавање и обнављање овлашћења за тип за једнопилотне сложене авионе високих перформанси, ако подносиоци захтјева траже привилегије за извођење једнопилотних операција. Привилегије SFI за једнопилотне авионе могу се проширити на летачко оспособљавање за овлашћење за једнопилотне сложене авионе високих перформанси у вишепилотним операцијама, под условом да испуњавају било који од следећих услова:
    - (i) посједују или су посједовали потврду TRI за вишепилотни авион;
    - (ii) имају барем 500 сати на авионима у вишепилотним операцијама и завршили су оспособљавање за MCCI у складу са FCL.930.MCCI;
  - (2) MCC и MPL курсева оспособљавања за основну фазу, под условом да су привилегије SFI (SPA) проширене на вишепилотне операције у складу са наведеним под (1).
- (c) Привилегије SFI за вишепилотне авионе су спровођење оспособљавања на симулатору летења за:
- (1) издавање, продужавање и обнављање овлашћења за тип за вишепилотне авионе и ако подносиоци захтјева траже привилегије за рад у вишепилотним операцијама, за једнопилотне сложене авионе високих перформанси;
  - (2) MCC курс оспособљавања;
  - (3) за курс за MPL у основној, проширеној и напредној фази, под условом да за основну фазу посједује или је посједовао FI(A) или IRI(A) потврду.
- (d) Привилегије SFI за хеликоптере су спровођење оспособљавања на симулатору летења за:
- (1) стицање, продужавање и обнављање овлашћења за тип хеликоптера;
  - (2) MCC оспособљавање под условом да је обавио најмање 350 сати налета као пилот у вишепилотним операцијама у било којој категорији ваздухоплова.
- (e) Привилегије SFI укључују привилегије за спровођење практичне процјене EBT код оператора EBT, под условом да инструктор испуњава захтјеве из Анекса III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама за стандардизацију инструктора EBT код тог оператора EBT.

#### FCL.910.SFI SFI – Ограничење привилегија

Привилегије SFI ограничене су на FTD 2/3 или FFS за тип ваздухоплова на којем је SFI курс оспособљавања завршен.

Привилегије могу бити проширене на друге FSTD који представљају даље типове исте категорије ваздухоплова ако је носилац завршио:

- (a) симулаторски садржај релевантног курса за оспособљавање за овлашћење за тип;
- (b) одговарајуће дијелове техничког оспособљавања и садржај FSTD наставног плана летачког оспособљавања примјењивог курса оспособљавања за TRI;
- (c) на комплетном курсу за оспособљавање за овлашћење за тип најмање три сата летачког оспособљавања повезаног с дужностима SFI на

одговарајућем типу под надзором TRE или SFE и добио позитивну оцјену квалификованог TRE за ту сврху.

Привилегије SFI проширују се на друге варијанте у складу с OSD ако је SFI завршио одговарајуће дијелове техничког оспособљавања за тип и садржај FSTD наставног плана летачког оспособљавања примјењивог курса оспособљавања за TRI.

#### FCL.915.SFI SFI — Предуслови

Подносилац захтјева за SFI потврду мора:

- (a) имати или је имао CPL, MPL или ATPL у одговарајућој категорији ваздухоплова;
- (b) положити провјеру стручности за издавање специфичног овлашћења за тип ваздухоплова на FFS који представља одговарајући тип, унутар 12 мјесеци који претходе захтјеву, и
- (c) додатно, за SFI (A) за вишепилотне авионе или SFI(PL), имати:
  - (1) најмање 1 500 сати налета као пилот на вишепилотним авионима или ваздухопловима с погоњеним узгоном, како је примјењиво;
  - (2) завршено као пилот или као посматрач, унутар 12 мјесеци који претходе захтјеву, најмање:
    - (i) 3 рутна сектора у пилотској кабини одговарајућег типа ваздухоплова; или
    - (ii) 2 LOFT базне симулаторске секције спроведене од стране квалификоване летачке посаде у пилотској кабини одговарајућег типа. Наведене симулаторске секције морају укључивати 2 лета, сваки од најмање 2 сата, између 2 различита аеродрома, и повезано пријелетно планирање и послепријелетне упуте (de-briefing);
- (d) додатно, за SFI(A) за једнопилотне сложене авионе високих перформанси:
  - (1) имати најмање 500 сати налета као PIC на једнопилотним авионима;
  - (2) имати или је имао IR(A) овлашћење за вишемоторне авионе; и
  - (3) испунити захтјеве наведене под (c)(2);
- (e) додатно, за SFI(H), имати:
  - (1) обављен, најмање 1 сат налета у пилотској кабини одговарајућег типа, као пилот или као посматрач унутар 12 мјесеци који претходе захтјеву; и
  - (2) за случај вишепилотних хеликоптера, најмање 1 000 сати летачког искуства као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 350 сати у вишепилотним операцијама у било којој категорији ваздухоплова;
  - (3) за случај једнопилотних вишемоторних хеликоптера, 500 сати као пилот на хеликоптерима, укључујући 100 сати као PIC на једнопилотним вишемоторним хеликоптерима;
  - (4) за случај једнопилотних једномоторних хеликоптера, 250 сати као пилот на хеликоптерима;
  - (5) за случај једнопилотних хеликоптера у вишепилотним операцијама, најмање 350 сати у вишепилотним операцијама у било којој категорији ваздухоплова.

#### FCL.930.SFI SFI — Курс оспособљавања

(a) Курс оспособљавања за SFI мора обухватати:

- (1) FSTD садржај одговарајућег курса за овлашћење за тип;

- (2) одговарајуће дијелове техничког оспособљавања и садржај FSTD наставног плана летачког оспособљавања примјењивог курса оспособљавања за TRI;
- (3) 25 сати оспособљавања за подучавање и учење.
- (b) Подносиоцу захтјева за SFI потврду, који има TRI потврду за релевантни тип, сматраће се да потпуно испуњава захтјева овог става.

#### **FCL.940.SFI SFI — Продужавање и обнављање**

- (a) **Продужавање**  
За продужавање SFI потврде подносиоци захтјева морају прије истека важења SFI потврде испуњавати барем два од следећа три захтјева:
- (1) завршено барем 50 сати као инструктори или испитивачи на FSTD, од чега барем 15 сати у периоду од 12 мјесеци непосредно прије истека важења SFI потврда;
  - (2) завршено оспособљавање за оस्вјежење знања за инструкторе као SFI у ATO;
  - (3) успјешно положене релевантне секције процјене стручности у складу са FCL.935.
- (b) Додатно, подносиоци захтјева морају на FFS положити провјеру стручности за стицање специфичног овлашћења за тип ваздухоплова који представља типове за који се посједују привилегије.
- (c) За свако друго продужавање SFI потврде, носиоци морају испунити захтјев наведен под (a)(3).
- (d) Ако SFI посједује потврду за више од једног типа ваздухоплова унутар исте категорије, процјена стручности на једном од тих типова признаје се за продужавање SFI потврде и на другим типовима унутар исте категорије ваздухоплова, осим ако није другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности (OSD).
- (e) **Обнављање**  
За обнављање SFI потврде подносиоци захтјева морају, у периоду од 12 мјесеци који непосредно претходи захтјеву за обнављање, испуњавати све следеће услове:
- (1) завршено оспособљавање за оस्вјежење знања за инструкторе као SFI у ATO;
  - (2) положена процјена стручности у складу са FCL.935;
  - (3) положена провјера стручности на FSTD за стицање специфичног овлашћења за тип ваздухоплова који представља типове за који се привилегије обнављају.

#### **ОДЈЕЉАК 8.**

##### **Специфични захтјеви за инструктора за сарадњу вишечлане посаде - MCCI**

#### **FCL.905.MCCI MCCI — Привилегије и услови**

- (a) Привилегије MCCI су спровођење летачког оспособљавања током:
- (1) практичног дијела MCC курса када није комбинован с курсом за оспособљавање за овлашћење за тип; и
  - (2) за случај MCCI(A), основне фазе интегрисаног MPL курса оспособљавања, ако он/она посједује или је посједовао FI(A) или IRI(A) потврду.

#### **FCL.910.MCCI MCCI — Ограничене привилегије**

Привилегије носиоца MCCI потврде морају бити ограничене на FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS на којем је MCCI курс оспособљавања завршен.

Привилегије могу бити проширене на друге FSTD који представљају даље типове ваздухоплова када је носилац завршио практични дио MCCI курса оспособљавања на том типу FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

#### **FCL.915.MCCI MCCI — Предуслови**

Подносилац захтјева за MCCI потврду мора:

- (a) имати или је имао CPL; MPL или ATPL у одговарајућој категорији ваздухоплова;
- (b) имати најмање:
  - (1) за случај авиона, ваздушних бродова и ваздухоплова с погоњеним узгоном, 1 500 сати летачког искуства као пилот у вишепилотним операцијама, од чега најмање 350 сати на одговарајућој категорији ваздухоплова;
  - (2) за случај хеликоптера, 1 000 сати летачког искуства као пилот у вишепилотним операцијама, од чега је најмање 350 сати на хеликоптерима.

#### **FCL.930.MCCI MCCI — Курс оспособљавања**

- (a) MCCI курс оспособљавања мора укључивати, најмање:
  - (1) 25 сати оспособљавања за подучавање и учење;
  - (2) техничко оспособљавање повезано с врстом FSTD на којем подносилац захтјева жели спроводити оспособљавање;
  - (3) 3 сата практичног оспособљавања, које може бити летачко оспособљавање или MCC оспособљавање на релевантном FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS, под надзором TRI, SFI или MCCI именованог од ATO за ту сврху. Наведени сати летачког оспособљавања под надзором морају укључивати процјену стручности подносиоца захтјева као што је описано у FCL.920.
- (b) Подносиоцима захтјева који посједују или су посједовали FI, TRI, CRI, IRI или SFI потврду, сматраће се да у потпуности испуњавају захтјев наведен под (a)(1).

#### **FCL.940.MCCI MCCI — Продужавање и обнављање**

- (a) За продужавање MCCI потврде подносилац захтјева мора испунити захтјеве FCL.930.MCCI(a)(3) на релевантном типу FNPT II/III, FTD 2/3 или FFS, унутар задњих 12 мјесеци периода важења MCCI потврде.
- (b) Обнављање. Ако је MCCI потврда истекла, подносилац захтјева мора испунити захтјеве FCL.930.MCCI(a)(2) и (3) на релевантном типу FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

#### **ОДЈЕЉАК 9.**

##### **Специфични захтјеви за инструктора на синтетичким уређајима – STI**

#### **FCL.905.STI STI — Привилегије и услови**

- (a) Привилегије STI су спровођење оспособљавања на симулатору летења у одговарајућој категорији ваздухоплова за:
- (1) за стицање дозволе;
  - (2) стицање, продужавање или обнављање BIR и IR и овлашћења за класу или тип за једнопилотне ваздухоплове, уз изузетак једнопилотних сложених авиона високих перформанси.
- (b) Додатне привилегије за STI(A). Привилегије STI(A) укључују оспособљавање на симулатору летења током фазе "основне летачке вјештине" за интегрисани MPL курс оспособљавања.

#### **FCL.910.STI STI — Ограничење привилегија**

Привилегије STI ограничене су на FSTD на којем је STI курс оспособљавања завршен.

Привилегије могу бити проширене на друге FSTD који представљају даље типове ваздухоплова ако је носилац у периоду од 12 мјесеци који непосредно претходи захтјеву завршио:

- (a) садржај FSTD курса CRI или курса TRI на класи или типу ваздухоплова за које се траже привилегије оспособљавања;
- (b) примјениви дио провере стручности на FSTD на којем ће се изводити летачко оспособљавање, у складу с Додатком 9. овог анекса за одговарајућу класу или тип ваздухоплова.

За носиоце STI(A) који оспособљавају само на BITD, провера стручности мора садржавати само вјежбе које одговарају испиту практичне оспособљености за стицање PPL(A);

- (c) барем три сата летачког оспособљавања у одговарајућој категорији ваздухоплова за CPL, IR или PPL под надзором инструктора FI, CRI(A), IRI или TRI којег је у ту сврху именовао АТО, укључујући барем један сат летачког оспособљавања под надзором испитивача инструктора летења.

#### **FCL.915.STI STI — Предуслови**

- (a) Подносилац захтјева за STI потврду мора:
  - (1) имати, или је имао унутар три године прије подношења захтјева, пилотску дозволу и привилегије инструктора које одговарају курсевима за које се оспособљавање намјерава спроводити;
  - (2) имати завршену релевантну проверу стручности на FSTD за овлашћење за класу или за тип, унутар периода од 12 мјесеци који непосредно претходи захтјеву.

Подносиоци захтјева за STI(A) који желе спроводити оспособљавање само на BITD, морају завршити само оне вјежбе које су прикладне за испит практичне оспособљености за стицање PPL(A);

- (b) Уз захтјеве наведене под (a), подносиоци захтјева за издавање STI(H) потврде морају завршити барем један сат налета као посматрачи у пилотској кабини одговарајућег типа хеликоптера, у периоду од 12 мјесеци који непосредно претходи захтјеву.

#### **FCL.930.STI STI — Курс оспособљавања**

- (a) Курс оспособљавања за STI мора садржавати најмање 3 сата летачког оспособљавања повезаног с дужностима STI на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III, под надзором FIE. Наведени сати летачког оспособљавања под надзором морају укључивати процјену стручности подносиоца захтјева као што је описано у FCL.920.

Подносиоци захтјева за STI(A) који желе спроводити оспособљавање само на BITD, морају завршити летачко оспособљавање на BITD.

- (b) За подносиоце захтјева за STI(H), курс ће такође укључивати FFS садржај одговарајућег TRI курса.

#### **FCL.940.STI STI — Продужавање и обнављање STI потврде**

- (a) Продужавање  
За продужавање STI потврде, подносиоци захтјева морају у периоду од 12 мјесеци који непосредно претходи датуму истека STI потврда испуњавати све сљедеће захтјеве:
  - (1) обављено барем три сата летачког оспособљавања на FSTD у оквиру комплетног оспособљавања за CPL, IR или PPL, или курса за овлашћење за класу или за тип;

- (2) успјешно положени примјениви дијелови провере стручности на FSTD на којем ће се изводити летачко оспособљавање, у складу с Додатком 9. овог анекса за одговарајућу класу или тип ваздухоплова.

За носиоце STI(A) који оспособљавају само на BITD, провера стручности мора садржавати само вјежбе које одговарају испиту практичне оспособљености за стицање PPL(A).

- (b) Обнављање  
За обнављање потврде STI, подносиоци захтјева морају унутар периода од 12 мјесеци који непосредно претходи захтјеву за продужавање:
  - (1) завршити при АТО оспособљавање за освјежење знања као STI;
  - (2) успјешно положити примјениве дијелове провере стручности на FSTD на којем ће се изводити летачко оспособљавање, у складу с Додатком 9. овог анекса за одговарајућу класу или тип ваздухоплова.

За STI(A) који оспособљава само на BITD, провера стручности мора садржавати само вјежбе које одговарају испиту практичне оспособљености за стицање PPL(A);

- (3) завршити барем три сата летачког оспособљавања у одговарајућој категорији ваздухоплова, на потпуном курсу за CPL, IR, PPL или одобрење за класу или тип, под надзором инструктора FI, CRI, IRI или TRI којег је у ту сврху именовао АТО, укључујући барем један сат летачког оспособљавања под надзором испитивача инструктора летења (FIE).

#### **ОДЈЕЉАК 10.**

##### **Инструктор за овлашћење за летење у планинском подручју – MI**

#### **FCL.905.MI MI — Привилегије и услови**

Привилегије MI су спровођење летачког оспособљавања за стицање овлашћења за летење у планинском подручју.

#### **FCL.915.MI MI — Предуслови**

Подносилац захтјева за MI потврду мора:

- (a) имати, FI, CRI, или TRI потврду, с привилегијама за једнопилотне авионе;
- (b) имати овлашћење за планинско летење.

#### **FCL.930.MI MI — Курс оспособљавања**

- (a) Курс оспособљавања за MI мора укључивати процјену стручности подносиоца захтјева као што је описано под FCL.920.
- (b) Прије почетка курса, подносиоци захтјева морају успјешно положити пријемни испит у лету с MI који има FI потврду како би се процијенило њихово искуство и способност за похађање курса оспособљавања.

#### **FCL.940.MI Важење MI потврде**

MI потврда важећа је све док су важеће потврде FI, TRI или CRI.

#### **ОДЈЕЉАК 11.**

##### **Специфични захтјев за инструктора за тесно летење - FTI**

#### **FCL.905.FTI FTI — Привилегије и услови**

- (a) Привилегије инструктора за тесно летење (FTI) су спровођење оспособљавања, унутар одговарајуће категорије ваздухоплова, за:

- (1) стицање категорије 1 или 2 овлашћења за тестно летење, ако он/она поседује релевантну категорију овлашћења за тестно летење;
  - (2) стицање FTI потврде, унутар релевантне категорије овлашћења за тестно летење, ако инструктор има најмање 2 године искуства у оспособљавању за стицање овлашћења за тестно летење.
- (b) Привилегије FTI који има категорију 1 овлашћења за тестно летење укључују могућност летачког оспособљавања везаног и за категорију 2 овлашћења за тестно летење.

#### **FCL.915.FTI FTI — Предуслови**

Подносилац захтјева за FTI потврду мора:

- (a) имати овлашћење за тестно летење издато у складу са FCL.820;
- (b) имати најмање 200 сати категорије 1 или 2 тестног летења.

#### **FCL.930.FTI FTI — Курс оспособљавања**

- (a) Курс оспособљавања за FTI мора укључивати, најмање:
  - (1) 25 сати оспособљавања за подучавање и учење;
  - (2) 10 сати техничког оспособљавања, укључујући понављање техничког знања, припрему наставних планова и развој вјештина оспособљавања у учионици/симулатору.
  - (3) 5 сати практичног летачког оспособљавања под надзором FTI квалификованог у складу с FCL.905.FTI(b). Наведени сати летачког оспособљавања морају укључити процјену стручности подносиоца захтјева као што је описано у FCL.920.
- (b) Признавање:
  - (1) За подносиоце захтјева који имају или су имали потврду инструктора, сматраће се да у потпуности испуњавају захтјев наведен под (a)(1).
  - (2) Додатно, за подносиоце захтјева који имају или су имали FI или TRI потврду у релевантној категорији ваздухоплова, сматраће се да у потпуности испуњавају захтјев наведен под (a)(2).

#### **FCL.940.FTI FTI — Продужавање и обнављање**

- (a) Продужавање. За продужавање FTI потврде, подносилац захтјева мора, унутар периода важења FTI потврде, испунити један од сљедећих захтјева:
  - (i) имати најмање:
    - (i) 50 сати тестног летења, од чега ће најмање 15 сати бити у периоду од 12 мјесеци који претходе датуму истека FTI потврда; и
    - (ii) 5 сати летачког оспособљавања тестног летења унутар 12 мјесеци који претходе датуму истека FTI потврде; или
  - (2) завршити оспособљавање освјежења знања као FTI у АТО. Оспособљавање освјежења знања мора се заснивати на елементу практичног летачког оспособљавања FTI курса оспособљавања, у складу са FCL.930.FTI(a)(3), и укључује најмање 1 лет оспособљавања под надзором FTI квалификованог у складу са FCL.930.FTI(b).
- (b) Обнављање. Ако је FTI потврда истекла, подносилац захтјева мора завршити оспособљавање за освјежење знања као FTI у АТО. Оспособљавање за освјежење знања ће бити усклађено најмање са захтјевима из FCL.930.FTI(a)(3).

### **ПОДДИО К ИСПИТИВАЧИ ОДЈЕЉАК 1.**

#### **Заједнички захтјеви**

#### **FCL.1000 Потврде испитивача**

- (a) Општи дио  
Носиоци потврде испитивача морају:
    - (1) осим ако није другачије одређено овим анексом, имати дозволу, овлашћење или потврду једнаку онима за које су овлашћени спроводити испите практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности и имати привилегије оспособљавања за њих.
    - (2) бити квалификовани за обављање дужности PIC у ваздухоплову током испита практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности ако се спроводе на ваздухоплову.
  - (b) Посебни услови:
    - (1) Надлежни орган може издати посебну потврду којом се дају привилегије за спровођење испита практичне оспособљености, провјера стручности и процјена стручности ако усклађеност са захтјевима утврђенима у овом пододјелку није могућа због увођења било чега од сљедећег:
      - (i) новог ваздухоплова у Босни и Херцеговини или у флоти оператора;
      - (ii) нових курсева оспособљавања у овом анексу.
- Таква потврда ограничена је на испите практичне оспособљености, провјере стручности и процјене стручности потребне за увођење новог типа ваздухоплова или новог курса и њено важење у сваком случају не може бити дуже од једне године.
- (2) Носиоци потврде који су стекли потврду у складу са наведеним под (b)(1) и који желе поднијети захтјев за потврду испитивача морају испунити предуслове и захтјеве за продужавање за ту категорију потврда испитивача.
  - (3) Ако квалификовани испитивач није доступан, надлежни орган може, на појединачној основи, овластити инспекторе или испитиваче који не испуњавају одговарајуће захтјеве овлашћења за инструктора, тип или класу како је наведено под (a) за обављање испита практичне оспособљености, провјера стручности и процјене стручности.
- (c) Испитивање које се изводи изван подручја Босне и Херцеговине:
    - (1) Одступајући од тачке (a), у случају испита практичне оспособљености и провјера стручности који се спроводе изван Босне и Херцеговине, надлежни орган издаје потврду испитивача подносиоцима захтјева који имају пилотску дозволу издату у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције, ако подносиоци захтјева:
      - (i) посједују барем дозволу, овлашћење или потврду еквивалентну онима за које су овлашћени спроводити испите практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности, и у сваком случају барем CPL;
      - (ii) посједују квалификације за обављање дужности PIC у ваздухоплову током испита практичне оспособљености или провјере стручности који се спроводе на ваздухоплову;

- (iii) испуњавају захтјеве успостављене у овом поддијелу за стицање релевантне потврде испитивача; и
  - (iv) докажу ВНДСА прикладан ниво знања ваздухопловних прописа о безбједности како би били способни извршавати привилегије испитивача у складу с овим анексом.
- (2) Потврда из става (1) ограничена је на спровођење испита практичне оспособљености и провјера стручности:
- (i) који се изводе изван Босне и Херцеговине; те
  - (ii) пилота који имају довољно знања из језика на којем се провјера спроводи.

#### **FCL.1005 Ограничење привилегија у случају постојећих интереса**

Испитивачи не смију спроводити:

- (a) испите практичне оспособљености или процјене стручности за издавање дозволе, овлашћења или потврда подносиоцима захтјева којима су испоручили више од 25% прописаног летачког оспособљавања за дозволу, овлашћење или потврду за које се спроводи испит практичне оспособљености или процјена стручности; и
- (b) испите практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности ако осјећају да би њихова објективност могла бити упитна.

#### **FCL.1010 Предуслови за испитиваче**

Подносиоци захтјева за потврду испитивача морају доказати:

- (a) релевантно знање, пријашње радно искуство и одговарајуће искуство везано за привилегије испитивача;
- (b) да нису били подложни никаквим санкцијама, укључујући привремено одузимање, ограничење или одузимање неке од њихових дозвола, овлашћења или потврда издатих у складу с овим дијелом, због неуклађености са овим прописом током задње 3 године.

#### **FCL.1015 Стандардизација испитивача**

- (a) Подносилац захтјева за потврду испитивача мора проћи стандардизацијски курс који спроводи надлежни орган или који спроводи АТО, те га је одобрио надлежни орган.
- (b) Стандардизацијски курс мора се састојати од теоријског и практичног оспособљавања и мора укључивати, најмање:
  - (1) спровођење 2 испита практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности за дозволе, овлашћења или потврде за које подносилац захтјева тражи привилегије за спровођење испита и провјера;
  - (2) оспособљавање о примјењивим захтјевима у овом дијелу и о примјењивим захтјевима летачких операција, спровођење испита практичне оспособљености, провјера стручности или процјена стручности, и њихову документацију и извјештавање;
  - (3) упутство (briefing) о управним процедурама, о захтјевима за заштиту личних података, о одговорности, о осигурању од несрећа и о накнадама;
  - (4) упутство о потреби преиспитивања и примјене елемената из става (3) при спровођењу испита практичне оспособљености, провјере стручности

или процјене стручности подносиоца захтјева када надлежни орган није орган који је издао потврду испитивачу и;

- (5) упутство како према потреби остварити приступ тим процедурама и захтјевима осталих надлежних органа.
- (c) Носиоци потврде испитивача не смију спроводити испите практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности с подносиоцима захтјева за које надлежни орган није исти као онај који је издао потврду испитивача, осим када се упознају с најновијим доступним подацима о одговарајућим процедурама надлежног органа.

#### **FCL.1020 Провјера стручности испитивача**

Подносиоци захтјева за потврду испитивача морају доказати своју стручност инспектору надлежног органа или старијем испитивачу посебно овлашћеном у ту сврху од надлежног органа одговорног за издавање потврде испитивача преко спровођења испита практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности у улози испитивача за које се привилегије траже, укључујући претполетно упутство (briefing), спровођење испита, провјере или процјене, и процјене особе којој се испит, провјера или процјена даје, послјелетну упуту (debriefing) и унос записа у документацију.

#### **FCL.1025 Важење, продужавање и обнављање потврда о испитивача**

- (a) Важење  
Потврда испитивача важи три године.
- (b) Продужавање  
За продужавање потврде испитивача носиоци морају испуњавати све сљедеће услове:
  - (1) прије датума истека потврде морају спровести барем шест испита практичне оспособљености, провјера стручности, процјена стручности или фаза процјене ЕВТ током модула ЕВТ из ОRO.FC.231 Анекса III (Дно-ОРО) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама;
  - (2) у периоду од 12 мјесеци непосредно прије датума истека потврда, морају завршити курс за освјежење знања испитивача који пружа надлежни орган или који пружа АТО уз одобрење надлежног органа;
  - (3) један од испита практичне оспособљености, провјера стручности, процјена стручности или фаза процјене ЕВТ који се спроводе у складу с тачком (1) мора се спровести у периоду од 12 мјесеци непосредно прије датума истека потврда испитивача, те:
    - (i) испите мора оцијенити инспектор из надлежног органа или надређени испитивач којег је за то посебно овластио надлежни орган одговоран за потврду испитивача; или
    - (ii) морају испуњавати захтјеве наведене под FCL.1020.

Ако подносиоци захтјева за продужавање посједују привилегије за више од једне категорије испитивача, све привилегије испитивача могу се продужити ако подносилац захтјева испуњава захтјеве из (b)(1) и (2) те FCL.1020 за једну од категорија потврда испитивача коју посједује, у договору с надлежним органом.

- (c) Обнављање  
Ако је потврда истекла, подносиоци захтјева морају прије него што наставе употребљавати привилегије испунити захтјеве из (b)(2) те FCL.1020 у периоду од

12 мјесеци који непосредно претходи захтјеву за обнову.

- (d) Потврда испитивача ће бити продужена или обновљена само ако подносиоци захтјева докажу континуирану усклађеност са захтјевима из FCL.1010 и FCL.1030.

### **FCL.1030 Спровођење испита практичне оспособљености, провјера стручности и процјена стручности**

- (a) Током спровођења испита практичне оспособљености, провјера стручности и процјена стручности, испитивачи морају:
- (1) обезбиједити да комуникација с подносиоцем захтјева може бити успостављена без језичких препрека;
  - (2) потврдити да подносилац захтјева испуњава све квалификације, захтјеве оспособљавања и искуства у овом дијелу за стицање, продужавање или обнављање дозволе, овлашћења или потврде за који се испит практичне оспособљености, провјера стручности или процјена стручности спроводи;
  - (3) упознати подносиоца захтјева о последицама достављања непотпуних, нетачних или неистинитих информација везано за њихово оспособљавање и летачко искуство.
- (b) Након завршетка испита практичне оспособљености или провјере стручности, испитивач мора:
- (1) обавијестити подносиоца захтјева о резултату теста. У случају дјелимичног проласка или пада, испитивач мора обавијестити подносиоца захтјева да он/она не може користити привилегије овлашћења док не постигне потпун пролаз. Испитивач мора детаљно образложити било какве додатне захтјеве за оспособљавањем и објаснити подносиоцу захтјева право жалбе.
  - (2) у случају успјешног положеног испита стручности или процјене стручности за продужавање или обнављање, извршити унос у дозволу или потврду подносиоца захтјева с новим датумом истека важења овлашћења или потврде, ако је посебно овлашћен у ту сврху од стране надлежног органа одговорног за дозволу подносиоца захтјева;
  - (3) дати подносиоцу захтјева потписан извјештај с испита практичне оспособљености или провјере стручности и поднијети без кашњења копије извјештаја надлежном органу одговорном за дозволу подносиоца захтјева, и надлежном органу који је издао потврду испитивача. Извјештај мора укључивати:
    - (i) изјаву да је испитивач примио све информације од подносиоца захтјева везано за његово искуство и оспособљавање, и потврдио да су искуство и оспособљавање у складу с примјењивим захтјевима овог дијела;
    - (ii) потврду да су сви захтијевани маневри и вјежбе спроведени, као и информацију о усменом испитивању теоријског знања, када је примјењиво. Ако подносилац захтјева није успјешно положио неки дио секције, испитивач мора записати разлоге за такву процјену;
    - (iii) резултат испита, провјере или процјене стручности;
    - (iv) изјава да је испитивач прегледао и примијенио процедуре органа надлежног за

издавање дозволе подносиоца захтјева ако орган надлежан за потврду подносиоца захтјева није исти онај који је издао потврду испитивачу;

- (v) копију потврде испитивача с подручјем примјене његових/њених привилегија у својству испитивача у погледу спровођења испита практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности подносиоца захтјева када орган надлежан за издавање дозволе подносиоца захтјева није исти онај који је додијелио потврду испитивачу.
- (c) Испитивачи морају чувати записе 5 година са свим детаљима испита практичне оспособљености, провјере стручности и процјене стручности које су спровели и њихове резултате.
- (d) На захтјев надлежног органа који је одговоран за издавање потврде испитивача, или надлежног органа одговорног за издавање дозволе подносиоца захтјева, испитивач мора предати све записе и извјештаје, и било које друге информације, како се захтијева у сврху надзора.

### **ОДЈЕЉАК 2.**

#### **Специфични захтјеви за испитиваче у лету – FE FCL.1005.FE FE — Привилегије и услови**

- (a) FE(A). Привилегије FE за авионе су спровођење:
- (1) испита практичне оспособљености за стицање PPL(A) и испита практичне оспособљености и провјера стручности за повезана једнопилотна овлашћења за класу и за тип, осим за једнопи-лотне комплексне авионе високих перформанси, ако испитивач има најмање 1 000 сати налета као пилот на авионима или TMG, укључујући најмање 250 сати у сврху летачког оспособљавања;
  - (2) испита практичне оспособљености за стицање CPL(A) и испита практичне оспособљености и провјера стручности за повезана једнопилотна овлашћења за класу и за тип, осим за једнопилотне комплексне авионе високих перформанси, ако испитивач има најмање 2 000 сати налета као пилот на авионима или TMG, укључујући најмање 250 сати у сврху летачког оспособљавања;
  - (3) испита практичне оспособљености и провјера стручности за LAPL(A), ако испитивач има најмање 500 сати налета као пилот на авионима или TMG, укључујући најмање 100 сати у сврху летачког оспособљавања;
  - (4) испита практичне оспособљености за стицање овлашћења за планинско летење, ако испитивач има најмање 500 сати налета као пилот на авионима или TMG, укључујући најмање 500 полијетања и слијетања у сврху летачког оспособљавања за овлашћење за планинско летење;
  - (5) провјера стручности за продужавање или обнављање овлашћења за EIR, уз услов да FE има најмање 1 500 сати искуства као пилот у авионима и испуњава услове из FCL.1010.IRE(a)(2).
- (b) FE(H). Привилегије FE за хеликоптере су спровођење:
- (1) испита практичне оспособљености за стицање PPL(H) и испита практичне оспособљености и провјера стручности за једнопилотна једномоторна овлашћења за тип хеликоптера унесена у PPL(H), ако испитивач има најмање 1 000 сати налета као

- пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 250 сати у сврху летачког оспособљавања;
- (2) испита практичне оспособљености за стицање CPL(H) и испита практичне оспособљености и провјера стручности за једнопилотна једномоторна овлашћења за тип хеликоптера унесена у CPL(H), ако испитивач има најмање 2 000 сати налета као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 250 сати у сврху летачког оспособљавања;
  - (3) испита практичне оспособљености и провјера стручности за једнопилотна вишемоторна овлашћења за тип хеликоптера унесена у PPL(H) или CPL(H), ако испитивач има испуњене захтјеве наведене под (1) или (2), како је примјењиво, и има CPL(H) или ATPL(H) и, када је примјењиво, IR(H);
  - (4) испита практичне оспособљености и провјера стручности за LAPL(A), ако испитивач има најмање 500 сати налета као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 150 сати у сврху летачког оспособљавања;
- (c) FE(As). Привилегије FE за ваздушне бродове су спровођење испита практичне оспособљености за стицање PPL(As) и CPL(As) и испита практичне оспособљености и провјера стручности за повезана овлашћења за тип ваздушног брода, ако испитивач има 500 сати налета као пилот на ваздушним бродовима, укључујући 100 сати у сврху летачког оспособљавања.

#### **FCL.1010.FE FE — Предуслови**

Подносилац захтјева за FE потврду мора имати: FI потврду у одговарајућој категорији ваздухоплова.

#### **ОДЈЕЉАК 3.**

##### **Специфични захтјеви за испитивача за овлашћење за тип**

#### **FCL.1005.TRE TRE — Привилегије и услови**

- (a) TRE(A) и TRE(PL). Привилегије TRE за авионе или ваздухоплове с погоњеним узгоном су спровођење:
  - (1) испита практичне оспособљености за прво стицање овлашћења за тип за авионе или ваздухоплове с погоњеним узгоном, како је примјењиво;
  - (2) провјера стручности за продужавање или обнављање овлашћења за тип и IR;
  - (3) испита практичне оспособљености за стицање ATPL(A);
  - (4) испита практичне оспособљености за стицање MPL; ако испитивач испуњава захтјеве наведене у FCL.925;
  - (5) процјена стручности за стицање, продужавање или обнављање TRI или SFI потврда у одговарајућој категорији ваздухоплова, под условом да су барем три године провели у улози TRE и да су прошли посебно оспособљавање за процјене стручности у складу са FCL.1015(b).
- (b) TRE(H). Привилегије TRE(H) су спровођење:
  - (1) испита практичне оспособљености и провјера стручности за стицање, продужавање или обнављање овлашћења за тип хеликоптера;
  - (2) провјери стручности за продужавање или обнављање IR, ако TRE(H) има важећи IR(H);
  - (3) испита практичне оспособљености за стицање ATPL(H);
  - (4) процјена стручности за стицање, продужавање или обнављање TRI(H) или SFI(H) потврда, под условом да су барем три године провели у улози TRE и да су прошли посебно оспособљавање за процјене стручности у складу са FCL.1015(b).

#### **FCL.1010.TRE TRE — Предуслови**

- (a) TRE(A) и TRE(PL). Подносиоци захтјева за TRE потврду за авионе и ваздухоплове с погоњеним узгоном морају:
  - (1) за случај вишепилотних авиона или ваздухоплова с погоњеним узгоном, имати 1 500 сати налета као пилоти вишепилотних авиона или ваздухоплова с погоњеним узгоном, како је примјењиво, од чега најмање 500 сати мора бити као PIC;
  - (2) за случај једнопилотних комплексних авиона високих перформанси, имати 500 сати налета као пилот једнопилотних авиона, од чега најмање 200 сати мора бити као PIC;
  - (3) имати CPL или ATPL и TRI потврду за одговарајући тип;
  - (4) за прво стицање TRE потврде, морају имати најмање 50 сати летачког оспособљавања као TRI, FI или SFI на одговарајућем типу или FSTD који представља тај тип.
- (b) TRE(H). Подносиоци захтјева за TRE(H) потврду за хеликоптере морају:
  - (1) имати TRI(H) потврду или, у случају једнопилотних једномоторних хеликоптера, важећу FI(H) потврду, за одговарајући тип;
  - (2) за прво стицање TRE потврде, морају имати 50 сати летачког оспособљавања као TRI, FI или SFI на одговарајућем типу или FSTD који представља тај тип;
  - (3) за случај вишепилотних хеликоптера, морају имати CPL(H) или ATPL(H) и 1 500 сати налета као пилот на вишепилотним хеликоптерима, од чега најмање 500 сати мора бити као PIC;
  - (4) за случај једнопилотних вишемоторних хеликоптера:
    - (i) морају имати 1 000 сати налета као пилот на хеликоптерима, од чега најмање 500 сати мора бити као PIC;
    - (ii) морају имати CPL(H) или ATPL(H) и, када је примјењиво, важећи IR(H);
  - (5) за случај једнопилотних једномоторних хеликоптера:
    - (i) морају имати 750 сати налета као пилоти на хеликоптерима, од чега најмање 500 сати мора бити као PIC;
    - (ii) имати CPL(H) или ATPL(H).
  - (6) Прије проширења привилегија TRE(H) с једнопилотних операција на вишепилотне операције на истом типу хеликоптера, носилац мора имати било:
    - (i) најмање 100 сати у вишепилотним операцијама на том типу; или
    - (ii) најмање 350 сати у вишепилотним операцијама на било којој категорији ваздухоплова.
  - (7) За случај подносиоца захтјева за први вишепилотни вишемоторни TRE потврду, 1 500 сати летачког искуства на вишепилотним хеликоптерима како је тражено у (b)(3) може се сматрати задовољавајуће ако имају 500 сати налета као PIC на вишепилотном хеликоптеру истог типа.

#### **ОДЈЕЉАК 4.**

##### **Специфични захтјеви за испитивача за класу — CRE**

#### **FCL.1005.CRE CRE — Привилегије**

Привилегије CRE су спровођење, за једнопилотне авионе, осим једнопилотних комплексних авиона високих перформанси:

- (a) испита практичне оспособљености за стицање овлашћена за класу и за тип;
- (b) провјера стручности за:
  - (1) продужавање или обнављање овлашћења за класу и за тип;
  - (2) продужавање IR, под условом да су провели барем 1 500 сати као пилоти авиона и барем 450 сати налета у инструменталним условима;
  - (3) обнављање IR, под условом да испуњавају захтјеве утврђене у FCL.1010.IRE(a); и
  - (4) продужавање или обнављање BIR, под условом да CRE има:
    - (i) 1 500 сати налета на дужности пилота авиона; и
    - (ii) 450 сати налета према IFR; и
- (c) испита практичне оспособљености за проширење привилегија носиоца LAPL(A) на другу класу или варијанту авиона.

#### **FCL.1010.CRE CRE — Предуслови**

Подносици захтјева за CRE потврду морају:

- (a) имати CPL(A), MPL(A) или ATPL(A) с једнопилотним привилегијама или су је имали и имају PPL(A);
- (b) имати CRI или FI потврду с привилегијама инструктора за одговарајућу класу или тип;
- (c) имају 500 сати налета као пилоти на авионима.

#### **ОДЈЕЉАК 5.**

##### **Специфични захтјеви за испитивача за овлашћење за инструментално летење**

#### **FCL.1005.IRE IRE – Привилегије**

Привилегије носиоца потврде испитивача за овлашћење за инструментално летење (IRE) су спровођење испита практичне оспособљености за стицање и провјера стручности за продужавање или обнављање овлашћења BIR или IR.

#### **FCL.1010.IRE IRE – Предуслови**

- (a) IRE(A)
 

Подносиоци захтјева за IRE потврду за авионе морају посједовати IRI(A) или FI(A) потврду с привилегијама инструктора за IR(A) и морају завршити:

  - (1) 2 000 сати налета као пилоти авиона; и
  - (2) 450 сати налета у инструменталним условима, од чега 250 сати мора бити у улози инструктора.
- (b) IRE(H)
 

Подносиоци захтјева за IRE потврду за хеликоптере морају посједовати IRI(H) или FI(H) потврду с привилегијама инструктора за IR(H) и морају завршити:

  - (1) 2 000 сати налета као пилоти хеликоптера; и
  - (2) 300 сати инструменталног летења на хеликоптерима, од чега 200 сати мора бити у улози инструктора.
- (c) IRE(As)
 

Подносиоци захтјева за IRE потврду за ваздушне бродове морају посједовати IRI(As) или FI(As) потврду с привилегијама инструктора за IR(As) и морају завршити:

  - (1) 500 сати налета као пилоти ваздушних бродова; и
  - (2) 100 сати инструменталног летења на ваздушним бродовима, од чега 50 сати мора бити у улози инструктора.

#### **ОДЈЕЉАК 6.**

##### **Специфични захтјеви за испитивача на симулатору – SFE**

#### **FCL.1005.SFE SFE — Привилегије и услови**

- (a) Испитивачи на симулатору за авионе (SFE(A)) и SFE за ваздухоплове с погоњеним узгоном (SFE(PL))
 

Привилегије SFE за авионе или ваздухоплове с погоњеним узгоном су спровођење следећих испита и провјера на FFS или, за процјене наведене под (5), на примјењивом FSTD:

  - (1) испита практичне оспособљености и провјера стручности за стицање, продужавање или обнављање овлашћења за тип за авионе или ваздухоплове с погоњеним узгоном, како је примјењиво;
  - (2) провјера стручности за продужавање или обнављање IR, ако је комбиновано с продужавањем или обнављањем овлашћења за тип, под условом да су током протекле године прошли провјеру стручности за тип ваздухоплова укључујући и овлашћење за инструментално летење;
  - (3) испита практичне оспособљености за стицање ATPL(A);
  - (4) испита практичне оспособљености за стицање MPL, под условом да испуњавају захтјеве наведене под FCL.925; и
  - (5) процјењивања стручности за издавање, продужавање или обнављање SFI потврде у одговарајућој категорији ваздухоплова, под условом да су провели барем три године у улози AFE(A) и да су прошли посебно оспособљавање за процјене стручности у складу с FCL.1015 (b).
- (b) SFE за хеликоптере (SFE(H))
 

Привилегије SFE за хеликоптере су спровођење следећих испита и провјера на FFS или, за процјене наведене под (4), на FSTD који је примјењив:

  - (1) испита практичне оспособљености за стицање, продужавање или обнављање овлашћења за тип;
  - (2) провјера стручности за продужавање или обнављање IR ако су те провјере комбиноване с продужавањем или обнављањем овлашћења за тип, под условом да су SFE током протекле године која претходи провјери стручности прошли провјеру стручности за тип ваздухоплова укључујући и овлашћење за инструментално летење;
  - (3) испита практичне оспособљености за стицање ATPL(H); и
  - (4) процјењивања стручности за издавање, продужавање или обнављање SFI(H) потврде, под условом да су провели барем три године у улози SFE(H) и да су прошли посебно оспособљавање за процјене стручности у складу са FCL.1015 (b).

#### **FCL.1010.SFE SFE — Предуслови**

- (a) SFE(A)
 

Подносиоци захтјева за SFE(A) потврду морају испуњавати све следеће услове:

  - (1) за вишепилотне авионе:
    - (i) имати важеће или истекле ATPL(A) и овлашћење за тип;
    - (ii) имати SFI(A) потврду за одговарајући тип авиона; и
    - (iii) имати барем 1 500 сати налета на вишепилотним авионима на дужности пилота;



- (2) за једнопилотне сложене авионе високих перформанси:
- (i) имати важеће или истекле CPL(A) и овлашћење за тип;
  - (ii) имати SFI(A) потврду за одговарајућу класу или тип авиона; и
  - (iii) имати барем 500 сати налета на једнопилотним авионима на дужности пилота;
- (3) за прво стицање SFE потврде, прошли су барем 50 сати осposобљавања на симулатору у улози TRI(A) или SFI(A) на одговарајућем типу.
- (b) SFE(H)  
Подносиоци захтјева за SFE(H) потврду морају испуњавати све следеће услове:
- (1) посједују или су посједовали ATP(L)H и овлашћење за одговарајући тип хеликоптера;
  - (2) посједују SFI(H) потврду за одговарајући тип хеликоптера;
  - (3) за случај вишепилотних хеликоптера, морају имати најмање 1 000 сати налета као пилоти вишепилотних хеликоптера;
  - (4) за случај једнопилотних хеликоптера у вишепилотним операцијама, морају имати најмање 350 сати у вишепилотним операцијама у било којој категорији ваздухоплова;
  - (5) за прво стицање SFE потврде, прошли су најмање 50 сати осposобљавања на симулатору у улози TRI(H) или SFI(H) на одговарајућем типу.

#### ОДЈЕЉАК 7.

##### Специфични захтјеви за испитивача инструктора лета - FIE

##### FCL.1005.FIE FIE — Привилегије и услови

- (a) FIE(A). Привилегије FIE на авионима су спровођење процјена стручности за стицање, продужавање или обнављање потврда за FI(A), CRI(A), IRI(A) и TRI(A) на једнопилотним авионима, ако имају одговарајући потврду инструктора.
- (b) FIE(H). Привилегије FIE на хеликоптерима су спровођење процјена стручности за стицање, продужавање или обнављање потврда за FI(H), IRI(H) и TRI(H) на једнопилотним хеликоптерима, ако имају одговарајући потврду инструктора.
- (c) FIE(As). Привилегије FIE на ваздушним бродовима су спровођење процјена стручности за стицање, продужавање или обнављање потврда инструктора за ваздушне бродове, ако имају одговарајући потврду инструктора.

##### FCL.1010.FIE FIE — Предуслови

- (a) FIE(A). Подносиоци захтјева за FIE потврду за авионе морају:
  - за случај подносилаца захтјева који желе спроводити процјене стручности:
    - (1) имати одговарајући потврду инструктора, како је примјењиво;
    - (2) имати 2 000 сати налета као пилоти на авионима или TMG; и
    - (3) имати најмање 100 сати налета у сврху осposобљавања подносиоца захтјева за стицање потврде инструктора.
- (b) FIE(H). Подносиоци захтјева за FIE потврду за хеликоптере морају:
  - (1) имати одговарајући потврду инструктора, како је примјењиво;

- (2) имати 2 000 сати налета као пилот на хеликоптерима;
  - (3) имати најмање 100 сати налета у сврху осposобљавања подносиоца захтјева за стицање потврде инструктора.
- (c) FIE(As). Подносиоци захтјева за FIE потврду за ваздушне бродове морају:
- (1) имати 500 сати налета као пилоти на ваздушним бродовима;
  - (2) имати најмање 20 сати налета у сврху осposобљавања подносиоца захтјева за стицање FI(As) потврда;
  - (3) имати одговарајући потврду инструктора.

#### Додатак 1.

##### Признавање теоријског знања

#### ПРИЗНАВАЊЕ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА У ИСТОЈ ИЛИ ДРУГОЈ КАТЕГОРИЈИ ВАЗДУХОПЛОВА – ПРЕЛАЗНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ И ЗАХТЈЕВИ ИСПИТИВАЊА

##### 1. LAPL и PPL;

1.1. За издавање LAPL носиоцу LAPL за другу категорију ваздухоплова за потребе испуњавања захтјева признаје се у потпуности теоријско знање из заједничких предмета из FCL.120(a).

1.2. За издавање LAPL или PPL носиоцима PPL, CPL или ATP(L) за другу категорију ваздухоплова за потребе испуњавања захтјева признаје се у потпуности теоријско знање из заједничких предмета из FCL.215(a). То се признавање односи и на подносиоце захтјева за издавање LAPL или PPL који имају BPL издат у складу с Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или SPL издат у складу с Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, осим што се не признаје предмет "Навигација".

1.3. За издавање PPL носиоцу LAPL за исту категорију ваздухоплова за потребе испуњавања захтјева признаје се у потпуности осposобљавање и испитивање за теоријско знање.

1.4. Одступајући од тачке 1.2. за издавање LAPL(A) носилац SPL издатог у складу с Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице с привилегијама за управљање TMG дужан је доказати одговарајући ниво теоријског знања за класу једномоторних клипних авиона (копно) у складу са FCL.135.A(a)(2).

##### 2. CPL

2.1. Подносиоци захтјева за издавање CPL који посједују CPL у другој категорији ваздухоплова морају завршити одобрени курс прелазног осposобљавања за теоријско знање у АТО у складу с утврђеним разликама између програма за CPL за различите категорије ваздухоплова.

2.2. Подносиоци захтјева морају положити испите из теоријског знања како је дефинисано у овом анексу (Дио-FCL) за следеће предмете у одговарајућој категорији ваздухоплова:

021 - Опште знање о ваздухопловима: конструкција ваздухоплова и системи, струја, погонски систем и опрема за спасавање

022 - Опште знање о ваздухопловима: мјерни уређаји

032/034 - Извођење авиони или хеликоптери, како је примјењиво

070 - Оперативни поступци и  
080 - Принципи летења.

2.3. Подносиоцима захтјева за издавање CPL који су положили релевантне испите из теоријског знања за IR у истој категорији ваздухоплова признаје се испуњење захтјева теоријског знања у подручју Људског извођења и Метеорологије осим ако су завршили курс оспособљавања за IR у складу с Одјелком А.а. Додатка 6. овог анекса (Дио-FCL).

2.4. Подносиоцима захтјева за CPL који су положили релевантне испите из теоријског знања за IR или EIR у истој категорији ваздухоплова признаје се испуњење захтјева теоријског знања из предмета Комуникације.

### 3. ATPL

3.1. Подносиоци захтјева за издавање ATPL који посједују ATPL у другој категорији ваздухоплова морају завршити одобрени курс прелазног оспособљавања за теоријско знање у АТО у складу с утврђеним разликама између програма за ATPL за различите категорије ваздухоплова.

3.2. Подносиоци захтјева морају положити испите из теоријског знања како је дефинисано у овом анексу (Дио-FCL) за следеће предмете у одговарајућој категорији ваздухоплова:

021 - Опште знање о ваздухопловима: конструкција ваздухоплова и системи, струја, погонски систем и опрема за спасавање

022 - Опште знање о ваздухопловима: мјерни уређаји

032/034 - Извођење авиони или хеликоптери, како је примјењиво

070 - Оперативни поступци и

080 - Принципи летења.

3.3. Подносиоцима захтјева за издавање дозволе ATPL(A) који су положили релевантне испите из теоријског

знања за CPL(A) признаје се испуњење захтјева теоријског знања из предмета Комуникације.

3.4. Подносиоцима захтјева за издавање дозволе ATPL(H) који су положили релевантне испите из теоријског знања за CPL(H) признаје се испуњење захтјева теоријског знања из следећих предмета:

- Ваздухопловно право,
- Принципи летења (хеликоптер) и
- Комуникација.

3.5. Подносиоцима захтјева за издавање дозволе ATPL(A) који су положили релевантне испите из теоријског знања за IR(A) признаје се испуњење захтјева теоријског знања из предмета Комуникације.

3.6. Подносиоцима захтјева за издавање дозволе ATPL(H) с дозволом IR(H) који су положили релевантне испите из теоријског знања за CPL(H) признаје се испуњење захтјева теоријског знања из следећих предмета:

- Принципи летења (хеликоптер) и
- Комуникација.

### 4. IR

4.1. Подносиоцима захтјева за IR или BIR који су успјешно положили одговарајуће испите из теоријског знања за CPL у истој категорији ваздухоплова за потребе испуњавања захтјева за теоријско знање признаје се теоријско знање из следећих предмета:

- Људске способности,
- Метеорологија,
- Комуникација.

4.2. Подносиоци захтјева за издавање дозволе IR(H) који су положили релевантне испите из теоријског знања за ATPL(H) VFR морају положити испите за следеће предмете:

- Ваздухопловно право,
- Планирање и надзор лета и
- Радио-навигација.

## Додатак 2.

Нивои овлашћења из знања језика – стручни, напредни и оперативни ниво

Ниво	Изговор	Језичка структура	Вокабулар	Лакоћа изражавања	Разумијевање	Говорна интеракција
<b>Стручни (Ниво 6)</b>	Изговор, нагласак, ритам и интонација су под утицајем матерњег језика или регионалне варијанте, готово никад не утичу на разумијевање.	Једноставне и сложене граматичке и реченичне структуре користи досљедно и њима добро влада.	Распон и тачност вокабулара су довољни за успјешно комуницирање о широком распону познатих и непознатих тема. Вокабулар је својствен неком нарјечју, нијансиран и осјетљив на израз.	Дуже вријеме може говорити природно, течно без напора. Мијења течност говора како би постигао стилски ефекат, нпр. нагласно поенту. Користи спонтано одговарајуће дискурзивне ознаке и конекторе.	Разумијевање је досљедно тачно у готово свим контекстима и укључује разумијевање језичких и културних истанчаности.	Реагује с лакоћом у готово свим ситуацијама. Осјетљив је на говорне и неговорне знакове, и одговара на њих прикладно.
<b>Напредни (Ниво 5)</b>	Изговор, нагласак, ритам и интонација су под утицајем матерњег језика или регионалне варијанте, ријетко утичу на разумијевање.	Једноставне граматичке и реченичне структуре користи досљедно и њима добро влада. Користи сложене структуре, али с грешкама које понекад мијењају значење.	Распон и тачност вокабулара су довољни за успјешно комуницирање о општим и конкретним темама те о специфичним темама везаним уз радни контекст. Говорник досљедно и успјешно париразира. Вокабулар је понекад својствен неком нарјечју.	Дуже вријеме може говорити релативно лако о познатим темама, али не може стилски промијенити течност говора. Може користити одговарајуће дискурзивне ознаке или конекторе.	Разумијевање је потпуно кад је ријеч о општим, конкретним темама и о специфичним темама везаним уз радни контекст те углавном тачан када је говорник суочен с језичком или ситуацијском потешкоћом или неочекиваним обратом догађаја. Способан је разумјети широки избор стилског говора (дијалект и/или нагласак) или изразе.	Реакције су тренутне, прикладне и информативне. Успијева водити везу говорник/слушалац.

Ниво	Изговор	Језичка структура	Вокабулар	Лакоћа изражавања	Разумијевање	Говорна интеракција
<b>Оперативни (Ниво 4)</b>	Изговор, нагласак, ритам и интонација су под утицајем матерњег језика или регионалне варијанте, готово никад не утичу на разумијевање.	Једноставне граматичке и реченичне структуре користи креативно и углавном њима добро влада. Грешке се могу појавити, посебно у неубичајеним или неочекиваним околностима, али то ријетко мијења значење.	Распон и тачност вокабулара углавном су довољни за успјешно комуницирање о општим и конкретним темама те о специфичним темама везаним уз радни контекст. Говорник често успјешно парافразира кад му недостаје вокабулар због неубичајених или неочекиваних околности.	Изјесно вријеме може говорити одговарајућим темпом. Понекад може доћи до губитка течности на прелазу од увјежаног или формулаичног говора у спонтану интеракцију, али то не спречава дјелотворно комуницирање. У одређеној се мјери служи дискурзивним ознакама и конекторима. Поштапалице које користи не одвлаче пажњу.	Разумијевање је углавном потпуно кад је ријеч о општим или конкретним темама те о специфичним темама везаним уз радни контекст, кад је нагласак или варијанта којом говори довољно разумљива међународној заједници. Када се говорник суочи с језичком или ситуацијском потешкоћом или неочекиваним обратом догађаја, разумијевање може бити успорено или захтијева објашњење.	Реакције су углавном тренутне, прикладне и информативне. Започиње и води разговор чак и када дође до неочекиваног обрата догађаја. Примјерено рјешава могуће неспоразуме постављањем питања, потврђивањем или објашњавањем.

Напомена: Првобитни текст из Додатка 2. Пребачен је у АМС, видјети такође појашњење

### Додатак 3.

#### Курсеви оспособљавања за стицање CPL и ATPL

- Овај додатак описује захтјеве за различите врсте курсева оспособљавања за стицање CPL и ATPL, са и без IR.
- Подносилац захтјева који жели прећи у други АТО током курса оспособљавања мора поднијети захтјев надлежном органу за формалну процјену потребних даљих сати оспособљавања.

#### A. Интегрисани АТР курс оспособљавања — авиони ОПШТИ ДИО

- Циљ интегрисаног АТР(А) курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан како би могли обављати послове копилота у вишепилотним вишемоторним авионима у комерцијалном ваздушном превозу и стицање CPL(A)/IR.
- Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани АТР(А) курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.
- Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање, или као почетник, или као носилац PPL(A) или PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. Подносиоцу захтјева који је носилац PPL(A) или PPL(H), признаће се 50% сати које је налето прије почетка оспособљавања, и то до максимално 40 сати летачког искуства или 45 сати ако подносилац захтјева има овлашћење за ноћно летење за авион, од чега највише до 20 сати може бити налет оспособљавања с инструктором.
- Курс мора садржавати:
  - оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за ATPL(A);
  - оспособљавање за визуелно и инструментално летење;
  - оспособљавање за MCC за рад на вишепилотним авионима; и
  - оспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега у складу с FCL.745.A осим ако су подносиоци захтјева већ завршили тај курс оспособљавања прије почетка интегрисаног АТР курса.
- Подносиоци захтјева који нису задовољили или нису у могућности завршити целокупни АТР(А) курс могу затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне оспособљености за дозволу нижих привилегија и IR, ако испуњавају примјерне захтјеве.

#### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

- Курс АТР(А) оспособљавања за теоријско знање мора садржавати најмање 750 сати оспособљавања.
  - MCC курс мора садржавати најмање 25 сати оспособљавања за теоријско знање и вјежби.
  - Оспособљавање за теоријско знање у подручју избјегавања неправилног положаја и враћање у правилан положај спроводи се у складу са 745.A.

#### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

- Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их ATPL(A) даје.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

- Летачко оспособљавање, не укључујући курс оспособљавања за овлашћење за тип, мора садржавати укупно најмање 195 сати, који укључују све тестове напретка, од чега највише 55 сати за целокупни курс може бити инструментални налет на земљи. Унутар укупних 195 сати подносиоци захтјева морају имати најмање:
  - 95 сати оспособљавања с инструктором, од чега највише 55 сати може бити инструментални налет на земљи;
  - 70 сати у улози PIC, од чега највише 55 сати може бити у улози SPIC. Вријеме инструменталног налета у улози SPIC урачунава се као вријеме налета у улози PIC до највише 20 сати;
  - 50 сати рутног навигационог летења као PIC, укључујући један VFR рутно навигациони лет од најмање 540 km (300 NM), током којег се морају обавити слијетања с потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полијетања; и
  - 5 сати налета ноћу, од чега 3 сата оспособљавања с инструктором, што укључује барем:
    - 1 сат рутног навигационог летења;
    - 5 самосталних полијетања; и
    - 5 самосталних слијетања с потпуним заустављањем;
  - летачко оспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега у складу са FCL.745.A;
  - 115 сати инструменталног налета, што укључује барем:
    - 20 сати као SPIC;
    - 15 сати MCC, који се могу извести на FFS или FNPT II;
    - 50 сати летачког оспособљавања за инструментално летење, од чега највише:

- (i) 25 сати може бити инструментални налет на земљи на FNPT I; или
- (ii) 40 сати може бити инструментални налет на земљи на FNPT II, FTD 2 или FFS, од чега највише 10 сати може бити изведено на FNPT I.

Подносиоцима захтјева који имају BIR или потврду о завршеном оспособљавању у модулу основног инструменталног летења признаје се до највише 10 сати налета за потребе испуњавања захтијевааног времена за инструментално оспособљавање. Сати на BITD се не признају;

- (g) 5 сати на авиону који има:
  - (1) потврду за превоз најмање 4 особе; и
  - (2) елису промјењивог корака и увлачеће подвозје.

#### ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

10. По завршетку одговарајућег летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(A) испиту практичне оспособљености или на једномоторном или на вишемоторном авиону и приступити IR испиту практичне оспособљености на вишемоторном авиону.

#### В. Модуларни АТР курс оспособљавања — Авиони

1. Подносиоци захтјева за ATPL(A) који заврше оспособљавање за теоријско знање на модуларном курсу морају:

- (a) имати најмање PPL(A) издат у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције; и завршити најмање сљедећи број сати оспособљавања за теоријско знање:
  - (1) за подносиоце захтјева који имају PPL(A): 650 сати;
  - (2) за подносиоце захтјева који имају CPL(A): 400 сати;
  - (3) за подносиоце захтјева који имају IR(A): 500 сати;
  - (4) за подносиоце захтјева који имају CPL(A) и IR(A): 250 сати.

Оспособљавање за теоријско знање мора се завршити прије приступања испиту практичног оспособљавања за ATPL(A).

#### С. Интегрисани CPL/IR курс оспособљавања — Авиони ОПШТИ ДИО

1. Циљ интегрисаног CPL(A) и IR(A) курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан како би могли обављати послове на једнопилотним једномоторним или вишемоторним авионима у комерцијалном ваздушном превозу и стицање CPL(A)/IR.
2. Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани CPL(A)/IR курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.
3. Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање или као почетник, или као носилац PPL(A) или PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. У случају да је подносилац захтјева носилац PPL(A) или PPL(H), признаће му се 50% сати које је налето прије почетка оспособљавања, и то до максимално 40 сати летачког искуства или 45 сати ако подносилац захтјева има овлашћење за ноћно летење за авион, од чега највише до 20 сати може бити налет оспособљавања с инструктором.
4. Курс мора садржавати:

- (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(A) и до нивоа знања потребног за IR; и
- (b) оспособљавање за визуелно и инструментално летење.

5. Подносилац захтјева који није задовољио или није у могућности завршити цјелокупни CPL/IR(A) курс може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне оспособљености за дозволу нижих привилегија и IR, ако је испунио примјењиве захтјевае.

#### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

6. CPL(A)/IR теоријски курс оспособљавања мора садржавати најмање 500 сати оспособљавања.

#### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

7. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их CPL(A) и IR дају.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

8. Летачко оспособљавање, не укључујући курс оспособљавања за овлашћење за тип, мора садржавати укупно најмање 180 сати, који укључују све тестове напретка, од чега највише до 40 сати за цјелокупни курс може бити инструментални налет на уређају. Унутар укупних 180 сати, подносиоци захтјева морају имати најмање:

- (a) 80 сати оспособљавања с инструктором, од чега највише до 40 сати може бити инструментални налет на уређају;
- (b) 70 сати у улози PIC, од чега највише 55 сати може бити у улози SPIC. Вријеме инструменталног налета у улози SPIC урачунава се као вријеме налета у улози PIC до највише 20 сати;
- (c) 50 сати рутног летења као PIC, укључујући VFR рутно навигациони лет од најмање 540 km (300 NM), током којег се морају обавити слијетања са заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;
- (d) 5 сати налета мора се обавити по ноћи, садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором, које ће укључивати најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних полијетања и 5 самосталних слијетања с заустављањем; и
- (e) 100 сати инструменталног летења који садрже најмање:

- (1) 20 сати као SPIC; и
- (2) 50 сати летачког оспособљавања за инструментално летење, од чега највише:
  - (i) 25 сати може бити инструментални налет на уређају на FNPT I; или
  - (ii) 40 сати може бити инструментални налет на уређају на FNPT II, FTD 2 и FFS, од чега највише до 10 сати може бити изведено на FNPT I.

Подносиоцима захтјева који имају BIR или потврду о завршеном оспособљавању у модулу основног инструменталног летења признаје се до највише 10 сати налета за потребе испуњавања захтијевааног времена за инструментално оспособљавање. Сати на BITD се не признају; и

- (f) 5 сати изведених у авиону сертификованом за превоз најмање 4 особе који има елису промјењивог корака и увлачећи стајни трап.

#### ИСПИТИ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

9. По завршетку одговарајућег летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(A) испиту практичне оспособљености и IR испиту практичне

оспособљености или на вишемоторном авиону или на једномоторном авиону.

#### **D. Интегрисани CPL курс оспособљавања — Авиони**

##### **ОПШТИ ДИО**

1. Циљ интегрисаног CPL(A) курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан за стицање CPL(A).
2. Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани CPL(A) курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.
3. Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање, или као почетник, или као носилац PPL(A) и/или PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. Подносиоцу захтјева који је носилац PPL(A) и/или PPL(H), признаће се 50% сати које је налето прије почетка оспособљавања, и то до максимално 40 сати летачког искуства, или 45 сати ако подносилац захтјева има овлашћење за ноћно летење за авион, од чега највише до 20 сати може бити налет оспособљавања с инструктором.
4. Курс мора садржавати:
  - (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(A); и
  - (b) оспособљавање за визуелно и инструментално летење.
5. Подносилац захтјева који није задовољно или није у могућности завршити цјелокупни CPL(A) курс може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне оспособљености за дозволу нижих привилегија, ако је испунио примјенљиве захтјеве.

##### **ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ**

6. CPL(A) курс оспособљавања за теоријско знање мора садржавати најмање 350 сати оспособљавања.

##### **ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА**

7. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их CPL(A) даје.

##### **ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ**

8. Летачко оспособљавање, не укључујући курс оспособљавања за овлашћење за тип, мора садржавати укупно најмање 150 сати, који укључују све тестове напретка, од чега највише до 5 сати за цјелокупни курс може бити инструментални налет на уређају. Унутар укупних 150 сати, подносиоци захтјева морају имати најмање:
  - (a) 80 сати оспособљавања с инструктором, од чега највише до 5 сати може бити инструментални налет на уређају;
  - (b) 70 сати у улози PIC, од чега највише 55 сати може бити у улози SPIC;
  - (c) 20 сати рутног летења као PIC, укључујући VFR рутно навигациони лет од најмање 540 km (300 NM), током којег се морају обавити слијетања са заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;
  - (d) 5 сати налета мора се обавити по ноћи, садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором, које ће укључивати најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних полијетања и 5 самосталних слијетања са заустављањем; и
  - (e) 10 сати летачког оспособљавања за инструментално летење, од чега 5 сати може бити инструментални налет на тлу на FNPT I, FTD 2, FNPT II или FFS. Подносиоцима захтјева који

имају BIR или потврду о завршеном оспособљавању у модулу основног инструменталног летења признаје се до највише 10 сати налета за потребе испуњавања захтијеваног времена за инструментално оспособљавање. Сати на BITD се не признају;

- (f) 5 сати изведених у авиону сертифициваном за превоз најмање 4 особе који има елису промјешивог корака и увлачећи стајни трап.

##### **ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ**

9. По завршетку летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(A) испиту практичне оспособљености на једномоторном авиону или вишемоторном авиону.

#### **E. Модуларни CPL курс оспособљавања — Авиони**

##### **ОПШТИ ДИО**

1. Циљ модуларног CPL(A) курса оспособљавања је оспособити носиоце PPL(A) до нивоа стручности који им је потребан за стицање CPL(A).
2. Прије похађања модуларног CPL(A) курса оспособљавања, подносилац захтјева мора бити носилац PPL(A) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције.
3. Прије почетка летачког оспособљавања подносилац захтјева мора:
  - (a) имати 150 сати налета; при чему 50 сати мора бити на авионима на дужности PIC, од чега 10 сати рутно навигационо летење.

Уз изузетак захтјева од 50 сати налета на авионима на дужности PIC, сати налета на другим категоријама ваздухоплова на дужности PIC могу се урачунати у 150 сати налета на авиону у сваком од следећих случајева:

- (1) 20 сати на хеликоптерима, ако подносиоци захтјева имају PPL(H);
- (2) 50 сати на хеликоптерима, ако подносиоци захтјева имају CPL(H);
- (3) 10 сати на TMG или једрилицама;
- (4) 20 сати на ваздушним бродовима, ако подносиоци захтјева имају PPL(As);
- (5) 50 сати на ваздушним бродовима, ако подносиоци захтјева имају CPL(As);
- (b) испунити предуслове за стицање овлашћења за класу или тип за вишемоторне авионе у складу с Поддијелом H, ако ће се вишемоторни авион користити за испит практичне оспособљености.
4. Подносилац захтјева који жели похађати модуларни CPL(A) курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО. Оспособљавању за теоријско знање може се приступити у АТО који спроводи само оспособљавање за теоријско знање.
5. Курс мора садржавати:
  - (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(A); и
  - (b) оспособљавање за визуелно и инструментално летење.

##### **ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ**

6. Одобрени CPL(A) теоријски курс оспособљавања мора садржавати најмање 250 сати оспособљавања.

##### **ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА**

7. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их CPL(A) даје.

##### **ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ**

8. Подносиоци захтјева без IR морају обавити најмање 25 сати летачког оспособљавања с инструктором, укључујући 10 сати оспособљавања за инструментално летење од чега највише до 5 сати може бити инструментално летење на уређају на BITD, FNPT I или II, на FTD 2 или на FFS.
9. Подносиоцима захтјева који имају важећи IR(A) признаје се у потпуности налет за потребе испуњавања захтјева за инструментално летење с инструктором. Подносиоцима захтјева који имају важећи IR(H) признаје се до највише 5 сати налета за потребе испуњавања захтјева за инструментално летење с инструктором, при чему најмање 5 сати налета за оспособљавање за инструментално летење с инструктором мора бити у авиону. Подносиоцима захтјева који имају BIR или потврду о завршеном оспособљавању у модулу основног инструменталног летења признаје се до највише 10 сати налета за потребе испуњавања захтијева за инструментално оспособљавање.
10. (a) Подносиоци захтјева који имају важећи IR морају имати 15 сати летачког оспособљавања за визуелно летење с инструктором.  
(b) Подносиоци захтјева који немају овлашћење за ноћно летење за авион морају додатно имати најмање 5 сати налета летачког оспособљавања за ноћно летење, садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором, које ће укључивати најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних полијетања и 5 самосталних слијетања са заустављањем.
11. Најмање 5 сати летачког оспособљавања мора се извести на авиону сертификованом за превоз најмање 4 особе који има елису промјењивог корака и увлачећи стајни трап.
- ИСКУСТВО**
12. Подносилац захтјева за стицање CPL(A) мора имати најмање 200 сати налета на авиону, укључујући најмање:
- (a) 100 сати као PIC, од чега 20 сати рутног летења као PIC, укључујући VFR рутни навигациони лет од најмање 540 km (300 NM), током којег се морају обавити слијетања са заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;
- (b) 5 сати налета на авиону мора се обавити по ноћи, садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором, које ће укључивати најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних полијетања и 5 самосталних слијетања са заустављањем; и
- (c) 10 сати летачког оспособљавања за инструментално летење, од чега 5 сати може бити инструментални налет на тлу на FNPT I, FNPT II или FFS. Подносиоцима захтјева који имају BIR или потврду о завршеном оспособљавању у модулу основног инструменталног летења признаје се до највише 10 сати налета за потребе испуњавања захтијева за инструментално оспособљавање. Сати на BITD се не признају;
- (d) 6 сати налета мора се обавити на вишемоторном авиону, ако се вишемоторни авион користи у испиту практичне оспособљености.
- (e) PIC сати за друге категорије ваздухоплова могу се урачунати у 200 сати налета, у сљедећим случајевима:
- (i) 30 сати на хеликоптеру, ако подносилац захтјева има PPL(H); или
- (ii) 100 сати на хеликоптерима, ако подносилац захтјева има CPL(H); или
- (iii) 30 сати на TMG или једрилицама; или
- (iv) 30 сати на ваздушним бродовима, ако подносилац захтјева има PPL(As); или
- (v) 60 сати на ваздушним бродовима, ако подносилац захтјева има CPL(As).
- ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ**
13. По завршетку летачког оспособљавања и захтјева релевантног искуства подносилац захтјева мора приступити CPL(A) испиту практичне оспособљености или на једномоторном или на вишемоторном авиону.
- F. Интегрисани ATP/IR курс оспособљавања — Хеликоптери**
- ОПШТИ ДИО**
1. Циљ интегрисаног ATP(H)/IR курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан како би могли обављати послове копилота у вишепилотним вишемоторним хеликоптерима у комерцијалном ваздушном превозу и стицање CPL(H)/IR.
2. Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани ATP(H)/IR курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.
3. Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање, или као почетник, или као носилац PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. Подносиоцу захтјева који је носилац PPL(H), признаће се 50% сати одређеног искуства, и то до максимално:
- (a) 40 сати, од чега највише до 20 сати може бити оспособљавање с инструктором; или
- (b) 50 сати, од чега највише до 25 сати може бити оспособљавање с инструктором, ако има овлашћење за ноћно летење за хеликоптер.
4. Курс мора садржавати:
- (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за ATPL(H) и до нивоа знања за IR;
- (b) оспособљавање за визуелно и инструментално летење; и
- (c) оспособљавање за MCC за рад на вишепилотним хеликоптерима.
5. Подносилац захтјева који није успјешно задовољио или није у могућности завршити цјелокупни ATP(H)/IR курс може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне оспособљености за дозволу нижих привилегија и IR, ако је испунио примјенљиве захтјеве.
- ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ**
6. Курс ATP(H)/IR оспособљавања за теоријско знање мора садржавати најмање 750 сати оспособљавања.
7. MCC курс мора садржавати најмање 25 сати оспособљавања за теоријско знање и вјежби.
- ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА**
8. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их ATPL(H) и IR дају.
- ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ**
9. Летачко оспособљавање мора садржавати укупно најмање 195 сати, који укључују све тестове напретка. Унутар укупних 195 сати, подносиоци захтјева морају имати најмање:

- (a) 140 сати оспособљавања с инструктором, од чега:
- (1) 75 сати оспособљавања за визуелно летење може укључивати:
    - (i) 30 сати на хеликоптеру FFS, нивоа C/D; или
    - (ii) 25 сати на FTD 2, 3; или
    - (iii) 20 сати на хеликоптеру FNPT II/III; или
    - (iv) 20 сати на авиону или TMG;
  - (2) 50 сати оспособљавања за инструментално летење може укључивати:
    - (i) највише до 20 сати на хеликоптеру FFS или FTD 2,3 или FNPT II/III; или
    - (ii) 10 сати најмање на хеликоптеру FNPT I или на авиону;
  - (3) 15 сати MCC, који се могу извести на хеликоптеру FFS или хеликоптеру FTD 2, 3(MCC) или FNPT II/III(MCC).

Ако је хеликоптер који се користио за летачко оспособљавање различитог типа од FFS хеликоптера који се користио за оспособљавање за визуелно летење, максимално признавање ће бити ограничено временом одређеним за FNPT II/III хеликоптера.

- (b) 55 сати као PIC, од чега 40 сати може бити као SPIC. Мора се обавити најмање 14 самосталних сати летења дању и 1 самостални сат летења ноћу;
- (c) 50 сати рутног летења, укључујући најмање 10 сати рутног летења као SPIC укључујући VFR рутно навигациони лет од најмање 185 km (100 NM) током којег се морају обавити слијетања на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;
- (d) 5 сати налета на хеликоптерима мора се обавити ноћу садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором укључујући најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора укључивати полијетање и слијетање;
- (e) 50 сати инструменталног налета с инструктором садржавајући:
  - (i) 10 сати налета оспособљавања за основно инструментално летење; и
  - (ii) 40 сати IR оспособљавања, који укључује најмање 10 сати на вишемоторном IFR сертификованом хеликоптеру.

#### ИСПИТИ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

10. По завршетку одговарајућег летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(H) испиту практичне оспособљености на вишемоторном хеликоптеру и IR испиту практичне оспособљености на IFR сертификованом вишемоторном хеликоптеру и испунити захтјева за MCC оспособљавање.

#### G. Интегрисани АТР курс оспособљавања — Хеликоптери

##### ОПШТИ ДИО

1. Циљ интегрисаног АТР(H) курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан како би могли обављати послове копилота у вишепилотним вишемоторним хеликоптерима с ограничењем на VFR привилегије у комерцијалном ваздушном превозу и стицање CPL(H).
2. Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани АТР(H) курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.

3. Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање или као почетник, или као носилац PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. Подносиоцу захтјева који је носилац PPL(H), признаће се 50% сати одређеног искуства, и то до максимално:
  - (a) 40 сати, од чега највише до 20 сати може бити оспособљавање с инструктором; или
  - (b) 50 сати, од чега највише до 25 сати може бити оспособљавање с инструктором, ако има овлашћење за ноћно летење за хеликоптер.
4. Курс мора садржавати:
  - (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за ATP(L)(H);
  - (b) оспособљавање за визуелно и основно инструментално летење; и
  - (c) оспособљавање за MCC за рад на вишепилотним хеликоптерима.
5. Подносилац захтјева који није успјешно задовољио или није у могућности завршити цјелокупни АТР(H) курс може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне оспособљености за дозволу нижих привилегија, ако је испунио примјенљиве захтјева.

#### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

6. Курс АТР(H) оспособљавања за теоријско знање мора садржавати најмање 650 сати оспособљавања.
7. MCC курс мора садржавати најмање 20 сати вјежби за оспособљавање за теоријско знање.

#### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

8. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их ATP(L)(H) даје.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

9. Летачко оспособљавање мора садржавати укупно најмање 150 сати, укључујући све тестове напретка. Унутар укупних 150 сати, подносиоци захтјева морају завршити најмање:
  - (a) 95 сати оспособљавања с инструктором, од чега:
    - (i) 75 сати оспособљавања за визуелно летење може укључивати:
      - (1) 30 сати на хеликоптеру FFS нивоа C/D; или
      - (2) 25 сати на хеликоптеру FTD 2, 3; или
      - (3) 20 сати на хеликоптеру FNPT II/III; или
      - (4) 20 сати на авиону или TMG;
    - (ii) 10 сати основног оспособљавања за инструментално летење може укључивати 5 сати на најмање хеликоптеру FNPT I или на авиону;
    - (iii) 10 сати MCC, који се могу извести на хеликоптеру: хеликоптеру FFS или FTD 2, 3(MCC) или FNPT II/III(MCC).

Ако је хеликоптер који се користио за летачко оспособљавање различитог типа од FFS хеликоптера који се користио за оспособљавање за визуелно летење, максимално признавање ће бити ограничено временом одређеним за FNPT II/III хеликоптера.

- (b) 55 сати као PIC, од чега 40 сати може бити као SPIC. Мора се обавити најмање 14 самосталних сати летења дању и 1 самостални сат летења ноћу;
- (c) 50 сати рутног летења, укључујући најмање 10 сати рутног летења као SPIC, укључујући VFR рутно навигациони лет од најмање 185 km (100 NM) током којег се морају обавити слијетања на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;
- (d) 5 сати налета на хеликоптерима мора се обавити ноћу садржавајући 3 сата оспособљавања с

инструктором укључујући најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора укључивати полијетање и слијетање.

#### ИСПИТИ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉАВАЊА

10. По завршетку одговарајућег летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(H) испиту практичне оспособљености на вишемоторном хеликоптеру и испунити MCC захтјеве.

#### Н. Модуларни АТР курс оспособљавања — Хеликоптери

1. Подносиоци захтјева за АТР(L)(H), који заврше оспособљавање за теоријско знање на модуларном курсу, морају имати најмање PPL(H) и завршити најмање следећи број сати оспособљавања унутар периода од 18 мјесеци:
  - (а) за подносиоце захтјева који имају PPL(H) издату у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције: 550 сати;
  - (б) подносиоци захтјева који имају CPL(H): 300 сати.
2. Подносиоци захтјева за АТР(L)(H)/IR који заврше оспособљавање за теоријско знање на модуларном курсу морају имати најмање PPL(H) и имати завршен најмање следећи број сати оспособљавања:
  - (а) за подносиоце захтјева који имају PPL(H): 650 сати;
  - (б) за подносиоце захтјева који имају CPL(H): 400 сати;
  - (ц) за подносиоце захтјева који имају IR(H): 500 сати;
  - (д) за подносиоце захтјева који имају CPL(H) и IR(H): 250 сати.

#### И. Интегрисани CPL/IR курс оспособљавања — Хеликоптери

##### ОПШТИ ДИО

1. Циљ интегрисаног CPL(H)/IR курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан како би могли обављати послове на једнопилотним вишемоторним хеликоптерима и стицање CPL(H)/IR на вишемоторним хеликоптерима.
2. Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани CPL(H)/IR курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.
3. Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање или као почетник, или као носилац PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. Подносиоцу захтјева који је носилац PPL(H), признаће се 50% сати одређеног искуства, и то до максимално:
  - (а) 40 сати, од чега највише до 20 сати може бити оспособљавање с инструктором; или
  - (б) 50 сати, од чега највише до 25 сати може бити оспособљавање с инструктором, ако има овлашћење за ноћно летење за хеликоптер.
4. Курс мора садржавати:
  - (а) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(H) и до нивоа знања за IR, и прво стицање овлашћења за тип вишемоторног хеликоптера; и
  - (б) оспособљавање за визуално и инструментално летење.
5. Подносилац захтјева, који није успјешно задовољио или није у могућности завршити цјелокупни CPL(H)/IR курс, може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне

оспособљености за дозволу нижих привилегија и IR, ако је испунио примјенљиве захтјеве.

#### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

6. Курс CPL(H)/IR оспособљавања за теоријско знање мора садржавати најмање 500 сати оспособљавања.

#### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

7. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их CPL(H) и IR дају.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

8. Летачко оспособљавање мора садржавати укупно најмање 180 сати укључујући све тестове напретка. Унутар 180 сати, подносиоци захтјева морају завршити најмање:

- (а) 125 сати оспособљавања с инструктором, од чега:
  - (i) 75 сати оспособљавања за визуелно летење, који могу укључивати:
    - (1) 30 сати на хеликоптер FFS нивоа C/D; или
    - (2) 25 сати на хеликоптер FTD 2,3; или
    - (3) 20 сати на хеликоптер FNPT II/III; или
    - (4) 20 сати на авиону или TMG;
  - (ii) 50 сати оспособљавања за инструментално летење који могу укључивати:
    - (1) до 20 сати на хеликоптер FFS или FTD 2,3, или FNPT II,III; или
    - (2) 10 сати на најмање хеликоптер FNPT I или на авиону.

Ако је хеликоптер који се користио за летачко оспособљавање различитог типа од FFS хеликоптера који се користио за оспособљавање за визуелно летење, максимално признавање ће бити ограничено временом одређеним за FNPT II/III хеликоптера.

- (б) 55 сати као PIC, од чега 40 сати може бити као SPIC. Мора се обавити најмање 14 самосталних сати летења дању и 1 самостални сат летења ноћу;
- (с) 10 сати рутног летења с инструктором;
- (д) 10 сати рутног летења као PIC, укључујући VFR рутно навигациони лет од најмање 185 km (100 NM) током којег се морају обавити слијетања са заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;
- (е) 5 сати налета на хеликоптерима мора се обавити ноћу садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором укључујући најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора укључивати полијетање и слијетање;
- (ф) 50 сати оспособљавања за инструментално летење с инструктором садржавајући:
  - (i) 10 сати оспособљавања за основно инструментално летење; и
  - (ii) 40 сати IR оспособљавања, који укључује најмање 10 сати на вишемоторном IFR сертификованом хеликоптеру.

#### ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉАВАЊА

9. По завршетку одговарајућег летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(H) испиту практичне оспособљености или на вишемоторном или на једномоторном хеликоптеру и IR провјери практичне оспособљености на IFR сертификованом хеликоптеру.

#### Ј. Интегрисани CPL курс оспособљавања — Хеликоптери

##### ОПШТИ ДИО



1. Циљ интегрисаног CPL(H) курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан за стицање CPL(H).
2. Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани CPL(H) курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.
3. Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање или као почетник, или као носилац PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. Подносиоцу захтјева који је носилац PPL(H), признаће се 50% сати одређеног искуства, и то до максимално:
  - (a) 40 сати, од чега највише до 20 сати може бити оспособљавање с инструктором; или
  - (b) 50 сати, од чега највише до 25 сати може бити оспособљавање с инструктором, ако има овлашћење за ноћно летење за хеликоптер.
4. Курс мора садржавати:
  - (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(H); и
  - (b) оспособљавање за визуелно и инструментално летење.
5. Подносилац захтјева, који није успјешно задовољно или није у могућности завршити цјелокупни CPL(H) курс, може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне оспособљености за дозволу нижих привилегија, ако је испунио примјенљиве захтјеве.

#### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

6. Одобрени CPL(A) курс оспособљавања за теоријско знање мора садржавати најмање 350 сати оспособљавања или 200 сати ако је подносилац захтјева носилац PPL.

#### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

7. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их CPL(H) даје.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

8. Летачко оспособљавање мора садржавати укупно најмање 135 сати, укључујући све тестове напретка, од чега највише до 5 сати може бити инструментални налет на уређају. Унутар 135 сати укупно, подносиоци захтјева морају завршити најмање:
  - (a) 85 сати оспособљавања с инструктором, од чега:
    - (i) до 75 сати може бити оспособљавање за визуелно летење, и може укључивати:
      - (1) 30 сати на хеликоптеру FFS нивоа C/D; или
      - (2) 25 сати на хеликоптер FTD 2,3; или
      - (3) 20 сати на хеликоптер FNPT II/III; или
      - (4) 20 сати на авиону или TMG;
    - (ii) до 10 сати може бити оспособљавање за инструментално летење, и може укључивати 5 сати на најмање FNPT I хеликоптера или на авиону.

Ако је хеликоптер који се користио за летачко оспособљавање различитог типа од FFS хеликоптера који се користио за оспособљавање за визуелно летење, максимално признавање ће бити ограничено временом одређеним за FNPT II/III хеликоптера.

- (b) 50 сати као PIC, од чега 35 сати може бити као SPIC. Мора се обавити најмање 14 самосталних сати летења дању и 1 самостални сат летења ноћу;
- (c) 10 сати рутног летења с инструктором;
- (d) 10 сати рутног летења као PIC, укључујући VFR рутно навигациони лет од најмање 185 km (100

NM) током којег се морају обавити слијетања са заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полијетања;

- (e) 5 сати налета на хеликоптерима мора се обавити ноћу садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором укључујући најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора укључивати полијетање и слијетање;
- (f) 10 сати налета оспособљавања за инструментално летење с инструктором, укључујући најмање 5 сати на хеликоптеру.

#### ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

9. По завршетку одређеног летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(H) испиту практичне оспособљености.

#### К. Модуларни CPL курс оспособљавања — Хеликоптери ОПШТИ ДИО

1. Циљ модуларног CPL(H) курса оспособљавања је оспособити носиоце PPL(H) до нивоа стручности која им је потребна за стицање CPL(H).
2. Прије похађања модуларног CPL(H) курса оспособљавања, кандидат мора бити носилац PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције.
3. Прије почетка летачког оспособљавања подносилац захтјева мора:
  - (a) имати 155 сати налета, укључујући 50 сати као PIC на хеликоптерима од чега је 10 сати рутно навигационо летење.

Осим за захтјев од 50 сати у улози PIC на хеликоптерима, сати у улози PIC на другим категоријама ваздухоплова могу се урачунавати за 155 сати налета хеликоптером у било којем од следећих случајева:

- (1) 20 сати на авионима, ако подносиоци захтјева посједују PPL(A);
- (2) 50 сати на авионима, ако подносиоци захтјева посједују CPL(A);
- (3) 10 сати на TMG или једрилицама;
- (4) 20 сати на ваздушним бродовима, ако подносиоци захтјева посједују PPL(As);
- (5) 50 сати на ваздушним бродовима, ако подносиоци захтјева посједују CPL(As);
- (b) испунити захтјеве наведене у FCL.725 и FCL.720.H ако ће се вишемоторни хеликоптер користити за испит практичне оспособљености.
4. Подносилац захтјева који жели похађати модуларни CPL(H) курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО. Оспособљавању за теоријско знање може се приступити у АТО који спроводи само оспособљавање за теоријско знање.
5. Курс мора садржавати:
  - (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(H); и
  - (b) оспособљавање за визуелно и инструментално летење.

#### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

6. Одобрени CPL(H) теоријски курс оспособљавања мора садржавати најмање 250 сати оспособљавања.

#### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

7. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их CPL(H) даје.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

8. Подносиоци захтјева без IR морају обавити најмање 30 сати летачког оспособљавања с инструктором, од чега:
- 20 сати оспособљавања за визуелно летење, који могу укључивати 5 сати на хеликоптер FFS или FTD 2, 3 или FNPT II, III; и
  - 10 сати оспособљавања за инструментално летење, који могу укључивати 5 сати на најмање хеликоптер FTD 1 или FNPT I или авиону.
9. Подносиоцима захтјева који имају важеће IR(H) овлашћење, у потпуности ће се признати налет који су стекли у сврху оспособљавања за инструментално летење с инструктором. Подносиоци захтјева који имају важеће IR(A) овлашћење, морају завршити најмање 5 сати налета оспособљавања за инструментално летење на хеликоптеру.
10. Подносиоци захтјева који немају овлашћење за ноћно летење за хеликоптер морају додатно завршити најмање 5 сати налета летачког оспособљавања за ноћно летење које садржи 3 сата оспособљавања с инструктором, укључујући најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних школских кругова по ноћи. Сваки школски круг мора укључивати полијетање и слијетање.

#### ИСКУСТВО

11. Подносилац захтјева за CPL(H) мора завршити најмање 185 сати налета, укључујући 50 сати као PIC, од чега 10 сати рутног летења као PIC, укључујући VFR рутно навигациони лет од најмање 185 km (100 NM), током којег се морају обавити слијетања са заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полијетања.

PIC сати за друге категорије ваздухоплова могу се урачунати у 185 сати налета, у следећим случајевима:

- 20 сати на авионима, ако је подносилац захтјева носилац PPL(A); или
- 50 сати на авионима, ако је подносилац захтјева носилац CPL(A); или
- 10 сати на TMG или једрилицама; или
- 20 сати на ваздушним бродовима, ако је подносилац захтјева носилац PPL(As); или
- 50 сати на ваздушним бродовима, ако је подносилац захтјева носилац CPL(As).

#### ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

12. По завршетку одређеног летачког оспособљавања и одређеног искуства, подносилац захтјева ће приступити CPL(H) испиту практичне оспособљености.

#### L. Интегрисани CPL/IR курс оспособљавања — Ваздушни бродови

##### ОПШТИ ДИО

- Циљ интегрисаног CPL(As)/IR(A) курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан како би могли обављати послове на ваздушним бродовима и стицање CPL(As)/IR.
- Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани CPL(As)/IR курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.
- Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање или као почетник, или као носилац PPL(As), PPL(A) или PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. У случају да је подносилац захтјева носилац PPL(As), PPL(A) или PPL(H) признаће му се највише до:

- 10 сати, од чега до 5 сати може бити оспособљавање с инструктором; или
  - 15 сати, од чега највише до 7 сати може бити оспособљавање с инструктором, ако је подносилац захтјева носилац овлашћења за ноћно летење за ваздушни брод.
4. Курс мора садржавати:
- оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(As) и до нивоа знања потребног за IR; и прво овлашћење за тип за ваздушни брод; и
  - оспособљавање за визуелно и инструментално летење.
5. Подносилац захтјева, који није успјешно задовољио или није у могућности завршити цјелокупни CPL/IR(As) курс, може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне оспособљености за дозволу нижих привилегија, ако је испунио примјенљиве захтјеве.

#### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

6. CPL(As)/IR теоријски курс оспособљавања мора садржавати најмање 500 сати оспособљавања.

#### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

7. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања која одговара привилегијама што му их CPL(As) и IR дају.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

8. Летачко оспособљавање мора садржавати укупно најмање 80 сати укључујући све тестове напретка. Унутар 80 сати, подносиоци захтјева морају завршити најмање:

- 60 сати оспособљавање с инструктором, од чега:
  - 30 сати оспособљавање за визуелно летење, који могу укључивати:
    - 12 сати на FFS ваздушног брода; или
    - 10 сати на FTD ваздушног брода; или
    - 8 сати на FNPT II, III ваздушног брода; или
    - 8 сати на авиону, хеликоптеру или TMG;
  - 30 сати оспособљавање за инструментално летење који могу укључивати:
    - до 12 сати на FFS или FTD или FNPT II, III ваздушног брода; или
    - 6 сати на најмање FTD 1 или FNPT I ваздушног брода или на авиону.

Ако је ваздушни брод који се користи за летачко оспособљавање различитог типа од FFS који се користио за оспособљавање за визуелно летење, максимално признавање ће бити ограничено на 8 сати.

- 20 сати као PIC, од чега 5 сати може бити као SPIC. Мора се обавити најмање 14 самосталних сати летења дању и 1 самостални сат летења ноћу;
- 5 сат рутног летења као PIC, укључујући VFR рутни навигациони лет од најмање 90 km (50 NM) током којег се морају обавити 2 слијетања са заустављањем на одређеном аеродрому;
- 5 сати налета на ваздушним бродовима мора се обавити ноћу садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором укључујући најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора укључивати полијетање и слијетање;
- 30 сати инструменталног налета с инструктором садржавајући:
  - 10 сати налета оспособљавања за основно инструментално летење; и

- (ii) 20 сати IR оспособљавања, које мора укључивати најмање 10 сати на вишемоторном IFR сертификованом ваздушном броду.

#### ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

9. По завршетку одређеног летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(As) испиту практичне оспособљености или на вишемоторном или на једномоторном ваздушном броду и IR испиту практичне оспособљености на IFR сертификованом вишемоторном ваздушном броду.

#### М. Интегрисани CPL курс оспособљавања — Ваздушни бродови

##### ОПШТИ ДИО

1. Циљ интегрисаног CPL(As) курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан за стицање CPL(As).
2. Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани CPL(As) курс оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО.
3. Подносиоцу захтјева се може допустити да започне оспособљавање или као почетник, или као носилац PPL(As), PPL(A) или PPL(H) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. У случају да је подносилац захтјева носилац PPL(As), PPL(A) или PPL(H) признаће му се највише до:
  - (a) 10 сати, од чега до 5 сати може бити оспособљавање с инструктором; или
  - (b) 15 сати, од чега највише до 7 сати може бити оспособљавање с инструктором, ако је подносилац захтјева носилац овлашћења за ноћно летење за ваздушни брод.
4. Курс мора садржавати:
  - (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(As); и
  - (b) оспособљавање за визуелно и инструментално летење.
5. Подносилац захтјева који није успјешно задовољно или није у могућности завршити цјелокупни CPL (As) курс може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне оспособљености за дозволу нижих привилегија, ако је испунио примјенљиве захтјеве.

##### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

6. Одобрени CPL(As) теоријски курс оспособљавања мора садржавати најмање 350 сати оспособљавања или 200 сати ако је подносилац захтјева носилац PPL.

##### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

7. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их CPL(As) даје.

##### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

8. Летачко оспособљавање мора садржавати укупно најмање 50 сати, укључујући све тестове напретка, од чега највише до 5 сати може бити инструментални налет на уређају. Унутар укупних 50 сати, подносиоци захтјева морају завршити најмање:
  - (a) 30 сати оспособљавања с инструктором, од чега највише до 5 сати може бити инструментални налет на уређају;
  - (b) 20 сати као PIC;
  - (c) 5 сати рутног летења с инструктором;
  - (d) 5 сати рутног летења као PIC, укључујући VFR рутни навигациони лет од најмање 90 km (50 NM)

током којег се морају обавити 2 слијетања са заустављањем на одређеном аеродрому;

- (e) 5 сати налета на ваздушним бродовима мора се обавити ноћу садржавајући 3 сата оспособљавања с инструктором укључујући најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних кругова ноћу. Сваки круг мора укључивати полијетање и слијетање;
- (f) 10 сати налета оспособљавања за инструментално летење с инструктором, укључујући најмање 5 сати на ваздушном броду.

#### ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

9. По завршетку одређеног летачког оспособљавања, подносилац захтјева мора приступити CPL(As) испиту практичне оспособљености.

#### Н. Модуларни CPL курс оспособљавања — Ваздушни бродови

##### ОПШТИ ДИО

1. Циљ модуларног CPL(As) курса оспособљавања је оспособити носиоце PPL(As) до нивоа стручности који им је потребан за стицање CPL(As).
2. Прије похађања модуларног CPL(As) курса оспособљавања, подносилац захтјева мора:
  - (a) бити носилац PPL(As) издатог у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције;
  - (b) имати завршених 200 сати налета као пилот ваздушних бродова, укључујући 100 сати као PIC, од чега 50 сати мора бити рутно навигационо летење.
3. Подносилац захтјева, који жели похађати модуларни CPL(As) курс оспособљавања, мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном курсу оспособљавања како је организовао АТО. Оспособљавању за теоријско знање може се приступити у АТО који спроводи само оспособљавање за теоријско знање.
4. Курс мора садржавати:
  - (a) оспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за CPL(As); и
  - (b) оспособљавање за визуелно и инструментално летење.

##### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

5. Одобрени CPL(As) теоријски курс оспособљавања мора садржавати најмање 250 сати оспособљавања.

##### ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА ИЗ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА

6. Подносилац захтјева мора доказати ниво знања који одговара привилегијама што му их CPL(As) даје.

##### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

7. Подносиоци захтјева без IR морају завршити најмање 20 сати летачког оспособљавања с инструктором, од чега:
  - 10 сати оспособљавања за визуелно летење, који могу укључивати 5 сати на FFS или FTD 2,3 или FNPT II, III ваздушног брода; и
  - 10 сати оспособљавања за инструментално летење, који могу укључивати 5 сати на најмање FTD 1 или FNPT I ваздушног брода или на авиону.
8. Подносиоцима захтјева који имају важеће IR(As) овлашћење, признаће се у потпуности налет оспособљавања за инструментално летење с инструктором. Подносиоци захтјева који имају важеће IR овлашћење у другим категоријама ваздухоплова морају завршити најмање 5 сати налета оспособљавања за инструментално летење на ваздушном броду.
9. Подносиоци захтјева који немају овлашћење за ноћно летење за ваздушни брод морају додатно завршити најмање 5 сати налета летачког оспособљавања за ноћно

летење које садржи 3 сата оспособљавања с инструктором, укључујући најмање 1 сат рутног летења и 5 самосталних школских кругова по ноћи. Сваки школски круг мора укључивати полијетање и слијетање.

#### ИСКУСТВО

10. Подносиоци захтјева за CPL(As) морају имати завршених најмање 250 сати налета на ваздушним бродовима, укључујући 125 сати као PIC, од чега 50 сати рутног летења као PIC, укључујући VFR рутно навигациони лет од најмање 90 km (50 NM), током којег се мора обавити слијетање са заустављањем на одређеном аеродрому.

PIC сати за друге категорије ваздухоплова могу се урачунати у 185 сати налета, у сљедећим случајевима:

- 30 сати на авионима или хеликоптерима, ако подносилац захтјева има PPL(A) или PPL(H); или
- 60 сати на авионима или хеликоптерима, ако подносилац захтјева има CPL(A) или CPL(H); или
- 10 сати на TMG или једрилицама; или
- 10 сати на балонима.

#### ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

11. По завршетку одређеног летачког оспособљавања и одређеног искуства, подносилац захтјева ће приступити CPL(As) испиту практичне оспособљености.

#### Додатак 4.

#### Испит практичне оспособљености за стицање CPL

##### А. Општи дио

- Подносилац захтјева за испит практичне оспособљености за CPL мора завршити оспособљавање на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити на испиту.
- Подносилац захтјева мора успјешно положити све одговарајуће секције испита практичне оспособљености. Ако било који дио секције није успјешно положен, сматраће се да та секција није успјешно положена. Неуспјех у више од једне секције захтијеваће да подносилац захтјева мора поновити цијелу провјеру. Подносилац захтјева, који није успјешно положио само један одјељак, мора поновити само неуспјешно положени одјељак. Неуспјех у било којој секцији током поновљене провјере, укључујући оне секције које су успјешно положене у претходном покушају, захтијеваће да подносилац захтјева мора поновити цијелу провјеру. Све одговарајуће секције провјере практичне оспособљености морају се завршити унутар 6 мјесеци. Неуспјех да се постигне успјешан пролаз у свим одговарајућим секцијама провјере у два покушаја захтијеваће додатно оспособљавање.
- Додатно оспособљавање може се захтијевати након било којег неуспјешно положеног испита практичне оспособљености.

##### СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

- Ако подносилац захтјева изабере да се испит практичне оспособљености прекине због разлога које испитивач у лету (FE) сматра неоправданим, подносилац захтјева мора поновити цијели испит. Ако је провјера прекинута због разлога које FE сматра оправданим, на додатном лету морају се спровести/испитати само оне секције које нису завршене.
- На дискрецију FE, подносилац захтјева може поновити једном било који маневар или процедуру провјере. FE може прекинути провјеру у било којој фази ако сматра да показане летачке вјештине/способности подносиоца захтјева захтијевају понављање цијеле провјере.

- Од подносиоца захтјева се мора захтијевати да лети ваздухопловом с позиције с које је могуће обавити PIC дужности и да обави провјеру као да други члан посаде није присутан. Одговорност за лет се преузима у складу с прописима.
- Подносилац захтјева мора указати FE које је провјере и дужности обавио, укључујући идентификацију радио-навигационих средстава. Провјере морају бити завршене у складу с листом провјере ваздухоплова на којем се испит одржава. Током пријелетне припреме за испит, подносилац захтјева је обавезан одредити поставке снаге и брзине. Перформансе за полијетање, прилаз и слијетање морају бити израчунате од стране подносиоца захтјева у складу с оперативним приручником или приручником за летење ваздухоплова који се користи.
- FE неће учествовати у управљању ваздухопловом осим када је потребна интервенција у сврху безбједности или да се избјегне неприхватљиво задржавање/кашњење осталог саобраћаја.

#### В. Садржај испита практичне оспособљености за стицање CPL-а — Авиони

- Авион који се користи за испит практичне оспособљености мора испуњавати захтјеве за авионе који се користе у сврху оспособљавања, и мора бити сертификован за превоз најмање 4 особе, имати елису промјенивог корака и увлачећи стајни трап.
- Рута која ће се одлетјети мора бити изабрана од FE и одређиште мора бити контролисани аеродром. Подносилац захтјева је одговоран за планирање лета и мора обезбједити да је сва опрема и документација за извршење лета у авиону. Трајање лета мора бити најмање 90 минута.
- Подносилац захтјева мора доказати способности:
  - управљања авионом унутар његових ограничења;
  - извођења свих маневара с мирноћом и прецизношћу;
  - Исправно доношење одлука и вођење ваздухоплова;
  - примјењивања ваздухопловног знања; и
  - одржавања контроле ваздухоплова у сваком тренутку на такав начин да успјешан исход процедуре или маневра никад није озбиљно доведен у питање.

#### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ

- Морају се примјењивати сљедећа ограничења, уз допуштена одступања ради турбулентне атмосфере, квалитета управљања и перформанси авиона који се користи за испит.

<b>Висина</b>	
нормалан лет	± 100 стопа (ft)
при симулираном отказу мотора	± 150 стопа (ft)
путања лета по радио-средству	± 5°
<b>Смјер летења</b>	
нормалан лет	± 10°
при симулираном отказу мотора	± 15°
<b>Брзина</b>	
полијетање и прилаз	± 5 чворова
сви остали режими лета	± 10 чворова

#### САДРЖАЈ ИСПИТА

- Дијелови секције 2(с) и (е)(iv), и цјелокупне секције 5 и 6 могу бити изведене на FNPT II или на FFS. Коришћење листа провјера авиона, вођење ваздухоплова, управљање авионом коришћењем спољних визуелних референци, процедура спречавања

залеђивања, односно процедура одлеђивања и управљања грешкама примјењују се у свим секцијама.

ОДЈЕЉАК 1. ПРЕТПОЛЕТНЕ ОПЕРАЦИЈЕ (ПОСТУПЦИ) И ОДЛЕТ	
A	Претполетне операције; укључујући: Планирање лета, Документација, Прорачун масе и равнотеже авиона, Метеоролошки извјештај, NOTAM-и
B	Пријелетни преглед авиона и одржавање
C	Вожња по тлу и полијетање
D	Провере перформанси након полијетања и подешавање (трим)
E	Операције у зони аеродрома и у школском кругу
F	Процедура одлета, подешавање висиномјера и спречавање судара (посматрање)
G	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
ОДЈЕЉАК 2. ОПШТИ ВАЗДУХОПЛОВНИ ПОСТУПЦИ	
A	Управљање авионом према спољним визуелним оријентирима, укључујући праволинијски, хоризонтални, пењући и спуштајући лет, те посматрање околине
B	Лет на критично малим брзинама укључујући препознавање и враћање из почетне фазе и фазе потпуног слома узгона
C	Заокрети, укључујући заокрете у конфигурацији за слијетање. Оштри окрети нагиба 45°
D	Лет на критично великим брзинама, укључујући и препознавање и извлачење из спиралног понирања
E	Лет искључиво по инструментима, укључујући: (i) Хоризонтални лет, конфигурација за хоризонтални лет, контрола смјера, висине и брзине лета (ii) Пењући и спуштајући заокрети 10°-30° нагиба (iii) Исправљање авиона из неубичајених положаја (iv) Употреба ограниченог броја инструмената
F	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
ОДЈЕЉАК 3. ПОСТУПЦИ НА РУТИ	
A	Управљање авионом према спољним визуелним оријентирима, укључујући поставке ваздухоплова у крстарењу за долет/издржљивост
B	Оријентација, читање карте
C	Висина, брзина, контрола смјера авиона, посматрање
D	Подешавање висиномјера, одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
E	Надгледање тока лета, дневник летења, потрошња горива, процјена одступања од задате линије пута и исправљање
F	Посматрање метеоролошких услова, процјена развоја метеоролошке ситуације, планирање промјене плана лета
G	Лет по задатој линији пута, одређивање положаја (NDB,VOR), идентификација средстава (летење по инструментима), примјена промијењеног плана лета на алтернативни аеродром (визуелно летење)
ОДЈЕЉАК 4. ПРИЛАЗ И СЛИЈЕТАЊЕ	
A	Поступци приласа, постављање висиномјера, провере, посматрање
B	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
C	Продужавање с мале висине
D	Нормално слијетање, слијетање с бочним вјетром (у погодним условима)
E	Слијетање на кратку стазу
F	Прилаз и слијетање без снаге (једномоторни авиони само)
G	Слијетање без употребе закрилаца
H	Радње послје лета
ОДЈЕЉАК 5. ВАНРЕДНИ ПОСТУПЦИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ	
Овај одјељак се може комбиновати с одјељцима 1. до 4.	
A	Симулирани отказ мотора послје полијетања (на безбједној висини), вјежба за случај пожара
B	Откази опреме укључујући извлачење стајног трапа замјенским начином, откази коцница и електроопреме
C	Присилно слијетање (симулирано)
D	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
E	Усмено испитивање
ОДЈЕЉАК 6. СИМУЛИРАНИ АСИМЕТРИЧНИ ЛЕТ И РЕЛЕВАНТНЕ СТАВКЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП	
Овај одјељак се може комбиновати с одјељцима 1. до 5.	
A	Симулирани отказ мотора за вријеме полијетања (на безбједној висини ако се не изводи на FFS)
B	Асиметрични прилаз са продужавањем (go-around)
C	Асиметрични прилаз са слијетањем са потпуним заустављањем
D	Гашење мотора и поновно покретање (engine shutdown)

E	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци, вођење ваздухоплова
F	Како је одредио FE, било која битна ставка испита практичне оспособљености за класу/тип авиона, ако је примјењиво: (i) Системи авиона укључујући употребу ауто-пилота (ii) Систем за одржавање притиска (pressurisation system) (iii) Употреба система за одлеђивање и против залеђивања
G	Усмено испитивање

### С. Садржај испита практичне оспособљености за стјецање CPL — Хеликоптери

- Хеликоптер који се користи за испит практичне оспособљености мора испуњавати захтјеве за хеликоптере који се користе у сврху оспособљавања.
- Подручје и рута која ће се одлети мора бити изабрана од FE и све операције на малим висинама и лебдење мора бити на одобреним аеродромима/ оперативним површинама. Руте које се користе за одјељак 3 могу завршити на аеродрому поласка или на другом аеродрому и једно одредиште мора бити контролисани аеродром. Испит практичне оспособљености може се спровести у 2 лета. Укупно трајање лета/-ова мора бити најмање 90 минута.
- Подносилац захтјева мора доказати способност:
  - управљања хеликоптером унутар његових ограничења;
  - извођења свих маневара с мирноћом и прецизношћу;
  - исправно доношење одлука и вођење ваздухоплова;
  - примјењивања ваздухопловног знања; и
  - одржавања контроле хеликоптера у сваком тренутку на такав начин да успјешан исход процедуре или маневра никад није озбиљно доведен у питање.

### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ

- Морају се примјењивати сљедећа ограничења, уз допуштена одступања ради турбулентне атмосфере, квалитета управљања и перформанси хеликоптера који се користе за проверу.

<b>Висина</b>	
нормалан лет	± 100 стопа (ft)
при симулираном отказу мотора	± 150 стопа (ft)
Путања лета по радио-средству	± 10°
<b>Смјер летења</b>	
нормалан лет	± 10°
при симулираном отказу мотора	± 15°
<b>Брзина</b>	
полијетање и прилаз	± 5 чворова
сви остали режими лета	± 10 чворова
<b>Заношење (Ground drift)</b>	
Г.О. лебдење I.G.E.	± 3 стопе (ft)
Слијетање без заношења бочно или уназад	

### САДРЖАЈ ИСПИТА

- Дијелови секције 4 могу бити изведени на FNPT хеликоптера или на FFS хеликоптера. Коришћење листа провера хеликоптера, вођење ваздухоплова, управљање хеликоптером кориштењем спољних визуелних референци, процедуре спречавања залеђивања и управљања грешкама примјењују се у свим секцијама.

ОДЈЕЉАК 1. ПРИЈЕЛЕТНЕ/ПОСЛИЈЕЛЕТНЕ ПРОВЈЕРЕ И ПРОЦЕДУРЕ	
a	Знање о хеликоптерима (нпр. техничка књига, гориво, маса и равнотежа, перформансе), планирање лета, документација, NOTAM-и, метеорологија
b	Пријелетни преглед/поступци, положај и сврха дијелова
c	Преглед пилотске кабине, процедуре покретања мотора
d	Провера комуникационе и навигационе опреме, избор и постављање фреквенција

e	Пријелетне процедуре, R/T поступци, одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС
f	Паркирање, гашење мотора и послјелетне процедуре
<b>ОДЈЕЉАК 2. МАНЕВРИ ЛЕБДЕЊА, НАПРЕДНО УПРАВЉАЊЕ УКЉУЧУЈУЋИ ОГРАНИЧЕНО ПОДРУЧЈЕ</b>	
a	Полијетање и слијетање (уздицање и слијетање)
b	Вожња по тлу (таксирање), таксирање у лебдењу
c	Стационарно лебдење с чeonим/бочним/леђним вјетром
d	Заокрети у стационарном лебдењу за 360° лијеви и десни (заокрети у мјесту)
e	Маневри лебдења према напријед, бочно и назад
f	Симулирани отказ мотора у лебдењу
g	Брзо заустављање у вјетар и низ вјетар
h	Слијетање и полијетање с неприпремљених/косих терена
i	Полијетање (различити профили)
j	Полијетање с бочним вјетром и низ вјетар (ако је примјењиво)
k	Полијетање с максималном масом полијетања (стварно или симулирано)
l	Прилази (различити профили)
m	Полијетање и слијетање с ограниченом снагом
n	Ауторотације (FE ће изабрати двије од следећих предложених ставки за извођење ауторотација - основна ауторотација, ауторотација брзином највећег долета, ауторотација на минималној брзини, ауторотација са заокретом за 360°)
o	Слијетање из ауторотације
p	Извођење принудног слијетања с повратом (додавањем) снаге
r	Провера снаге, техника надзора, техника прилаза и одлета
<b>ОДЈЕЉАК 3. НАВИГАЦИЈА – ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ</b>	
a	Навигација и оријентација на различитим висинама, читање карата
b	Одржавање висине, брзине и смјера лета, опажање простора летења, подешавање висиномјера
c	Праћење лета, навигациони план лета, контрола потрошње горива, долет с преосталом количином горива, ЕТА, процјена одступања од задате линије пута и исправљање, праћење инструмената
d	Посматрање метеоролошких услова, процјена развоја метеоролошке ситуације, планирање промјене плана лета
e	Лет по задатој линији пута, одређивање положаја (NDB, VOR), идентификација средстава
f	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС и придржавање правила итд.
<b>ОДЈЕЉАК 4. ПРОЦЕДУРЕ У ЛЕТУ И МАНЕВРИ САМО ПО ИНСТРУМЕНТИМА</b>	
a	Хоризонтални лет, контрола правца, висине, брзине
b	Стандардни хоризонтални заокрети с нагибом до 30° у задате смјерове, лијеви и десни за 180° до 360°
c	Пењући и спуштајући заокрети, укључујући стандардне заокрете у задате смјерове
d	Повратак из неправилних положаја
e	Заокрети с нагибом од 30°, са скретањем за 90° лијево и десно
<b>ОДЈЕЉАК 5. НЕРЕДОВНИ И ПОСТУПЦИ У ОПАСНОСТИ (СИМУЛИРАНО ГДЈЕ ЈЕ МОГУЋЕ)</b>	
Примједба (1) Када се испит спроводи на вишемоторном хеликоптеру вјежба симулираног отказа мотора, укључујући прилаз и слијетање с једним мотором, морају бити укључени у проверу.	
Примједба (2) FE ће одабрати четири ставке од следећих:	
a	Кварови мотора, укључујући кварове уређаја за аутоматско дозирање горива (governor), залеђивање рапљивача и мотора, уљних система, ако је примјењиво
b	Кварови система горива
c	Кварови електричног система
d	Кварови хидрауличног система, укључујући прилаз и слијетање без хидраулике, ако је примјењиво
e	Квар главног ротора и/или репног ротора (само на FFS или кроз дискусију)
f	Вјежбе за случај пожара, укључујући контролу и отклањање дима, ако је примјењиво
g	Друге нестандартне и процедуре у опасности, као што су описане у одговарајућем летачком приручнику, укључујући за вишемоторне хеликоптере: Симулирани отказ мотора у полијетању: Прекинуто полијетање на или прије TDP или безбједно принудно слијетање на или прије DPATO, убрзо након TDP или DPATO Слијетање са симулираним отказом мотора: Слијетање или продужавање након отказа мотора прије LDP или DPBL, након LDP или безбједно принудно слијетање након DPBL

#### D. Садржај испита практичне оспособљености за стицање CPL — Ваздушни бродови

- Ваздушни брод који се користи за испит практичне оспособљености мора испунити захтјеве за ваздушне бродове који се користе у сврху оспособљавања.
- Подручје и рута која ће се одлетјети мора бити изабрана од FE. Руте које се користе за одјељак 3 могу завршити на аеродрому поласка или на другом аеродрому и једно одредиште мора бити контролисани аеродром. Испит практичне осспособљености може се спровести у 2 лета. Укупно трајање лета/-ова мора бити најмање 60 минута.
- Подносилац захтјева мора доказати способност:
  - управљања ваздушним бродом унутар његових ограничења;
  - извођења свих маневара с мирноћом и прецизношћу;
  - исправно доношење одлука и вођење ваздухоплова;
  - примјене ваздухопловног знања; и
  - одржавања контроле ваздушног брода у сваком тренутку на такав начин да успјешан исход процедуре или маневра никад није озбиљно доведен у питање.

#### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ

- Морају се примјењивати следећа ограничења, уз допуштена одступања ради турбулентне атмосфере, квалитета управљања, и перформанси ваздушног брода који се користи за испит.

Висина	
нормалан лет	± 100 стопа (ft)
при симулираном отказу мотора	± 150 стопа (ft)
Путања лета по радио-средству	± 10°
Смјер лета	
нормалан лет	± 10°
при симулираном отказу мотора	± 15°

#### САДРЖАЈ ИСПИТА

- Дијелови секције 5 и 6 могу бити изведени на FNPT ваздушног брода или на FFS ваздушног брода. Кориштење листа провере, вођење ваздухоплова, управљање ваздушним бродом коришћењем спољних визуелних референци, процедуре спречавања залеђивања и управљања грешкама примјењују се у свим секцијама.

ОДЈЕЉАК 1. ПРЕТПОЛЕТНЕ ОПЕРАЦИЈЕ (ПОСТУПЦИ) И ОДЛЕТ	
a	Претполетне операције; укључујући: Планирање лета, Документација, Прорачун масе и равнотеже, Метеоролошки извјештај, NOTAM-и
b	Пријелетни преглед ваздушног брода и одржавање
c	Процедура одвеза ваздушног брода, управљање на земљи и полијетање
d	Провере перформанси након полијетања и подешавање (трим)
e	Операције у зони аеродрома и у школском кругу
f	Процедура одлета, подешавање висиномјера и спречавање судара (посматрање)
g	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
ОДЈЕЉАК 2. ОПШТИ ВАЗДУХОПЛОВНИ ПОСТУПЦИ	
a	Управљање ваздушним бродом према спољним визуелним оријентирима, укључујући праволинијски, хоризонтални, пењући и спуштајући лет, те посматрање околине
b	Лет на висини притиска
c	Заокрети
d	Стрма снижавања и пењања
e	Лет искључиво по инструментима, укључујући: (i) Хоризонтални лет, контрола смјера, висине и брзине лета (ii) Пењући и спуштајући заокрети (iii) Исправљање из неуобичајених положаја (iv) Употреба ограниченог броја инструмената

f	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
<b>ОДЈЕЉАК 3. ПОСТУПЦИ НА РУТИ</b>	
a	Управљање ваздушним бродом према спољним визуелним оријентирима, узимајући у обзир долет/издржљивост
b	Оријентација, читање карте
c	Висина, брзина, контрола смјера авиона, посматрање
d	Подешавање висиномјера, одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
e	Надгледање тока лета, дневник летења, потрошња горива, процјена одступања од задате линије пута и исправљање
f	Посматрање метеоролошких услова, процјена развоја метеоролошке ситуације, планирање промјене плана лета
g	Лет по задатој линији пута, одређивање положаја (NDB,VOR), идентификација средстава (летење по инструментима), примјена промијењеног плана лета на алтернативни аеродром (визуелно летење)
<b>ОДЈЕЉАК 4. ПРИЛАЗ И СЛИЈЕТАЊЕ</b>	
a	Поступци прилаза, постављање висиномјера, провјере, посматрање
b	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
c	Продужавање с мале висине
d	Нормално слијетање, слијетање с бочним вјетром (у погодним условима)
e	Слијетање на кратку стазу
f	Прилаз и слијетање без снаге (једномоторни авиони само)
g	Слијетање без употребе закриваца
h	Радње послје лета
<b>ОДЈЕЉАК 5. ВАНРЕДНИ ПОСТУПЦИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ</b>	
Овај одјелјак се може комбиновати с одјелјцима 1. до 4.	
a	Симулирани отказ мотора послје полијетања (на безбједној висини), вјежба за случај пожара
b	Откази опреме
c	Присилно слијетање (симулирано)
d	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци
e	Усмено испитивање
<b>ОДЈЕЉАК 6. БИТНЕ СТАВКЕ ЗА ПОЈЕДИНУ КЛАСУ/ТИП</b>	
Овај одјелјак се може комбиновати с одјелјцима 1. до 5.	
a	Симулирани отказ мотора за вријеме полијетања (на безбједној висини ако се не изводи на FFS)
b	Прилаз и продужавање (go around) с отказаним мотором(има)
c	Прилаз и слијетање са заустављањем са отказаним мотором(има)
d	Неправилности у раду/откази у систему одржавања притиска
e	Одржавање радио-везе (комуникације) и поступање према упутствима АТС, R/T поступци, вођење ваздухоплова
f	Како је одредио FE, било која битна ставка испита практичне оспособљености за класу/тип, ако је примјениво: (i) Системи ваздушног брода (ii) Управљање системом за одржавање притиска
g	Усмено испитивање

### Додатак 5.

#### Интегрисани MPL курс осспособљавања

##### ОПШТИ ДИО

1. Циљ интегрисаног MPL курса осспособљавања је осособити пилоте до нивоа стручности који им је потребан како би могли обављати послове копилота на вишемоторним вишепилотним млазним авионима у комерцијалном ваздушном превозу у VFR и IFR условима и стицање MPL.
2. MPL курс осспособљавања одобриће се само АТО који је дио оператора комерцијалног ваздушног превоза који је сертификован у складу с Дијелом-ORO или који има посебан споразум с таквим оператором.
3. Подносилац захтјева који жели похађати интегрисани MPL курс осспособљавања мора завршити све фазе осспособљавања у једном континуираном курсу осспособљавања у АТО. Осспособљавање се заснива на компетенцијама и спроводи се у радном окружењу са вишечланом посадом.

4. Осспособљавање се може допустити само подносиоцима захтјева који су почетници.
5. Курс мора садржавати:
  - (a) осспособљавање за теоријско знање до нивоа знања потребног за ATP(L)(A);
  - (b) осспособљавање за визуелно и инструментално летење;
  - (c) осспособљавање за MCC за рад на вишепилотним авионима; и
  - (d) осспособљавање за овлашћење за тип.
6. Подносилац захтјева који није успјешно положио или није у могућности завршити цјелокупни MPL курс може затражити од надлежног органа полагање испита из теоријског знања и испита практичне осспособљености за дозволу нижих привилегија и IR, ако је испунио примјениве захтјеве.

##### ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

7. Одобрени MPL курс осспособљавања за теоријско знање мора садржавати барем 750 сати осспособљавања до нивоа знања потребног за ATP(L)(A), као и број сати који су потребни за:
  - (a) осспособљавање за теоријско знање за релевантно овлашћење за тип у складу са Поддијелом H; и
  - (b) осспособљавање за теоријско знање у подручју избјегавања неправилног положаја и враћања у правилан положај у складу са FCL.745.A.

##### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

8. Летачко осспособљавање мора садржавати укупно најмање 240 сати, што укључује сате као PF и PM, у стварном и симулираном лету, и мора покривати следеће четири фазе осспособљавања:
  - (a) Фаза 1. – Основне летачке вјештине  
Посебно основно осспособљавање за једнопилотни авион
  - (b) Фаза 2. – Основно  
Увођење вишечланих операција и инструменталног лета
  - (c) Фаза 3. – Прелазно  
Примјена вишечланих операција на вишемоторне млазне авионе који су сертификовани као авиони високих перформанси у складу с Анексом I (Дио 21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација.
  - (d) Фаза 4. – Напредно  
Оспособљавање за овлашћење за тип у компанијском окружењу.  
Захтјеви за MCC морају бити уклопљени у релевантне претходно наведене фазе.  
Оспособљавање у асиметричном лету мора се обавити на авиону или FFS.
8. а Летачко искуство у стварном лету укључује:
  - (a) све захтјеве у погледу искуства из Поддијела H;
  - (b) летачко осспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега у складу с FCL.745.A;
  - (c) вјежбе осспособљавања за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега на авиону повезане с посебностима релевантног типа у складу са FCL.725.A(c);
  - (d) ноћно летење;
  - (e) лет искључиво према инструментима; и
  - (f) искуство потребно за стицање релевантног нивоа способности вођења ваздухоплова.

9. Свака фаза осposобљавања у програму летачког осposобљавања мора бити састављена и од утврђивања знања и од сегмената практичног осposобљавања.
10. Курс осposобљавања мора укључивати процес континуиране процјене програма осposобљавања и континуирану процјену ученика који слиједе споменути програм. Процјена мора обезбиједити:
- да су компетенције и повезана процјена релевантни послу копилота у вишечланим операцијама авиона; и
  - да ученици стекну потребне компетенције прогресивно и на задовољавајући начин.
11. Курс осposобљавања мора укључивати најмање 12 полијетања и слијетања како би се обезбиједила способност. Број полијетања и слијетања може се смањити на најмање шест уз услов да прије одржавања осposобљавања АТО и оператор обезбиједи да је:
- уведен поступак за процјену потребног нивоа компетенција за ученика пилота и
  - уведен поступак за корективне мјере ако се укаже потреба за тим на основу процјене током осposобљавања.

Наведена полијетања и слијетања морају се обавити под надзором инструктора у авиону за који се стиче овлашћење за тип.

#### НИВО ПРОЦЈЕНЕ

12. Подносилац захтјева за MPL мора доказати успјешност у свих 9 јединица за стицање способности како је назначено у ставу 13 испод, на напредном нивоу способности који је потребан за обављање послова и интеракцију/међудјеловање као копилот у млазно погоњеном вишепилотном авиону, у визуелним и инструменталним условима. Процјена мора потврдити да је контрола над авионом или ситуацијом одржана сво вријеме, како би се обезбиједио успјешан исход процедуре или маневра. Подносилац захтјева мора досљедно доказати знање, способности и ставове који су потребни за безбједно извођење операција на примјењивом типу авиона, у складу са MPL критеријумима успјешности.

#### ЈЕДИНИЦЕ ЗА СТИЦАЊЕ СПОСОБНОСТИ

13. Подносилац захтјева мора доказати способност у следећих 9 јединица за стицање способности:
- примјењивање елемената људских могућности, укључујући елементе управљања грешкама;
  - извођење операција на авиону док је авион на земљи;
  - извођење полијетања;
  - извођење пењања;
  - извођење крстарења;
  - извођење снижавања;
  - извођење прилаза;
  - извођење слијетања; и
  - извођење послова након слијетања и након лета авиона.

#### СИМУЛИРАНИ ЛЕТ

14. Минимални захтјеви за FSTD:
- Фаза 1 – Основне летачке вјештине  
Е-осposобљавање и уређаји за спровођење дијела задатака одобрени од надлежног органа који имају следеће карактеристике:
    - укључују додатну опрему која није уобичајено везана са стоним рачунарима, попут функционалних реплика команди потиска (throttle quadrant), палица за

управљање (side-stick controller); или FMS тастатура, и

- укључујући психомоторне активности с одговарајућом примјеном силе и временом мјерења реакције.

(b) Фаза 2 – Основна  
FNPT II MCC који представља генерички вишемоторни млазно погоњен авион.

(c) Фаза 3 – Прелазна  
FSTD који представља вишемоторни млазно погоњен авион за чије управљање је потребан и копилот и квалификован за стандард адекватан нивоу В, који додатно укључује:

- визуелни систем кокпита за дан/сумрак/ноћ с минималним упоредним видним пољем које пружа сваком пилоту 180 степени хоризонталне и 40 степени окомите видљивости; и
- симулацију АТС окружења.

(d) Фаза 4 – Напредна  
FFS који је потпуно еквивалентан нивоу D или нивоу C с побољшаним визуелним системом за дан, укључујући симулацију АТС окружења.

#### Додатак 6.

#### Модуларни курсеви осposобљавања за IR

#### А. Модуларни IR(A) - курс осposобљавања

##### ОПТИ ДИО

- Циљ модуларног IR(A) курса осposобљавања је осposобити пилоте до нивоа стручности потребног за управљање авионом у IFR и у IMC условима. Курс се састоји од два модула, који се могу похађати сваки засебно или комбиновано:
  - Модул основног инструменталног летења  
Овај модул се састоји од 10 сати инструменталног налета с инструктором, од чега до 5 сати може бити инструментални налет на уређају на BITD, FNPT I или II, или на FFS. Након завршетка модула основног инструментално летења, подносиоцу захтјева се мора издати потврда о завршетку осposобљавања.
  - Модул процедуралног инструменталног летења  
Овај модул састоји се од преосталог дијела програма осposобљавања за IR(A), 40 сати инструменталног налета с инструктором на једномоторном авиону или 45 сати инструменталног налета с инструктором на вишемоторном авиону, и курс теоријског знања за IR(A).
- Подносиоци захтјева за модуларни курс осposобљавања за IR(A) морају имати PPL(A) или CPL(A). Подносиоци захтјева за модул процедуралног инструменталног летења који немају CPL(A) морају имати BIR или потврду о завршеном осposобљавању у модулу основног инструменталног летења.  
АТО обезбјеђује да је подносилац захтјева за курс вишемоторног IR(A), који нема овлашћење за класу или тип за вишемоторни авион, завршио осposобљавање за вишемоторни авион како је наведено у Поддијелу Н прије започињања летачког осposобљавања за IR(A).
- Подносилац захтјева, који жели похађати модул процедуралног инструменталног летења модуларног IR(A) курса осposобљавања, мора завршити све фазе осposобљавања у једном континуираном одобреном курсу осposобљавања. Прије започињања осposобљавања за модул процедуралног инструменталног летења АТО мора обезбиједити способност подносиоца захтјева у основним инструменталним летачким



- вјештинама. Ако је потребно, мора се приступити оспособљавању за освјежење знања.
4. Курс оспособљавања за теоријско знање мора се завршити унутар 18 мјесеци. Модул процедуралног инструменталног летења и испит практичне оспособљености мора се завршити унутар периода важења успјешно положених испита из теоријског знања.
5. Курс мора садржавати:
- оспособљавање за теоријско знање до IR нивоа знања;
  - оспособљавање за инструментално летење.

**ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ**

6. Одобрени модулари IR(A) курс оспособљавања мора садржавати најмање 150 сати оспособљавања за теоријско знање.

**ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ**

7. Једномоторни IR(A) курс оспособљавања мора садржавати најмање 50 сати инструменталног налета с инструктором од чега највише до 20 сати може бити инструментални налет на уређају на FNPT I, или највише до 35 сати на FFS или FNPT II. Највише 10 сати од инструменталног налета на уређају на FNPT II или FFS може бити изведено на FNPT I.
8. Вишемоторни IR(A) курс оспособљавања мора садржавати најмање 55 сати инструменталног налета с инструктором, од чега највише до 25 сати може бити инструментални налет на уређају на FNPT I, или највише до 40 сати на FFS или FNPT II. Највише 10 сати од инструменталног налета на уређају на FNPT II или FFS може бити изведено на FNPT I. Преостали дио оспособљавања за инструментално летење мора укључивати најмање 15 сати на вишемоторним авионима.
9. Носилац једномоторног IR(A), који је исто носилац вишемоторног овлашћења за класу или тип, а који жели стећи вишемоторни IR(A) по први пут, мора завршити курс у АТО који садржава најмање 5 сати оспособљавања за инструментално летење на вишемоторним авионима, од чега 3 сата могу бити на FFS или FNPT II.
- 10.1. Носиоцима CPL(A), BIR или потврде о завршеном курсу за модул основног инструменталног летења може се признати до највише 10 сати оспособљавања за потребе испуњавања укупних захтјева за оспособљавање из тачке 7. односно 8.
- 10.2. Носиоцу IR(H) може се смањити укупан захтијевани број сати оспособљавања наведен у претходним тачкама 7. или 8. на 10 сати.
- 10.3. Укупно оспособљавање за инструментално летење у авиону мора бити усклађено с тачком 7 или 8, како одговара.
11. До испита практичне оспособљености за IR(A), летачко оспособљавање мора садржавати:
- Модул основног инструменталног летења: Процедуре и маневри за основни инструментални лет које покривају најмање: основни инструментални лет без спољних визуелних помагала:
    - хоризонтални лет,
    - пењање,
    - спуштање,
    - окрети у равном лету, пењању, спуштању; инструментални узорак;
    - оштри заокрет;
    - радио-навигација;

исправак неубичајених положаја;  
употреба ограниченог броја инструмената;  
препознавање и враћање из почетне фазе и фазе потпуног слома узгона;

- Модул процедуралног инструменталног летења:
  - пријелетне поступке за IFR летење, укључујући коришћење приручника за летење и одговарајућих докумената потребних за припрему IFR плана лета;
  - поступке и маневре за IFR операције под нормалним, ванредним и принудним условима лета, а најмање за:
    - прелаз из визуелног на инструментални лет током полијетања,
    - стандардне инструменталне одласке и прилазе,
    - IFR поступке на рути,
    - поступке за круг чекања,
    - инструменталне прилазе до одређених минимума,
    - поступке прекинутог прилаза,
    - слијетања послје инструменталног прилаза, укључујући ниски круг;
  - маневре у лету и одређене карактеристике лета;
  - ако је потребно, управљање вишемоторним авионом у наведеним вјежбама, укључујући летове искључиво по инструментима са симулацијом отказа једног мотора те гашењем мотора и поновним покретањем (наведене вјежбе требају се изводити на безбједној висини осим ако се изводе на FFS или FNPT II).

**А.а. IR(A) – Модуларни курс летачког оспособљавања на основу стицања вјештина****ОПШТИ ДИО**

- Сврха модуларног курса летачког оспособљавања на основу стицања вјештина је оспособити носиоце дозволе PPL или CPL за стицање овлашћења за инструментално летење, узимајући у обзир претходна искуства и оспособљавања за инструментално летење. Курс је осмишљен тако да кандидатима омогући стицање потребног нивоа стручности за управљање авионима у складу с правилима IFR и у условима IMC. Курс се спроводи у организацији за оспособљавање или је комбинација оспособљавања за инструментално летење с инструктором IRI(A) или с инструктором FI(A) овлашћеним за оспособљавање за IR и летачког оспособљавања у организацији за оспособљавање.
- Кандидат који жели похајати такав модуларни курс заснован на стицању вјештина за овлашћење IR(A) мора посједовати PPL(A) или CPL(A) дозволу.
- Теоријско оспособљавање мора се завршити у року од 18 мјесеци. Оспособљавање за инструментално летење и испит практичне оспособљености морају се обавити у периоду важења положених теоријских испита.
- Курс обухвата:
  - теоријско оспособљавање до нивоа знања потребног за стицање овлашћења IR(A);
  - инструментално летачко оспособљавање.

**ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ**

5. Одобрено модуларно оспособљавање за IR(A) на основу стицања вјештина износи најмање 80 сати теоријског оспособљавања. Курс теоријског оспособљавања може обухватати рад на рачунару и

елементе е-учења. У складу с ОРА.АТО.305, треба обезбиједити минимално трајање обуке у учионици.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

6. Метода стицања овлашћења IR(A) у оквиру овог модуларног курса заснива се на стицању вјештина. Међутим, кандидат мора испуњивати минималне услове наведене у наставку. За стицање потребних вјештина може бити потребно додатно оспособљавање.

(a) Модуларни курс оспособљавања за овлашћење IR(A) заснован на стицању вјештина за једномоторни авион састоји се од најмање 40 сати инструменталног летења с инструктором, од којих је до 10 сати инструменталног налета на земљи у FNPT I или до 25 сати у FFS или FNPT II. Највише 5 сати инструменталног налета на земљи у FNPT II или FFS може бити одрађено на FNPT I.

(i) Ако је кандидат:

(A) завршио инструментално летачко оспособљавање с инструктором IRI(A) или FI(A) овлашћеним за оспособљавање за IR или

(B) већ има искуство инструменталног налета у лету као PIC на авионима, у складу с овлашћењем за привилегију летења према IFR правилима и у IMC условима,

ти се сати могу признати у оквиру претходних 40 сати до највише 30 сати,

(ii) Ако је кандидат већ одрадио инструментални налет с инструктором, изузев оних наведених у (a)(i), ти се сати могу признати у оквиру потребних 40 сати до највише 15 сати.

(iii) Летачко оспособљавање у сваком случају укључује најмање 10 сати инструменталног налета с инструктором у авиону у АТО.

(iv) Укупно трајање инструменталног оспособљавања с инструктором не смије износити мање од 25 сати.

(b) Модуларни курс оспособљавања за овлашћење IR(A) заснован на стицању вјештина за вишемоторни авион састоји се од најмање 45 сати инструменталног летења с инструктором, од којих до 10 сати инструменталног налета на земљи у FNPT I, или до 30 сати у FFS или FNPT II. Највише 5 сати инструменталног налета на земљи у FNPT II или FFS може бити одрађено на FNPT I.

(i) Ако је кандидат:

(A) завршио инструментално летачко оспособљавање с инструктором IRI(A) или FI(A) овлашћеним за оспособљавање за IR или

(B) већ има искуство инструменталног налета у лету као PIC на авионима, у складу с овлашћењем за привилегију летења према IFR правилима и у IMC условима,

ти се сати могу признати у оквиру претходних 45 сати до највише 35 сати.

(ii) Ако је кандидат већ одрадио инструментални налет с инструктором, изузев оних наведених у тачки (b)(i), ти се сати могу признати у оквиру потребних 45 сати до највише 15 сати.

(iii) Летачко оспособљавање у сваком случају мора износити најмање 10 сати инструменталног налета с инструктором у вишемоторном авиону у АТО.

(iv) Укупно трајање инструменталног оспособљавања с инструктором не смије бити мање од 25 сати, од којих најмање 15 сати мора бити одрађено у вишемоторном авиону.

(c) За утврђивање броја сати за признавање те потреба за оспособљавањем кандидат мора обавити процјену с провјере у лету код пријема на оспособљавање у АТО.

(d) Летачко инструментално оспособљавање с инструктором IRI(A) или FI(A), у складу с тачком (a)(i) или (b)(i), документовано је у посебној евиденцији оспособљавања уз потпис инструктора.

7. Летачко оспособљавање за модуларно стицање вјештина за овлашћење IR(A) укључује:

(a) процедуре и маневре за основни инструментални лет који обухватају најмање:

- (i) основни инструментални лет без спољних визуелних помагала;
- (ii) хоризонтални лет;
- (iii) пењање;
- (iv) спуштање;
- (v) окрете у равном лету, пењање и спуштање;
- (vi) инструментални узорак;
- (vii) оштри заокрет;
- (viii) радио-навигацију;
- (ix) повратак с неуобичајених висина;
- (x) ограничени панел и
- (xi) препознавање и повратак с дјелимичног и пуног превлачења;

(b) пријелетне поступке за IFR, укључујући коришћење летачког приручника и одговарајућих докумената потребних за припрему IFR плана лета;

(c) поступке и маневре за операције IFR у нормалним, ванредним и принудним условима лета, а најмање за:

- (i) прелаз с визуелног на инструментални лет током полијетања;
- (ii) стандардне инструменталне одласке и прилазе;
- (iii) поступке IFR на рути;
- (iv) поступке за круг чекања;
- (v) инструменталне прилазе до одређених минимума;
- (vi) поступке прекинутог прилаза и
- (vii) слијетања послје инструменталног прилаза, укључујући ниски круг;

(d) маневре у лету и одређене карактеристике лета;

(e) ако је потребно, управљање вишемоторним авионом у наведеном оспособљавању, укључујући;

- (i) летове искључиво с помоћу инструмената са симулацијом отказивања једног мотора;
- (ii) гашењем мотора и поновним покретањем (наведене вјежбе требају се изводити на безбједној висини осим ако се изводе у симулатору летења или FNPT II).

8. Кандидатима за стицање вјештина у склопу модуларног оспособљавања за овлашћење IR(A) који имају дозволу PPL или CPL из дијела FCL те важеће овлашћење IR(A) које је, у складу с одредбама из Прилога 1. Чикашке конвенције, издала трећа земља, могу се у цјелости

- признати захтјеви везани уз курс осposобљавања из става 4. како би му се издало овлашћење IR(A), кандидат:
- (a) мора успјешно положити испит практичне осposобљености за овлашћење IR(A) у складу с Додатком 7;
  - (b) током испита практичне осposобљености доказати испитивачу да посједује одговарајући ниво теоријског знања из ваздухопловног права, метеорологије, те планирања и извођења лета (IR) и
  - (b) мора посједовати минимално искуство од најмање 50 сати налета по IFR правилима, као PIC авиона.
9. Подносиоцима захтјева за модуларно осposобљавање на основу компетенција за IR(A) који имају BIR у складу с FCL.835 и који су обавили најмање 10 сати инструменталног налета током осposобљавања у АТО то се може признати за потребе испуњавања захтјева за курс осposобљавања из тачке 4, под условом да су све теме на основу компетенција за овлашћење за инструментално летење укључене у осposобљавање за BIR и да их је оцијенио АТО који спроводи модуларни курс осposобљавања.
10. Подносиоци захтјева за модуларно осposобљавање на основу компетенција за IR(A) који имају BIR и који су обавили најмање 50 сати налета на авионима према IFR на дужности PIC:
- (a) у АТО:
    - (i) морају бити оцијенени да имају прихватљив ниво теоријског знања за осposобљавање на основу компетенција за овлашћење за инструментално летење;
    - (ii) добивају одговарајуће летачко осposобљавање ради проширивања привилегија за IFR у складу с FCL.605.IR(a);
  - (b) након испуњавања захтјева из (a):
    - (i) морају успјешно положити испит практичне осposобљености за IR(A) у складу с Додатком 7;
    - (ii) на испиту практичне осposобљености морају усмено испитивачу доказати да посједују одговарајући ниво теоријског знања из ваздухопловног права, метеорологије и планирања и извођења лета.
- ПРОЦЕНА ПРОВЈЕРЕ У ЛЕТУ КОД ПРИЈЕМА НА ОСПОСОБЉАВАЊЕ**
11. Садржај и трајање процјене с провјере у лету код пријема на осposобљавање утврђује АТО на основу претходног инструменталног летачког искуства кандидата.
- ВИШЕМОТОРНИ АВИОНИ**
12. Носилац овлашћења IR(A) за једномоторне авионе који посједује и овлашћење за класу или тип вишемоторних авиона, а жели по први пут стећи овлашћење IR(A) за вишемоторне авионе, мора завршити курс у АТО који обухвата најмање 5 сати инструменталног налета с инструктором у вишемоторним авионима, од којих 3 сата може бити у FFS или FNPT II, те мора положити испит практичне осposобљености.
- В. Модуларни IR(H) курс осposобљавања**
1. Циљ модуларног IR(H) курса осposобљавања је осposобити пилоте до нивоа стручности потребног за управљање хеликоптером у IFR и у IMC условима.
2. Подносилац захтјева за модуларни курс за IR(H) мора посједовати PPL(H) или CPL(H) или ATPL(H). Прије започињања фазе IR(H) курса осposобљавања на ваздухоплову, подносилац захтјева мора посједовати овлашћење за тип хеликоптера који ће се користити за испит практичне осposобљености за IR(H) или завршено одобрено осposобљавање за овлашћење за тип на том типу. Подносилац захтјева мора посједовати потврду о успјешно завршеном MCC ако се испит практичне осposобљености буде спроводио у вишепилотним условима.
  3. Подносилац захтјева који жели похађати модуларни IR(H) курс осposобљавања мора завршити све фазе осposобљавања у једном континуираном одобреном курсу осposобљавања.
  4. Курс осposобљавања за теоријско знање мора се завршити унутар 18 мјесеци. Летачко осposобљавање и испит практичне осposобљености мора се завршити унутар периода важења успјешно положених испита из теоријског знања.
  5. Курс мора садржавати:
    - (a) осposобљавање за теоријско знање до IR нивоа знања;
    - (b) осposобљавање за инструментално летење.
- ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ**
6. Одобрени модуларни IR(H) курс осposобљавања мора садржавати најмање 150 сати осposобљавања.
- ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ**
7. IR(H) курс мора садржавати најмање 55 сати инструменталног налета с инструктором, од чега:
- (a) до 20 сати може бити инструментални налет на уређају на FNPT I(H) или (A). Наведених 20 сати налета осposобљавања на FNPT I(H) или (A) може се замијенити с 20 сати налета осposобљавања за IR(H) на авиону, који је одобрен за овај курс; или
  - (b) до 40 сати може бити инструментални налет на FTD 2/3, FNPT II/III или FFS хеликоптера.
- 8.1. Осposобљавање за инструментално летење мора укључивати најмање 10 сати на IFR сертификованом хеликоптеру. Носиоцима ATPL(H) ће се умањити теоријско осposобљавање за 50 сати.
  - 8.2. Носиоцу IR(A) може се смањити укупан број сати осposобљавања на 10 сати.
  - 8.3. Носиоцу PPL(H) с овлашћењем за ноћно летење за хеликоптер или носиоцу CPL(H) укупан износ потребног инструменталног налета у оквиру обуке може бити умањен за 5 сати.
9. До испита практичне осposобљености за IR(A), летачко осposобљавање мора садржавати:
- (a) пријелетне поступке за IFR летове, укључујући коришћење приручника за летење и одговарајућих докумената потребних за припрему IFR плана лета;
  - (b) поступке и маневре за IFR операције у нормалним, ванредним и принудним условима лета, покривајући најмање:
    - прелаз с визуелног на инструментални лет током полијетања,
    - стандардне инструменталне одласке и прилазе,
    - рутне IFR поступке,
    - поступке за круг чекања,
    - инструменталне прилазе до одређених минимума,
    - поступке прекинутог прилаза,
    - слијетања послје инструменталног прилаза, укључујући ниски круг;

- (c) маневре у лету и одређене карактеристике лета;
- (d) ако је потребно, управљање вишемоторним хеликоптером у наведеним вјежбама, укључујући летове искључиво по инструментима са симулацијом отказа једног мотора те гашењем мотора и поновним покретањем (наведене вјежбе требају се изводити на FFS или FNPT II или FTD 2/3).

### C. Модуларни IR(As) курс оспособљавања

#### ОПШТИ ДИО

1. Циљ модуларног IR(As) курса оспособљавања је оспособити пилоте до нивоа стручности потребног за управљање ваздушним бродовима у IFR и у IMC условима. Курс се састоји од два модула, који се могу похађати сваки засебно или комбиновано:

(a) Модул основног инструменталног летења  
Овај модул се састоји од 10 сати инструменталног налета с инструктором, од чега до 5 сати може бити инструментални налета на уређају на BITD, FNPT I или II, или на FFS. Након завршетка модула основног инструментално летења, подносиоцу захтјева се мора издати потврда о завршетку оспособљавања.

(b) Модул процедуралног инструменталног летења  
Овај модул састоји се од преосталог дијела програма оспособљавања за IR(As), 25 сати инструменталног налета с инструктором, и курса теоријског знања за IR(As).

2. Подносилац захтјева за модуларни IR(As) курс оспособљавања мора бити носилац PPL(As) с овлашћењем за ноћно летење или CPL(As). Подносилац захтјева за модул процедуралног инструменталног летења, а који није носилац CPL(As), мора бити носилац потврде о завршеном оспособљавању за модул основног инструменталног летења.

3. Подносилац захтјева који жели похађати модул процедуралног инструменталног летења модуларног IR(As) курса оспособљавања мора завршити све фазе оспособљавања у једном континуираном одобреном курсу оспособљавања. Прије започињања оспособљавања за модул процедуралног инструменталног летења, АТО мора обезбиједити способност подносиоца захтјева у основним инструменталним летачким вјештинама. Ако је потребно, мора се приступити оспособљавању за оsvјежење знања.

4. Курс оспособљавања за теоријско знање мора се завршити унутар 18 мјесеци. Модул процедуралног инструменталног летења и испит практичне оспособљености мора се завршити унутар периода важења успјешно положених испита из теоријског знања.

5. Курс мора садржавати:

(a) оспособљавање за теоријско знање до IR нивоа знања;

(b) оспособљавање за инструментално летење.  
ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

6. Одобрени модуларни IR(As) курс оспособљавања мора садржавати најмање 150 сати оспособљавања за теоријско знање.

#### ЛЕТАЧКО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

7. Модуларни IR(As) курс оспособљавања мора садржавати најмање 35 сати инструменталног налета с инструктором од чега до 15 сати може бити

инструментални налет на уређају на FNPT I, или до 20 сати на FFS или FNPT II. Највише до 5 сати инструменталног налета на уређају може се изводити на FNPT I.

8. Носилац CPL(As) или носилац потврде о завршеном курсу за основни инструментални летачки модул може имати укупан број сати оспособљавања захтијевањем у тачки 7 умањен за 10 сати. Укупно летачко оспособљавање за инструментално летење мора бити усклађено са тачком 7.

9. Ако је подносилац захтјева носилац IR у другој категорији ваздухоплова, укупан захтијевани број сати летачког оспособљавања може се умањити за 10 сати на ваздушним бродовима.

10. До испита практичне оспособљености за IR(A), летачко оспособљавање мора садржавати:

(a) Модул основног инструменталног летења:

Процедуре и маневри за основни инструментални лет који покривају најмање:

основно инструментално летење без спољних визуелних помагала:

- хоризонтални лет,
- пењање,
- спуштање,
- окрети у равном лету, пењању, спуштању; инструментални узорак; радио-навигација; исправак неуобичајених положаја; употреба ограниченог броја инструмената;

(b) Модул процедуралног инструменталног летења:

(i) пријелетне поступке за IFR летење, укључујући коришћење приручника за летење и одговарајућих докумената потребних за припрему IFR плана лета;

(ii) поступке и маневре за IFR операције под нормалним, ванредним и принудним условима лета, које покривају најмање:

- прелаз из визуелног на инструментални лет током полијетања,
- стандардне инструменталне одласке и прилазе,
- IFR поступке на рути,
- поступке за круг чекања,
- инструменталне прилазе до одређених минимума,
- поступке прекинутог прилаза,
- слијетања послје инструменталног прилаза, укључујући ниски круг;

(iii) маневре у лету и одређене карактеристике лета;

(iv) ако је потребно, управљање ваздушним бродом у наведеним вјежбама, укључујући летове искључиво по инструментима са симулацијом отказа једног мотора, те гашењем мотора и поновним покретањем (наведене вјежбе требају се изводити на безбједној висини осим ако се изводе на FFS или FNPT II).

#### Додатак 7.

##### Испит практичне оспособљености за BIR и IR

1. Подносиоци захтјева испитују се на истом типу или класи ваздухоплова на којем су били оспособљавани и који мора бити одговарајуће опремљен за потребе оспособљавања и испитивања.

2. Подносилац захтјева мора успјешно положити све релевантне секције провјере. Ако не задовољи било коју ставку у секцији, сматра се да тај одјељак није задовољно. Ако подносилац захтјева не положи више од једне секције, подносилац захтјева ће морати поново приступити полагању цијеле провјере. Подносилац захтјева који је пао само један одјељак, полагаће поново само тај одјељак. Ако код поновног полагања подносилац захтјева није положио било који одјељак, укључујући и онај који је пао на претходном полагању, подносилац захтјева ће морати поново полагати цијелу провјеру. Све релевантне секције провјере практичне способности подносилац захтјева мора положити у периоду од 6 мјесеци. Ако не положи све релевантне секције провјере у два покушаја, подносилац захтјева ће бити послат на додатно оспособљавање.
3. Додатно оспособљавање може бити потребно ако провјера није успјешно положена. Број полагања провјере практичне способности није ограничен.

## СПРОВОЂЕЊЕ ПРОВЈЕРЕ

4. Провјером се симулира стваран лет. Руту којом ће се летјети ће одабрати испитивач на провјери. Важан елемент је способност подносиоца захтјева да испланира и спроведе лет користећи добијени брифинг материјал. Подносилац захтјева мора обавити припрему лета и обезбједити да су сва потребна опрема и документација за извршење лета у авиону. Лет мора трајати најмање 1 сат.
5. Ако подносилац захтјева одлучи прекинути испит практичне способности из разлога које испитивач сматра неоправданим, подносилац захтјева ће поновити цијели испит практичне способности. Ако је лет прекинут из разлога које испитивач сматра оправданим, провјериће се само оне секције које нису обављене.
6. Према нахођењу испитивача, било који маневар или процедура испита се може једном поновити. Испитивач може прекинути испит у било којој фази испита ако установи да је потребно поновити цијели испит.
7. Подносилац захтјева мора управљати ваздухопловом с позиције гдје може обављати све задатке вође ваздухоплова, те ће изводити испит као да нема других чланова посаде. Испитивач неће учествовати нити у једном дијелу извођења операција ваздухопловом, осим ако је потребно да интервенише у интересу безбједности, или како би се избјегао непотребни застој осталог саобраћаја. Одговорност за лет се мора ускладити са законодавством.
8. Висину одлуке, минималну висину понирања и тачку неуспјелог прилаза ће одредити подносилац захтјева и усагласити с испитивачем.
9. Подносиоци захтјева испитивачу показују све спроведене провјере и задатке, укључујући идентификацију радио-навигационих средстава. Провјере се морају обавити у складу с одобреним контролним списковима за ваздухоплов у којем се одржава испит. Током припреме за испитни лет подносиоци захтјева морају одредити поставке снаге и брзине. Подносиоци захтјева израчунавају податке перформанси за полијетање, прилажење и слијетање у складу с оперативним приручником или летачким приручником за коришћене ваздухоплове.

## ОДСТУПАЊА ТОКОМ ЛЕТАЧКОГ ИСПИТА

10. Подносилац захтјева мора доказати способност да: управља ваздухопловом унутар његових ограничења;

изводи све маневре глатко и прецизно; показује добру расуђивање и вођење ваздухоплова; примјењује аеронаутичка знања; и Одржава контролу ваздухоплова све вријеме у таквој мјери да безбједан исход процедуре или маневра ни у једном тренутку не долази у питање.

11. Примјењују се сљедећа ограничења, исправљена како би се допустило одступање ради турбуленције, карактеристика управљања и перформанси ваздухоплова који се употребљава:

Висина	
Уопштено	± 100 стопа
Почетак прекинутог прилаза на висини одлуке	+ 50 стопа/- 0 стопа
Минимална висина снижавања/MAP/висина	+ 50 стопа/- 0 стопа

Путања лета	
По радио-средству	± 5°
2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) "линеарна" латерална одступања	грешка/одступање од задате путање лета обично је ограничено на ± RNP вриједности повезане са поступком. Допуштена су кратка одступања од тог стандарда до највише једне RNP вриједности.
3D линеарна вертикална одступања (нпр. RNP APCH (LNAV/VNAV) примјеном BaroVNAV)	Не више од - 75 стопа испод вертикалног профила у било којем тренутку, те не више од + 75 стопа изнад вертикалног профила на 1 000 стопа или мање изнад нивоа аеродрома.

Смјер лета	
Са свим исправним моторима	± 5°
При симулираном отказу мотора	± 10°

Брзина	
Са свим исправним моторима	± 5 чворова
При симулираном отказу мотора	+ 10 чворова/- 5 чворова

## САДРЖАЈ ИСПИТА

## Авиони

ОДЈЕЉАК 1. – ОПЕРАЦИЈЕ ПРИЈЕ ЛЕТА И ОДЛАЗАК С АЕРОДРОМА	
Употреба листе провјере авиона, способност летења, поступак спречавања залеђивања односно поступак одлеђивања итд. примјењују се у свим одјељцима	
a	Употреба летачког приручника (или слично) посебно за израчунавање перформанси ваздухоплова, масе и равнотеже
b	Употреба докумената служби контроле ваздушног саобраћаја, метеоролошких извјештаја
c	Припрема АТС плана лета, IFR план/дневник лета
d	Идентификација потребних навигационих средстава за поступке одласка, доласка и прилаза
e	Претполетни преглед
f	Метеоролошки минимуми
g	Таксирање
h	PBN одлазак (ако је примјењиво): - провјера је ли у навигациони систем унесен исправан поступак, и – унакрсна провјера између екрана навигационог система и одлазне карте.
i	Упутства прије полијетања, полијетање
j (°)	Прелаз на инструментални лет
k (°)	Поступци инструменталног одласка, укључујући PBN одласке, и подешавање висиномјера
l (°)	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци
ОДЈЕЉАК 2. — ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ (°)	
a	Управљање авионом искључиво према инструментима, укључујући хоризонтални лет при различитим брзинама, тримање
b	Заокрети у пењању и снижавању с континуираним заокретом Rate 1
c	Опоравак из неубичајених положаја, укључујући континуиране нагибе од 45° и заокрете у стрмом снижавању
d (*)	Опоравак из приближавања превлачењу у хоризонталном лету, заокрети током пењања/снижавања и у конфигурацији за слијетање

e	Ограничена инструментна табла: стабилизовано пењање или снижавање, хоризонтални заокрети с нагибом Rate 1 у задати смјер лета, опоравак из неубичајених положаја
<b>ОДЈЕЉАК 3. — IFR ПОСТУПЦИ НА РУТИ (*)</b>	
a	Путовања лета по радио-средству, укључујући пресретање сигнала, нпр. NDB, VOR или путовања између међучочака
b	Употреба навигационог система и радио-средства
c	Хоризонтални лет, контрола смјера летења, висине и брзине, поставке снаге, технике тримања
d	Поставке висиномјера
e	Мјерење времена и ревизија предвиђеног времена доласка (ETA) (чекање на рути, ако је потребно)
f	Надзирање напретка лета, дневника лета, потрошње горива, управљање системима
g	Поступци заштите од залеђивања, ако је потребно симулирати
h	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци
<b>ОДЈЕЉАК 3.а – ПОСТУПЦИ ДОЛАСКА</b>	
a	Подешавање и провјера навигационих средстава, и идентификација средстава, ако је примјењиво
b	Поступци доласка, провјере висиномјера
c	Ограничења висине и брзине, ако је примјењиво
d	PBN долазак (ако је примјењиво): - провјера је ли у навигациони систем унесен исправан поступак, и – унакрсна провјера између екрана навигационог система и долазне карте.
<b>ОДЈЕЉАК 4. (*) – 3D ОПЕРАЦИЈЕ (*)</b>	
a	Подешавање и провјера навигационих средстава Провјера угла вертикалне путање За RNP APCH: - провјера је ли у навигациони систем унесен исправан поступак, и – унакрсна провјера између екрана навигационог система и прилазне карте.
b	Упутства за прилаз и слијетање, укључујући провјере снижавања/прилаза/слијетања, укључујући идентификацију средстава
c (*)	Поступак чекања
d	Усклађеност с објављеним поступком прилаза
e	Темпирање прилаза
f	Висина, брзина, контрола брзине и смјера (стабилизирани прилаз)
g (*)	Прекинути прилаз
h (*)	Поступак прекинутог прилаза/слијетања
i	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци
<b>ОДЈЕЉАК 5. (*) – 2D ОПЕРАЦИЈЕ (**)</b>	
a	Подешавање и провјера навигационих средстава За RNP APCH: - провјера је ли у навигациони систем унесен исправан поступак, и – унакрсна провјера између екрана навигационог система и прилазне карте.
b	Упутства за прилаз и слијетање, укључујући провјере снижавања/прилаза/слијетања, укључујући идентификацију средстава
c (*)	Поступак чекања
d	Усклађеност с објављеним поступком прилаза
e	Темпирање прилаза
f	Висина/удаљеност до MАРТ, контрола брзине и смјера (стабилизирани прилаз), подешавања за слијетање (step down fixes, SDF), ако је примјењиво
g (*)	Прекинути прилаз
h (*)	Поступак прекинутог прилаза/слијетања
i	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци
<b>ОДЈЕЉАК 6. — ЛЕТ С ЈЕДНИМ НЕИСПРАВНИМ МОТОРОМ (само за вишемоторне авионе) (*)</b>	
a	Симулирано отказивање мотора након полијетања или током прекинутог прилаза
b	Прилаз, прекинути прилаз и поступак неуспјелог прилаза с једним неисправним мотором
c	Прилаз и слијетање с једним неисправним мотором
d	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци
(*) Мора бити обављено искључиво према инструментима. (*) Може бити обављено у FFS, FTD 2/3 или FNPT II. (*) Може бити обављено у одјељку 4. Или одјељку 5.	

(\*\*) За добијање привилегија за PBN једно прилажење у одјељку 4. или одјељку 5. Мора бити RNP APCH. Ако RNP APCH није изводљив, мора се спровести у одговарајуће опремљеном FSTD.

### Хеликоптери

<b>ОДЈЕЉАК 1. – ОДЛАЗАК</b>	
Употреба листе провјере авиона, способност летења, поступак спречавања залеђивања, односно поступак одлеђивања итд. примјењују се у свим одјељцима	
a	Употреба летачког приручника (или слично) посебно за израчунавање перформанси ваздухоплова; масе и равнотеже
b	Употреба докумената служби контроле ваздушног саобраћаја, метеоролошких извјештаја
c	Припрема АТС плана лета, IFR план/дневник лета
d	Идентификација потребних навигационих средстава за поступке одласка, доласка и прилаза
e	Претполетни преглед
f	Метеоролошки минимуми
g	Таксирање/ваздушно таксирање у усклађености с АТС или инструкцијама инструктора
h	PBN одлазак (ако је примјењиво): - провјера је ли у навигациони систем унесен исправан поступак, и - унакрсна провјера између екрана навигационог система и одлазне карте.
i	Упутства прије полијетања, поступци и провјере
j	Прелаз на инструментални лет
k	Поступци инструменталног одласка, укључујући PBN поступке
<b>ОДЈЕЉАК 2. – ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ</b>	
a	Управљање хеликоптером искључиво према инструментима, укључујући:
b	Заокрети у пењању и снижавању с континуираним заокретом Rate 1
c	Опоравак из неубичајених положаја, укључујући континуиране нагибе од 30° и заокрете у стрмом снижавању
<b>ОДЈЕЉАК 3. – IFR ПОСТУПЦИ НА РУТИ</b>	
a	Путовања лета по радио-средству, укључујући пресретање сигнала, нпр. NDB, VOR, RNAV
b	Употреба радио-средстава
c	Хоризонтални лет, контрола смјера летења, висина и брзина, подешавање снаге
d	Подешавање висиномјера
e	Предвиђање и ревизија ETA
f	Надзирање напретка лета, дневника лета, потрошње горива, управљања системима
g	Поступци заштите од залеђивања, симулирани ако је потребно и ако је примјењиво
h	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци
<b>ОДЈЕЉАК 3.а – ПОСТУПЦИ ДОЛАСКА</b>	
a	Подешавање и провјера навигационих средстава, ако је примјењиво
b	Поступци доласка, провјере висиномјера
c	Ограничења висине и брзине, ако је примјењиво
d	PBN долазак (ако је примјењиво): - провјера је ли у навигациони систем унесен исправан поступак, и - унакрсна провјера између екрана навигационог система и долазне карте.
<b>ОДЈЕЉАК 4. – 3D ОПЕРАЦИЈЕ (*)</b>	
a	Подешавање и провјера навигационих средстава Провјера угла вертикалне путање за RNP APCH: (a) провјера је ли у навигациони систем унесен исправан поступак; и (b) унакрсна провјера између екрана навигационог система и прилазне карте.
b	Упутства за прилаз и слијетање, укључујући провјере снижавања/прилаза/слијетања
c (*)	Поступак чекања
d	Усклађеност с објављеним поступком прилаза
e	Темпирање прилаза
f	Контрола висине, брзине и смјера (стабилизирани прилаз)
g (*)	Прекинути прилаз
h (*)	Поступак прекинутог прилаза/слијетања
i	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци



ОДЈЕЉАК 5. – 2D ОПЕРАЦИЈЕ (*)	
a	Подешавање и провјера навигационих средстава За RNP APCH:  ра је ли у навигациони систем унесен исправан поступак, и да ли је сна провјера између екрана навигационог система и прилазне карте.
b	Упутства за прилаз и слијетање, укључујући провјере понирања/прилаза/слијетања и идентификацију средстава
c (*)	Поступак чекања
d	Усклађеност с објављеним поступком прилаза
e	Темпирање прилаза
f	Контрола висине, брзине и смјера (стабилизирани прилаз)
g (*)	Прекинути прилаз
h (*)	Поступак прекинутог прилаза (*)/слијетање
i	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци
ОДЈЕЉАК 6. – ПОСТУПЦИ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ВАНРЕДНИМ СИТУАЦИЈАМА	
Овај се одјељак може комбиновати с одјељцима 1. до 5. Испит се односи на контролисање хеликоптера, идентификацију неисправног мотора, хитне радње (вјешбе додира тла), радње и провјере које слиједе те прецизност летења у сљедећим ситуацијама:	
a	Симулирано отказивање мотора након полијетања и на прилазу/током прилаза (**) (на безбједној висини осим ако се спроводи у FFS или FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Отказивање система за стабилност лета/хидрауличког система (ако је примјењиво)
c	Ограничена инструментна табла:
d	Ауторотација и повратак на претходно утврђену висину
e	3D операције ручно, без система за управљање летом (flight director) (***) 3D операције ручно, са системом за управљање летом (***)
(*) за добивање привилегија за PBN једно прилажење у одјељку 4. или одјељку 5. мора бити RNP APCH. Ако RNP APCH није изводљив, мора се спровести у одговарајуће опремљеном FSTD. (*) Обавља се у одјељку 4. или одјељку 5. (**) Само на вишемоторним хеликоптерима. (***) Испитује се само један став.	

### Додатак 8.

#### Признавање IR дијела провјере практичне оспособљености на класи или типу

##### A. Авиони

Признавање се само ако носиоци дозволе продужавају или обнављају IR привилегије за једнопилотне једномоторне или једнопилотне вишемоторне (ME) авионе, у зависности од тога шта је одговарајуће.

Ако се спроводи испит практичне осспособљености или провјера стручности, укључујући IR, и носиоци дозвола имају важеће:	Признавање је важеће за IR дио у провјери стручности за:
овлашћење за тип вишепилотног авиона (MPA); овлашћење за тип за сложене ваздухоплове високих перформанси	SE овлашћење за класу (*) и SE овлашћење за тип (*) и овлашћење за SP ME класу или тип осим за тип сложених ваздухоплова високих перформанси, само признавање за одјељак 3.B провјере стручности у тачки B.5. Додатка 9.
SP ME овлашћење за класу или тип осим за тип сложених авиона високих перформанси којима се изводе једнопилотне операције	SE овлашћење за класу и SE овлашћење за тип и SP ME овлашћење за класу или за тип, осим за тип сложених авиона високих перформанси
SP ME овлашћење за класу или за тип, осим за тип сложених ваздухоплова високих перформанси који су ограничени на вишепилотне операције	SE овлашћење за класу (*) и SE овлашћење за тип (*) и SP ME овлашћење за класу или за тип, осим за тип сложених авиона високих перформанси (*).
SP SE овлашћење за класу или за тип авиона	SE овлашћење за класу и SE овлашћење за тип
(*) Ако су унутар посљедњих 12 мјесеци подносиоци захтјева обавили барем три IFR одласка и прилаза коришћењем привилегија за PBN, укључујући барем један RNP APCH прилаз на SP класи или типу авиона у SP операцијама или су, за вишемоторне авионе који нису HP комплексни авиони, подносиоци захтјева положили одјељак 6. испита практичне осспособљености за SP који нису HP комплексни авиони летећи искључиво према инструментима у SP операцијама.	

##### B. Хеликоптери

Признавање се само ако носиоци дозволе продужују или обнављају IR привилегије за једнопилотне хеликоптере, у зависности шта је одговарајуће.

Ако се спроводи испит практичне осспособљености или провјера стручности, укључујући IR, и носиоци дозвола имају важеће:	Признавање је важеће за IR дио у провјери стручности за
овлашћење за тип вишепилотног хеликоптера (MPH)	SE овлашћење за тип (*) и SP ME овлашћење за тип (*).
SP ME овлашћење за тип, којим се изводе једнопилотне операције	SE овлашћење за тип (*) и SP ME овлашћење за тип (*).
SP ME овлашћење за тип, ограничен на вишепилотне операције	SE овлашћење за тип (*) и SP ME овлашћење за тип (*).
SP SE овлашћење за тип, којим се изводе једнопилотне операције	SP SE овлашћење за тип, којим се изводе једнопилотне операције
(*) Ако су унутар посљедњих 12 мјесеци обављена најмање три IFR одласка и прилаза коришћењем привилегија за PBN, укључујући један RNP APCH прилаз (може бити прилаз путем тачке у простору (Point in Space, PinS)) на SP типу хеликоптера у SP операцијама.	

### Додатак 9.

#### Оспособљавање, испит практичне осспособљености и провјера стручности за MPL, ATPL, овлашћења за тип и класу, те провјера стручности за BIR и IR

##### A. Општи дио

##### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ЛЕТАЧКОГ ИСПИТА

1. Подносиоци захтјева за испит практичне осспособљености морају завршити оспособљавање на истој класи или типу ваздухоплова који ће се употребљавати на испиту.

Оспособљавање за овлашћења за тип MPA и PL спроводи се на FFS или у комбинацији FSTD и FFS. Испит практичне осспособљености или провјера стручности за овлашћења за тип MPA и PL и издавање ATPL и MPL спроводи се на FFS, ако је доступан.

Оспособљавање, испит практичне осспособљености или провјера стручности за овлашћења за класу или тип за СПА и хеликоптере спроводи се на:

- расположивом и доступном FFS или
- комбинацији FSTD и ваздухоплова ако FFS није расположив или доступан; или
- ваздухоплову ако FSTD није расположив или доступан.

Ако се током оспособљавања, испитивања или провјере употребљавају FSTD, њихова се прикладност провјерава у односу на примјењиву Табелу функција и субјективних тестова и примјењиву Табелу валидационих тестова за FSTD које се налазе у основном референтном документу уређаја. Морају се узети у обзир сва ограничења наведена на потврди квалификације уређаја.

2. Ако се не положи све секције испита у два покушаја, биће потребно додатно оспособљавање.

3. Не постоји ограничење колико се пута може приступити испиту практичне осспособљености.

##### САДРЖАЈ ОСПОСОБЉАВАЊА/ИСПИТА ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ/ПРОВЈЕРЕ СТРУЧНОСТИ

4. Осим ако је другачије дефинисано у подацима о оперативној прикладности утврђенима у складу с Анексом I (Дио-21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација (OSD), програм летачког оспособљавања, испит практичне осспособљености и провјера стручности морају бити у складу с овим додатком. Програм оспособљавања, испит практичне

- оспособљености и провјера стручности могу се скратити признавањем претходног искуства на сличним типовима ваздухоплова, како је утврђено у подацима о оперативној прикладности.
5. Осим у случају испита практичне оспособљености за издавање АТРЛ, када је тако одређено у подацима о оперативној прикладности за одређени ваздухоплов, могу се признати дијелови испита практичне оспособљености који су исти као за друге типове или варијанте ако је пилот квалификован за њих.
- СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА/ПРОВЈЕРЕ**
6. Испитивач за испит практичне оспособљености или провјеру стручности може изабрати између различитих сценарија са симуираним релевантним операцијама. Употребљаваће се симулатори летења или други уређаји за оспособљавање, како је дефинисано у овом анексу (Дио-FCL).
7. Током провјере стручности испитивач провјерава посједују ли носиоци овлашћења за класу или тип одговарајући ниво теоријског знања.
8. Ако подносиоци захтјева одлуче прекинути испит практичне оспособљености из било којег разлога који испитивач сматра неоправданим, морају поново полагати цијели испит. Ако је испит прекинут из било којег разлога који испитивач сматра оправданим, у накнадном лету испитују се само оне секције које нису испитане.
9. Подносиоци захтјева могу поновити сваки маневар или поступак испита једном, ако испитивач то допусти. Испитивач може прекинути испит у било којој фази ако установи да је потребно поновити цијели испит како би подносилац захтјева доказао своје летачке вјештине.
10. Подносиоци захтјева морају управљати ваздухопловом с мјеста гдје могу демонстрирати релевантне функције PIC или копилота. У једнопилотном окружењу испит се спроводи као да нема других чланова посаде.
11. Током припреме за испит прије лета од подносиоца захтјева тражиће се да одреди подешавање снаге и брзине. Подносиоци захтјева испитивачу излажу које су провјере и задатке обавили, укључујући идентификацију радио-навигационих средстава. Провјере се морају обавити у складу с контролним списком за ваздухоплов на којем се спроводи испит те, ако је примјењиво, у складу с концептом MCC. Податке о перформансама за полијетање, прилаз и слијетање подносиоци захтјева морају израчунати у складу с оперативним приручником или летачким приручником употребљеног ваздухоплова. Висине одлуке, минималне висине снижавања и тачка прекинутог прилаза одређују се уз сагласност испитивача.
12. Испитивач неће ни на који начин учествовати у управљању ваздухопловом, осим ако је потребна његова интервенција у интересу безбједности или да се избјегну неприхватљива кашњења осталог саобраћаја.
- СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ/ПРОВЈЕРУ СТРУЧНОСТИ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ТИП ВИШЕПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, ЗА ТИП ЈЕДНОПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА КАД СЕ ЊИМЕ УПРАВЉА У ВИШЕПИЛОТНИМ ОПЕРАЦИЈАМА, ЗА MPL И АТРЛ**
13. Испит практичне оспособљености за вишепилотни ваздухоплов или за једнопилотни ваздухоплов којим се управља у вишепилотним операцијама изводи се у вишепилотном окружењу. Други подносилац захтјева или други квалификовани пилот за тај тип може имати функцију другог пилота. Ако се користи ваздухоплов, други је пилот испитивач или инструктор.
14. Подносиоци захтјева имају функцију PF током извођења свих секција испита практичне оспособљености, осим током ванредних поступака или поступака у случају опасности, које могу изводити као PF или као PM у зависности од MCC. Подносиоци захтјева за прво издавање овлашћења за тип вишепилотног ваздухоплова или АТРЛ морају доказати да могу дјеловати као PM. Могу одабрати лијево или десно сједиште за испит практичне оспособљености ако с одабраног сједишта могу извести све дијелове испита.
15. Сљедеће дијелове испитивач посебно провјерава за подносиоце захтјева за АТРЛ или овлашћење за тип вишепилотног ваздухоплова или за вишепилотне операције у једнопилотном ваздухоплову који обухватају дужности PIC, без обзира на то имају ли подносиоци захтјева функцију PF или PM:
- управљање сарадњом посаде;
  - општи преглед операција ваздухоплова прикладним надзором; и
  - постављање приоритета и доношење одлука у складу с аспектима безбједности и релевантним правилима и прописима који се односе на оперативну ситуацију, укључујући случајеве опасности.
16. Испит или провјера треба се спроводити на основу IFR, ако је укључено овлашћење за IR, те колико год је могуће у симулираном окружењу комерцијалног ваздушног саобраћаја. Суштински је елемент који се мора провјерити способност планирања и извођења лета користећи рутинска упутства.
17. Када је у курсу за овлашћење за тип укључено мање од два сата летења на ваздухоплову, испит практичне оспособљености може се спровести на FFS и одрадити прије летачког оспособљавања на ваздухоплову. Одобрено летачко оспособљавање спроводи квалификовани инструктор под надлежношћу:
- АТО; или
  - организације која има АОС издат у складу с Анексом III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама и посебно одобрење за такво оспособљавање; или
  - инструктора, у случајевима кад није одобрено летачко оспособљавање на једнопилотном ваздухоплову у АТО или код носиоца АОС, него га је одобрио надлежни орган подносиоца захтјева.
- Потврду о завршеном курсу за овлашћење за тип укључујући летачко оспособљавање на ваздухоплову просљеђује се надлежном органу прије него што се ново овлашћење за тип унесе у дозволу подносиоца захтјева.
18. У случају оспособљавања за враћање из неправилног положаја "догађај превлачења" значи превлачење или губитак узгона. АТО може употребити FFS за оспособљавање у подручју извлачења из превлачења или демонстрацију обиљежја превлачења која су карактеристична за одређени тип, или за обоје, ако је:
- FFS квалификован у складу с посебним захтјевима за оцјењивање из спецификација CS-FSTD(A); и
  - АТО успјешно доказао надлежном органу да је ублажен негативан пренос оспособљавања.



**В. Специфични захтјеви за категорију авиона****ПРОЛАЗНЕ ОЦЈЕНЕ**

1. У случају једнопилотних авиона, уз изузетак једнопилотних сложених авиона високих перформанси, подносиоци захтјева морају положити све секције испита практичне оспособљености или провјере стручности. Ако подносиоци захтјева не положе неки дио секције, сматра се да нису положили цијелу секцију. Ако не положе само једну секцију, понављају само ту секцију. Ако падну најмање једну секцију, морају поновити цијели испит или провјеру. Ако подносиоци захтјева код поновног полагања испита или провјере не положе неку секцију, укључујући оне које су положили у претходном покушају, морају поново полагати цијели испит или провјеру. За једнопилотне вишемоторне авионе мора се положити секција 6. релевантног испита или провјере, која се односи на асиметрични лет.

2. У случају вишепилотних и једнопилотних сложених авиона високих перформанси, подносиоци захтјева морају положити све секције испита практичне оспособљености или провјере стручности. Ако подносиоци захтјева падну више од пет дијелова, морају поново полагати цијели испит или провјеру. Подносиоци захтјева који падну до пет дијелова морају поново полагати дијелове које нису положили. Ако подносиоци захтјева код поновног полагања испита или провјере не положе неки дио, укључујући оне које су положили у претходном покушају, морају поново полагати цијели испит или провјеру.

**ОДСТУПАЊА ТОКОМ ЛЕТАЧКОГ ИСПИТА**

Подносиоци захтјева морају доказати способност да:

- управљају авионом унутар његових ограничења;
- изведу све маневре глатко и прецизно;
- покажу добру расуђивање и вођење ваздухоплова;
- примјењују аеронаутичка знања;
- одржавају контролу авиона све вријеме у таквој мјери да безбједан исход поступка или маневра ни у једном тренутку не долази у питање;
- разумију и примјењују поступке координације посаде и поступке у случају онеспособљености члана летачке посаде, ако је примјењиво; и
- учинковито комуницирају с осталим члановима посаде, ако је примјењиво.

Примјењују се следећа ограничења, исправљена како би се допустило одступање због турбуленције, те квалитет управљања авионом који се употребљава и његових перформанси:

<b>Висина</b>	
Уопштено	± 100 ft
Почетак продужавања на висини одлуке	+ 50 ft/- 0 ft
Минимална висина снижавања/тачка прекинутог прилаза/висина	+ 50 ft/- 0 ft
<b>Путања лета</b>	
По радио-средству	± 5°
За "угаона" одступања	Пола отклона, азимут и птања понирања (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) "линеарна" латерална одступања	Грешка/одступање од задате путање лета обично су ограничени на ± RNP вриједности повезане с поступком. Допуштена су кратка одступања од тог стандарда до највише једне RNP вриједности.

3D линеарна вертикална одступања (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) примјеном BaroVNAV)	Не више од - 75 ft испод вертикалног профила у било којем тренутку, те не више од + 75 ft изнад вертикалног профила на 1 000 ft или мање изнад нивоа аеродрома.
<b>Смјер лета</b>	
Са свим исправним моторима	± 5°
При симулираном отказу мотора	± 10°
<b>Брзина</b>	
Са свим исправним моторима	± 5 чворова
При симулираном отказу мотора	± 10 чворова / - 5 чворова

**САДРЖАЈ ОСПОСОБЉАВАЊА/ИСПИТА ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ/ПРОВЈЕРЕ СТРУЧНОСТИ**

5. (a) Сљедећи	Једнопилотни авиони, осим сложених авиона високих перформанси
P =	Оспособљен као PIC или копилот и као PF и PM
OTD =	За ову вјежбу могу се употребити други уређаји за оспособљавање
X =	За ову вјежбу употребљава FFS; у супротном се употребљава авион ако је прикладан за тај маневар или поступак
P# =	Оспособљавање мора бити допуњено надзорном инспекцијом авиона

(b) Практично оспособљавање изводи се барем на нивоу опреме за оспособљавање, приказано (P), или се може изводити до вишег нивоа опреме, приказано стрелицом (---->).

Сљедеће скраћенице се употребљавају за означавање употребљене опреме за оспособљавање:

A =	Авион
FFS =	Симулатор летења
FSTD =	Уређај за оспособљавање који симулира лет

(c) Дијелови секције 3.B и, за вишемоторне авионе, секције 6. означени звјездицом (\*) изводе се искључиво према инструментима ако је продужавање/обнављање IR укључено у испит практичне оспособљености или провјеру стручности. Ако се дијелови означени звјездицом (\*) не изводе искључиво према инструментима током испита практичне оспособљености или провјере стручности и када се не признају привилегије за IR, овлашћење за класу или тип биће ограничено само на VFR.

(d) Секција 3.A мора бити одрађена за продужавање овлашћења за тип или вишемоторну класу, само VFR, када потребно искуство од 10 рутних сектора није стечено унутар задњих 12 мјесеци. Секцију 3.A није потребно одрадити ако је одрађена секција 3.B.

(e) Слово "M" у колони за испит практичне оспособљености или провјеру стручности означава обавезну вјежбу или избор ако се појављује више од једне вјежбе.

(f) У практичном оспособљавању за овлашћење за тип или класу вишемоторних авиона употребљава се FSTD ако је то дио одобреног курса за овлашћење за класу или тип. Сљедеће ће бити примјењиво на одобрење таквог курса:

- квалификација FSTD како је утврђено у одговарајућим захтјевима Анекса VI (Дио-ARA) и Анекса VII (Дио-ORA);
- квалификованост инструктора;
- количина оспособљавања на FSTD током курса; и
- квалификације и претходно искуство пилота који се оспособљавају стечени на сличним типовима.

- (g) Ако се привилегије за вишепилотне операције траже први пут, пилоти који имају привилегије за једнопилотне операције морају:
- (1) завршити курс прелазног оспособљавања у АТО који укључује маневре и поступке, укључујући MCC, те вјежбе из секције 7, уз управљање пријетњом и грешком, CRM и људски фактор; и
  - (2) проћи провјеру стручности у вишепилотним операцијама.
- (h) Ако се привилегије за једнопилотне операције траже први пут, пилоти који имају привилегије за вишепилотне операције морају проћи оспособљавање у АТО и провјеру за следеће додатне маневре и поступке у једнопилотним операцијама:
- (1) за једномоторне авионе 1.6, 4.5, 4.6, 5.2. и, ако је примјењиво, један прилаз из секције 3.В; и
  - (2) за вишемоторне авионе 1.6, секцију 6. и, ако је примјењиво, један прилаз из секције 3. В.
- (i) Пилоти који имају привилегије за једнопилотне и вишепилотне операције у складу с тачкама (g) и (h) могу продужити привилегије за обје врсте операција обављањем провјере стручности у вишепилотним операцијама уз вјежбе из тачке (h)(1) или (h)(2), према потреби, у једнопилотним операцијама.
- (j) Ако се испит практичне оспособљености или провјера стручности спроведе само у вишепилотним операцијама, овлашћење за тип ограничава се на вишепилотне операције. Ограничење се уклања кад пилоти испуне захтјеве из тачке (h).
- (k) Оспособљавање, испитивање и провјера морају бити у складу с табелама у наставку.
- (1) Оспособљавање у АТО, захтјеви за испитивање и провјеру за једнопилотне привилегије
  - (2) Оспособљавање у АТО, захтјеви за испитивање и провјеру за вишепилотне привилегије
  - (3) Оспособљавање у АТО, захтјеви за испитивање и провјеру за пилоте с једнопилотним привилегијама који траже вишепилотне привилегије први пут (курс прелазног оспособљавања)
  - (4) Оспособљавање у АТО, захтјеви за испитивање и провјеру за пилоте с вишепилотним привилегијама који траже једнопилотне привилегије први пут (курс прелазног оспособљавања)
  - (5) Оспособљавање у АТО и провјера захтјева за комбиновано продужавање и обнављање једнопилотних и вишепилотних привилегија

Оспособљавање, испитивање и провера

Тип вздухоплова	1.		2.		3.		4.		5.	
	Једнопилотна		Вишепилотна		Једнопилотна – вишепилотна (праз)		Вишепилотна – једнопилотна (праз)		Једнопилотна + вишепилотна	
	Оспособљавање	Испитивање/провера	Оспособљавање	Испитивање/провера	Оспособљавање	Испитивање/провера	Оспособљавање и испитивање и провера (једнопилотни авиони)	Оспособљавање, испитивање и провера (вишепилотни авиони)	Једнопилотни авиони	Вишепилотни авиони
Прес и здавање										
Сви (једнопилотни сложени) Једнопилотни сложени	Секције 1-6 1-7.	Секције 1-6 1-6.	MCC CRM Будући фактор Управљање привременом и грешком Секције 1-7.	Секције 1-6.	MCC CRM Будући фактор Управљање привременом и грешком Секције 7.	Секције 1-6.	1.6., секција 6, и, ако је примјенљиво, један прилаз из секције 3.В	1.6., секција 6, и, ако је примјенљиво, један прилаз из секције 3.В		
Produjije									Вишепилотне операције: Секције 1-7. (оспособљавање)	Вишепилотне операције: Секције 1-7. (оспособљавање)
Све	Није примјенљиво	Секције 1-6.	Није примјенљиво	Секције 1-6.	Није примјенљиво	Није примјенљиво	Није примјенљиво	Није примјенљиво	Секција 1-6. (провера) Једнопилотне операције: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2, и, ако је примјенљиво, један прилаз из секције 3.В	Секција 1-6. (провера) Једнопилотне операције: 1.6, секција 6, и, ако је примјенљиво, један прилаз из секције 3.В
Обнављање									оспособљавање FCL 740 Провера као за продуковање	оспособљавање FCL 740 Провера као за продуковање
Све	FCL 740	Секције 1-6.	Није примјенљиво	Секције 1-6.	FCL 740	Није примјенљиво	Није примјенљиво	Није примјенљиво	оспособљавање FCL 740 Провера као за продуковање	оспособљавање FCL 740 Провера као за продуковање

(1) За добивање или задржавање привилегија за PBN једно прилажење мора бити RNP APCH. Ако RNP APCH није могућ, обавља се у одговарајуће опремљеном FSTD.

Одступајући од претходног одломка, ако провјера стручности за продужавање привилегија за PBN не укључује RNP APCH, привилегије пилота за PBN не укључују RNP APCH. Ограничење се укида ако је пилот прошао провјеру стручности која укључује RNP APCH.

TMG И ЈЕДНОПИЛОТНИ АВИОНИ, ОСИМ СЛОЖЕНИХ АВИОНА ВИСОКИХ ПЕРФОРМАНСИ		ПРАКТИЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ			ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ИЛИ ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП	
Маневри/поступци		FSTD	A	Иницијали инструктора након завршеног оспособљавања	Испитано или провјерено на FSTD или A	Иницијали испитивача након завршеног испита или провјере
СЕКЦИЈА 1:						
1.	Полијетање	OTD				
1.1.	Припрема прије лета укључујући: - документацију, - масу и равнотежу, - метеоролошки извјештај и - NOTAM					
1.2.	Провјере прије покретања мотора					
1.2.1.	Извана	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Изнутра	OTD P#	P		M	
1.3.	Покретање мотора: нормалне неисправности	P--->	--->		M	
1.4.	Таксирање	P--->	--->		M	
1.5.	Провјере прије лета: провјера мотора (ако је примјењиво)	P--->	--->		M	
1.6.	Поступак полијетања: - нормално с намјештањем закрилаца према летачком приручнику и - бочни вјетар (ако постоје услови)	P--->	--->		M	
1.7.	Пењање: - Vx/Vy;	P--->	--->		M	

	- заокрети у задати смјер и - изравнавање					
1.8.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци	P-->			M	
СЕКЦИЈА 2.						
2.	Рад из ваздуха (визуелни метеоролошки услови (VMC))	P-->	-->			
2.1.	Раван и хоризонталан лет на различитим брзинама укључујући лет на критично малим брзинама са закрилцима и без њих (укључујући прилаз на VMCA ако је примјењиво)					
2.2.	Оштри заокрет (360° лијево и десно 45° нагиба)	P-->	-->		M	
2.3.	Превлачење и враћање у уобичајени положај: (i) чисто превлачење; (ii) превлачење у спуштајућем заокрету с прилазном конфигурацијом и снагом; (iii) превлачење с прилазном конфигурацијом и снагом; и (iv) превлачење, пењући заокрет са закрилцима за полијетање и снагом за пењање (само једномоторни авиони)	P-->	-->		M	
2.4.	Примјена аутопилота и система за управљање летом (може бити изведено у секцији 3), ако је примјењиво	P-->	-->		M	
2.5.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци	P-->	-->		M	
СЕКЦИЈА 3.А						
3.А	Поступци на руги у складу са VFR (видјети В.5 тачке (c) и (d))	P-->	-->			
3.А.1	План лета, рачунска навигација и читање карте					
3.А.2.	Одржавање висине, смјера и брзине	P-->	-->			
3.А.3.	Оријентација, временска тачност и исправљање предвиђеног времена доласка (ETA)	P-->	-->			
3.А.4.	Употреба радио-навигационих средстава (ако је примјењиво)	P-->	-->			
3.А.5.	Управљање летом (записник тока лета, рутинске провере укључујући гориво, системе и	P-->	-->			

	залеђивање)					
3.A.6.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци	P-->	-->			
СЕКЦИЈА 3.В						
3.В.	Инструментално летење	P-->	-->		М	
3.В.1.*	Полијетање према IFR					
3.В.2.*	Поступци на руги у складу са IFR	P-->	-->		М	
3.В.3.*	Поступци за круг чекања	P-->	-->		М	
3.В.4.*	3D операције до висине одлуке (DH/A) од 200 ft (60 m) или до виших минимума ако су одређени поступком прилаза (аутопилот се може употребљавати у сегменту завршног прилаза за хватање сигнала навођења на прилазну путању по висини)	P-->	-->		М	
3.В.5.*	2D операције до минималне висине снижавања (MDH/A)	P-->	-->		М	
3.В.6.*	Вјежбе летења укључујући симулирани отказ компаса и показивача положаја: - стандардни хоризонтални заокрети и - враћање из неубичајених положаја	P-->	-->		М	
3.В.7.*	Отказ показивача прилазне путање ваздухоплова по висини или по смјеру	P-->	-->			
3.В.8.*	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци	P-->	-->		М	
	Намјерно остављено празно					
СЕКЦИЈА 4.						
4.	Долазак и слијетање	P-->	-->		М	
4.1.	Поступак доласка на аеродром					
4.2.	Нормално слијетање	P-->	-->		М	
4.3.	Слијетање без закрилаца	P-->	-->		М	
4.4.	Слијетање с бочним вјетром (ако су одговарајући услови)	P-->	-->			
4.5.	Прилаз и слијетање с одузетом снагом од 2 000 ft изнад полетно-слетне стазе (само једномоторни авиони)	P-->	-->			
4.6.	Продукавање с минималне висине	P-->	-->		М	

4.7.	Продужавање и слијетање ноћу (ако је примјениво)	P-->	--->			
4.8.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци	P-->	--->		M	
СЕКЦИЈА 5.						
5.	Ванредни поступци и поступци у случају опасности (Ова се секција може комбиновати са секцијама од 1. до 4.)					
5.1.	Прекинуто полијетање на разумној брзини	P-->	P-->		M	
5.2.	Симулирани отказ мотора након полијетања (само једномоторни авиони)		P		M	
5.3.	Симулирано присилно слијетање без снаге (само једномоторни авиони)		P		M	
5.4.	Симулирани поступци у случају опасности: (i) ватра или дим у лету; и (ii) техничке неисправности система (ако је примјениво)	P-->	--->			
5.5.	Само за оспособљавање за вишемоторне авионе и TMG: гашење и поновно покретање мотора (на безбједној висини ако се спроводи у авиону)	P-->	--->			
5.6.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци					
СЕКЦИЈА 6.						
6.	Симулирани асиметрични лет	P-->	-->X		M	
6.1.*	(Ова се секција може комбиновати са секцијама 1. до 5.) Симулирани отказ мотора за вријеме полијетања (на безбједној висини осим ако се изводи на FFS или FNPT II)					
6.2.*	Асиметрични прилаз и продужавање	P-->	--->		M	
6.3.*	Асиметрични прилаз и слијетање са заустављањем	P-->	--->		M	
6.4.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци	P-->	--->		M	
СЕКЦИЈА 7.						
7.	Оспособљавање за избјегавање неправилног положаја и враћање из њега					

7.1.	Маневри и поступци у лету					
7.1.1.	Ручно управљање уз помоћ система за управљање летом или без њега  (без аутопилота, аутоматског потиска/пригушења и према потреби уз различите управљачке алгоритме)	P---->	--->			
7.1.1.1.	На различитим брзинама (укључујући спори лет) и висинама у оквиру оспособљавања на FSTD	P---->	--->			
7.1.1.2.	Оштри заокрет с 45° нагиба, за 180° до 360° лијеви и десни	P---->	--->			
7.1.1.3.	Заокрети са спојерима и без њих	P---->	--->			
7.1.1.4.	Процедурално инструментално летење и маневрисање укључујући инструментално полијетање и прилаз, те визуелни прилаз	P---->	--->			
7.2.	Оспособљавање за враћање из неправилног положаја	P---->	--->			
7.2.1.	Извлачење из превлачења уз помоћ:  - конфигурације за полијетање, - конфигурације за чисто превлачење на ниској висини, - конфигурације за чисто превлачење близу највише оперативне висине и - конфигурације за слијетање					
7.2.2.	Сљедеће вјежбе које се односе на неправилан положај:  - враћање из положаја с носом према горе при различитим угловима бочног нагиба; и - враћање из положаја с носом према доле при различитим угловима бочног нагиба.	P	X  За ову вјежбу се не употребљава авион			
7.3.	Продужавање са свим исправним моторима* из различитих фаза током инструменталног прилаза	P-->	---->			
7.4.	Прекинуто слијетање са свим исправним моторима:  - с различитих висина испод DNMDH 15 m (50 ft) изнад прага полетно-слетне стазе - након додир са тлом (прекинуто прилажење) - у авионима који нису одобрени као транспортна категорија авиона (JAR/FAR 25) или као категорија за регионални превоз (SFAR 23) прекинуто слијетање са свим	P---->	---->			



	исправним моторима почиње се испод MDH/A или након додир са тлом					
--	--	--	--	--	--	--

## 6. Вишепилотни авиони и једнопилотни сложени авиони високих перформанси

### (a) Сљедећи симболи значе

P = Оспособљен као PIC или копилот и као PF и PM за издавање овлашћења за тип, према потреби

OTD = За ову вјежбу могу се употријебити други уређаји за оспособљавање

X = За ову вјежбу употребљава се FFS; у супротном се употребљава авион ако је прикладан за тај маневар или поступак

R# = Оспособљавање мора бити допуњено надзорном инспекцијом авиона

(b) Практично оспособљавање изводи се барем на нивоу опреме за оспособљавање, приказано као (P), или се може изводити до вишег нивоа опреме, приказано стрелицом (→).

Сљедеће скраћенице се употребљавају за означавање употријебљене опреме за оспособљавање:

A = Авион

FFS = Симулатор летења

FSTD = Уређај за оспособљавање који симулира лет

(c) Дијелови секције означени звјездицом (\*) изводе се искључиво према инструментима.

(d) Слово „M” у колони за испит практичне оспособљености или провјеру стручности означава обавезну вјежбу или избор међу обавезним вјежбама ако се појављује више од једне вјежбе.

(e) У практичном оспособљавању и испитивању употребљава се FFS ако је то дио одобреног курса оспособљавања за овлашћење за тип. Сљедеће ће бити примјењиво на одобрење таквог курса:

(i) квалификованост инструктора;

(ii) квалификација и количина оспособљавања током курса у FSTD; и

(iii) квалификације и претходно искуство пилота који се оспособљавају стечени на сличним типовима.

(f) Маневри и поступци укључују MCC за вишепилотне авионе и за једнопилотне сложене авионе високих перформанси у вишепилотним операцијама.

(g) Маневри и поступци изводе се у једнопилотној улози за једнопилотне сложене авионе високих перформанси у једнопилотним операцијама.

(h) У случају једнопилотних сложених авиона високих перформанси, када се испит практичне оспособљености и провјера стручности обавља у вишепилотним операцијама, овлашћење за тип ограничено је на вишепилотне операције. Ако подносилац захтјева тражи привилегије за једнопилотне операције, маневри/поступци у 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5. и барем један маневар/поступак из секције 3.4. морају бити додатно одрађени у једнопилотним операцијама.

- (i) У случају када је издато овлашћење за тип с рестрикцијом у складу с FCL.720.A(c) подносиоци захтјева морају испунити једнаке захтјеве за овлашћење за тип као и други подносиоци захтјева осим практичних вјџби које се односе на фазе полијетања и слијетања.
- (j) За добивање или задржавање привилегија за PBN једно прилажење мора бити RNP APCH. Ако RNP APCH није могућ, обавља се у одговарајуће опремљеном FSTD.
- Одступајући од претходног одломка, ако провјера стручности за продужавање привилегија за PBN не укључује RNP APCH, привилегије пилота за PBN не укључују RNP APCH. Ограничење се укида ако је пилот прошао провјеру стручности која укључује RNP APCH.

ВИШЕПИЛОТНИ АВИОНИ И ЈЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖЕНИ АВИОНИ ВИСОКИХ ПЕРФОРМАНСИ		ПРАКТИЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ			ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ИЛИ ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ ЗА ATP/L/MPL/ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ТИП	
Маневри/поступци		FSTD	A	Иницијали инструктора након завршеног оспособљавања	Испитано или провјерено на FSTD или A	Иницијали испитивача након завршеног испита или провјере
СЕКЦИЈА 1.						
1.	Припрема за лет	OTD				
1.1	Израчунавање перформанси	P				
1.2	Визуелни спољни преглед авиона; локација сваког дијела и сврха прегледа	OTD P#	P			
1.3	Провјера пилотске кабине	P---->	---->			
1.4.	Употреба контролног списка прије покретања мотора, поступак покретања, провјера радио-навигационе опреме, избор и постављање навигационих и комуникационих фреквенција	P---->	---->		M	
1.5.	Таксирање у складу с инструкцијама АТС или инструктора	P---->	---->			
1.6.	Провјера прије полијетања	P---->	---->		M	
СЕКЦИЈА 2.						
2.	Полијетање	P---->	---->			
2.1	Нормално полијетање с различитим коришћењем закрилаца, укључујући убрзано полијетање					
2.2.*	Инструментално полијетање; прелазак на инструментално летење приликом ротације или непосредно након узлета	P---->	---->			
2.3.	Полијетање с бочним вјетром	P---->	---->			

2.4.	Полијетање с максималном масом при узлијетању (стварна или симулирана максимална маса при узлијетању)	P---->	---->			
2.5.	Полијетање са симулираним отказом мотора:	P---->	---->			
2.5.1.*	убрзо након V2					
(У авионима који нису одобрени као транспортна категорија авиона или категорија за регионални превоз, отказ мотора не симулира се док се не досегне минимална висина од 500 ft изнад краја стазе. У авионима који имају исте перформансе као транспортна категорија у смислу масе авиона при узлијетању и висине кориговане по густоћи, инструктор може симулирати отказ мотора убрзо након V2.)						
2.5.2.*	између V1 и V2	P	X		M само FFS	
2.6.	Прекинуто полијетање на разумној брзини прије достизања V1	P---->	--->X		M	
СЕКЦИЈА 3.						
3.	Маневри и поступци у лету	P---->	---->			
3.1	Ручно управљање с помоћу система за управљање летом или без њега (без аутопилота, аутоматског потиска/пригушења и према потреби уз различите управљачке алгоритме)	P---->	---->			
3.1.1	На различитим брзинама (укључујући спори лет) и висинама у оквиру оспособљавања на FSTD	P---->	---->			
3.1.2	Оштри заокрет с 45° нагиба, за 180° до 360° лијеви и десни	P---->	---->			
3.1.3	Заокрети са спојлерима и без њих	P---->	---->			
3.1.4	Процедурално инструментално летење и маневрисање укључујући инструментално полијетање и прилаз те визуелни прилаз	P---->	---->			
3.2	Нагиб носом према доле и подрхтавања (ако је примјениво) и друге специфичне карактеристике авиона (нпр. ваљање)	P---->	--->X		Само FFS	
3.3	Нормалан рад система и контрола инжењерског панела (ако је примјениво)	OTD P---->	---->			
3.4.	Нормалне и ванредне операције слједећих система:				M	Обавезни минимум од три ванредна дијела

						бира се од тачке 3.4.0. до 3.4.14, укључујући и ту тачку
3.4.0.	Мотор (ако је потребно пропелер)	OTD P---->	---->			
3.4.1.	Изједначавање притиска у кабини и климатизација	OTD P---->	---->			
3.4.2.	Питот-статички систем	OTD P---->	---->			
3.4.3.	Систем горива	OTD P---->	---->			
3.4.4.	Електрични систем	OTD P---->	---->			
3.4.5.	Хидраулички систем	OTD P---->	---->			
3.4.6.	Систем команди лета и уравнотежења	OTD P---->	---->			
3.4.7.	Систем за одлеђивање и заштиту од залеђивања, гријање вјетробрана	OTD P---->	---->			
3.4.8.	Аутопилот/систем за управљање летом	OTD P---->	---->		М (само једнопилотни)	
3.4.9.	Уређај за индикацију губитка узгона или уређај за избегавање губитка узгона и уређај за повећање стабилности	OTD P---->	---->			
3.4.10.	Уређај за упозорење близине земље, метеоролошки радар, радио-висиномјер, транспондер	P---->	---->			
3.4.11.	Радио-уређаји, навигациона опрема, инструменти, FMS	OTD P---->	---->			
3.4.12.	Подвозје и кочнице	OTD P---->	---->			
3.4.13.	Систем преткрилаца и закрилаца	OTD	---->			
3.4.14.	Помоћни генератор (APU)	OTD P---->	---->			
Намјерно остављено празно						
3.6.	Ванредни поступци и поступци у случају опасности:				М	Обавезни минимум од три дијела бира се од тачке 3.6.1. до

						3.6.9, укључујући и ту тачку
3.6.1	Вјежбе у случају пожара нпр. мотора, АРУ, кабине, одјељка за терет, пилотске кабине, крила и електричне мреже, укључујући евакуацију	P---->	---->			
3.6.2	Контрола и уклањање дима	P---->	---->			
3.6.3	Отказ мотора, гашење и поновно покретање на безбједној висини	P---->	---->			
3.6.4	Избацивање горива (симулација)	P---->	---->			
3.6.5	Бочни удар вјетра у фази полијетања/слијетања	P	X		Само FFS	
3.6.6	Симулација пада притиска у кабини авиона/снижавање у нужди	P---->	---->			
3.6.7	Онеспособљеност једног од чланова летачке посаде	P---->	---->			
3.6.8	Остали поступци у случају опасности како је истакнуто у одговарајућем летачком приручнику (AFM)	P---->	---->			
3.6.9	TCAS догађај	OTD P---->	Авион се не употребљава		Само FFS	
3.7	Оспособљавање за враћање из неправилног положаја	P	X			
3.7.1	Извлачење из превлачења с помоћу: - конфигурације за полијетање, - конфигурације за чисто превлачење на ниској висини, - конфигурације за чисто превлачење близу највише оперативне висине и - конфигурације за слијетање	FFS квалификован само за тај задатак оспособљавања	За ову вјежбу се не употребљава авион			
3.7.2	Сљедеће вјежбе које се односе на неправилан положај: - враћање из положаја с носом према горе у различитим угловима нагиба и враћање из положаја с носом према доле у различитим угловима нагиба	P FFS квалификован само за тај задатак оспособљавања	За ову вјежбу се не употребљава авион		Само FFS	
3.8	Поступци у инструменталном летењу					
3.8.1*	Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција АТС	P---->	---->		M	
3.8.2.*	Поступци за круг чекања	P---->	---->			
3.8.3.*	3D операције до DH/A од 200 ft (60 m) или до виших минимума ако су					

	одређени поступком прилаза					
<p>Напомена: У складу са AFM, RNP APCH поступци могу захтијевати употребу аутопилота или система за управљање летом. Поступак ручног управљања бира се узимајући у обзир таква ограничења (на примјер, одаберите ILS за 3.8.3.1. у случају таквог ограничења у AFM).</p>						
3.8.3.1 *	Ручно управљање, без система за управљање летом	P---->	---->		M  (само испит практичне оспособљености)	
3.8.3.2 *	Ручно управљање, уз помоћ система за управљање летом	P---->	---->			
3.8.3.3 *	С аутопилотом	P---->	---->			
3.8.3.4 *	<p>Ручно управљање са симулираном отказом једног мотора за вријеме завршног прилажења до додира с тлом или током цијелог поступка неуспјелог прилажења (у зависности од случаја), с почетком:</p> <p>(i) прије преласка 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома; и</p> <p>(ii) инакн преласка 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома;</p> <p>У авионима који нису одобрени као транспортна категорија авиона (JAR/FAR 25) или категорија за регионални превоз (<i>commuter</i>) (SFAR 23), прилажење са симулираним отказом мотора и посљедично прекинуто прилажење започиње у комбинацији с 2D прилажењем у складу с 3.8.4. Прекинуто прилажење започиње доласком на висину надвисивања препрека (OCH/A) и смије почети најкасније у тренутку доласка на MDH/A од 500 ft изнад надморске висине прага полетно-слетне стазе. У авионима који имају исте перформансе као транспортна категорија авиона у смислу масе при узлијетању и висине кориговане за густоћу инструктор може симулирати отказ мотора у складу с вјежбом из 3.8.3.4.</p>	P-->	-->		M	
3.8.4.*	2D операције до MDH/A	P*-->	---->		M	
3.8.5	<p>Круг прилажења под сљедећим условима:</p> <p>(a)* прилаз до минималне допуштене висине за круг прилажења на дотичном аеродрому у складу с локалним средствима инструменталног прилаза у симулираним условима инструменталног лета; након којег слиједи:</p> <p>(b) круг прилажења на другу полетно-слетну стазу најмање 90° од централне линије завршног</p>	P*-->	---->			

	прилаза који се користи у тачки (а), на минималној допуштеној висини круга прилажења. Напомена: ако (а) и (b) није могуће извести због АТС, може се извести симулирани ниски визуелни круг прилажења.					
3.8.6	Визуелни прилаз	P--->	---->			
СЕКЦИЈА 4.						
4.	Поступци прекинутог прилаза					
4.1.	Продужавање са свим исправним моторима* током 3D операције приликом достизања висине одлуке	P*--->	---->			
4.2.	Продужавање са свим исправним моторима* из различитих фаза током инструменталног прилаза	P*--->	---->			
4.3.	Остали поступци прекинутог прилаза	P*--->	---->			
4.4.*	Ручни поступак продужавања са симулираним отказом критичног мотора после инструменталног прилаза до достизања DH, MDH или MAPt	P*---->	---->		M	
4.5.	Прекинуто слијетање са свим исправним моторима: - с различитих висина испод DH/MDH - након додира с тлом (прекинуто прилажење) у авионима који нису одобрени као транспортна категорија авиона (JAR/FAR 25) или као категорија за регионални превоз (SFAR 23) прекинуто слијетање са свим исправним моторима почиње се испод MDH/A или након додира с тлом	P---->	---->			
СЕКЦИЈА 5.						
5.	Слијетања	P				
5.1	Нормална слијетања* с визуелном референцом успостављеном на DA/H након операције инструменталног прилаза					
5.2.	Слијетање са симулацијом заглављеног хоризонталног стабилизатора у било којем неуравнотеженом положају	P---->	За ову вјежбу се не употребљава авион		Само FFS	
5.3.	Слијетање с бочним вјетром (авион, ако је извдљиво)	P---->	---->			
5.4.	Школски круг и слијетање без извучених закрилаца и преткрилаца или с дјелимично извученим	P---->	---->			

	закрилцима и преткрилцима					
5.5.	Слијетање са симулацијом отказа критичног мотора	P----->	----->		M	
5.6.	Слијетање са симулацијом отказа двају мотора: - авиони с три мотора: централни и један спољни мотор колико је изводљиво у складу с подацима из AFM и - авиони с четири мотора: два мотора на једној страни	P	X		M Само FFS (само испит практичне оспособљености)	

## 7. Овлашћење за класу – вода

Секција 6. обавља се ради продужавања овлашћења за вишемоторну класу за воду, само VFR, када није испуњен захтјев искуства од 10 рутних сектора у задњих 12 мјесеци.

ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА КЛАСУ ВОДА		ПРАКТИЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ	ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ИЛИ ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА КЛАСУ
Маневри/поступци		Иницијали инструктора након завршеног оспособљавања	Иницијали испитивача након завршеног испита
СЕКЦИЈА 1..			
1.	Полијетање		
1.1.	Припрема прије лета укључујући: - документацију, - масу и равнотежу, - метеоролошки извјештај и - NOTAM		
1.2.	Провјере прије покретања мотора Извана/изнутра		
1.3.	Покретање и гашење мотора Нормалне неисправности		
1.4.	Таксирање		
1.5.	Степ таксирање		
1.6.	Пристајање: Плажа мол пловак		
1.7.	Једрење с угашеним моторима		
1.8.	Провјере прије лета: Провјера мотора (ако је примјењиво)		
1.9.	Поступак полијетања: - нормално с намјештањем закрилаца према летачком приручнику и - бочни вјетар (ако постоје услови)		



1.10.	Пењање: - заокрети у задани смјер - изравнавање		
1.11.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци		
СЕКЦИЈА 2.			
2.	Рад из ваздуха (VFR)		
2.1.	Раван и хоризонталан лет на различитим брзинама укључујући лет на критично малим брзинама са закрилцима и без њих (укључујући прилаз на VMCA ако је примјењиво)		
2.2.	Оштри заокрет (360° лијево и десно 45° нагиба)		
2.3.	Превлачење и враћање у уобичајени положај: (i) чисто превлачење; (ii) превлачење у спуштајућем заокрету с прилазном конфигурацијом и снагом; (iii) превлачење с прилазном конфигурацијом и снагом; и (iv) превлачење, пењући заокрет са закрилцима за полијетање и снагом за пењање (само једномоторни авиони)		
2.4.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци		
СЕКЦИЈА 3.			
3.	Поступци на рути у складу са VFR		
3.1.	План лета, рачунска навигација и читање акрте		
3.2.	Одржавање висине, смјера и брзине		
3.3.	Оријентација, временска тачност и исправљање ЕТА		
3.4.	Употреба радио-навигационих средстава (ако је примјењиво)		
3.5.	Управљање летом (записник тока лета, рутинске провјере укључујући гориво, системе и залеђивање)		
3.6.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци		
СЕКЦИЈА 4.			
4.	Доласци и слијетања		
4.1.	Поступак доласка на аеродром (само амфибије)		
4.2.	Нормално слијетање		
4.3.	Слијетање без закрилаца		
4.4.	Слијетање с бочним вјетром (ако су одговарајући услови)		
4.5.	Прилаз и слијетање с одузетом снагом од 2 000' изнад воде (само једномоторни авиони)		

4.6.	Продужавање с минималне висине		
4.7.	Слијетање на стакласту површину воде Слијетање на тврду површину воде		
4.8.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци		
СЕКЦИЈА 5.			
5.	<b>Ванредни поступци и поступци у случају опасности</b> (Ова се секција може комбиновати са секцијама од 1. до 4.)		
5.1.	Прекинуто полијетање на разумној брзини		
5.2.	Симулирани отказ мотора након полијетања (само једномоторни авиони)		
5.3.	Симулирано присилно слијетање без снаге (само једномоторни авиони)		
5.4.	Симулирани поступци у случају опасности: (i) ватра или дим у лету; и (ii) техничке неисправности система (ако је примјењиво)		
5.5.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци		
СЕКЦИЈА 6.			
6.	<b>Simulirani asimetrični let</b> (Ова се секција може комбиновати са секцијама од 1. до 5.)		
6.1	Симулирани отказ мотора након полијетања (на безбједној висини, осим ако се изводи на FFS или FNPT II)		
6.2	Гашење и поновно покретање мотора (само испит практичне оспособљености за вишемоторне авионе)		
6.3	Асиметрични прилаз и продужавање		
6.4	Асиметрични прилаз и слијетање са заустављањем		
6.5.	Сарадња са АТС – усклађеност, R/T поступци		

### С. Специфични захтјеви за категорију хеликоптера

- У случају испита практичне оспособљености или провјере стручности за овлашћење за тип или АТРЛ подносиоци захтјева морају положити секције од 1. до 4. и секцију 6. (ако је примјењиво) испита практичне оспособљености или провјере стручности. Ако подносиоци захтјева падну више од пет дијелова, морају поново полагати цијели испит или провјеру. Подносиоци захтјева који падну до пет дијелова морају поново полагати дијелове које нису положили. Ако подносиоци захтјева у поновљеном испиту или провјери не положи неки дио или падну дијелове које су већ положили, морају поново полагати цијели испит или провјеру. Све секције испита практичне оспособљености или провјере стручности морају бити одрађене у року од 6 мјесеци.

2. У случају провере стручности за IR подносиоци захтјева морају положити секцију 5. провере стручности. Ако подносиоци захтјева падну више од три дијела, морају поново полагати цијелу секцију 5. Подносиоци захтјева који падну до три дијела морају поново полагати дијелове које нису положили. Ако подносиоци захтјева у поновљеном испиту или провери не положе неки дио или падну дијелове секције 5. које су већ положили, морају поново полагати цијели испит или проверу.

#### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ЛЕТАЧКОГ ИСПИТА

3. Подносиоци захтјева морају доказати способност да:
- (a) управљају хеликоптером унутар његових ограничења;
  - (b) изведу све маневре глатко и прецизно;
  - (c) покажу добро расуђивање и вођење ваздухоплова;
  - (d) примјењују аеронаутичка знања;
  - (e) одржавају контролу хеликоптера све вријеме у таквој мјери да безбједан исход поступка или маневра ни у једном тренутку не долази у питање;
  - (f) разумију и примјењују поступке координације посаде и поступке у случају онеспособљености члана летачке посаде, ако је примјењиво; и
  - g) учинковито комуницирају с осталим члановима посаде, ако је примјењиво.
4. Примјењују се сљедећа ограничења, исправљена како би се допустило одступање због турбуленције те квалитета управљања хеликоптером који се употребљава и његових перформанси:
- (a) Ограничења у лету према IFR

Висина	
Уопштено	± 100 ft
Почетак продужавања на висини одлуке	+ 50 ft/- 0 ft
Минимална висина снижавања/тачка прекинутог прилаза/висина	+ 50 ft/- 0 ft
Путања лета	
По радиосредству	± 5°
За „угаона“ одступања	Пола отклона, азимут и путања понирања (нпр. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) „линеарна“ Латерална одступања	Грешка/одступање од задате путање лета обично су ограничени на ± RNP вриједности повезане с поступком. Допуштена су кратка одступања од тог стандарда до највише једне RNP вриједности.
3D линеарна вертикална одступања (нпр. RNP APCH (LNAV/VNAV) примјеном Baro VNAV)	Не више од - 75 ft испод вертикалног профила у било којем тренутку, те не више од + 75 ft изнад вертикалног профила на 1000 ft или мање изнад нивоа аеродрома
Смјер лета	

Са свим исправним моторима	$\pm 5^\circ$
При симулираном отказу мотора	$\pm 10^\circ$
<b>Брзина</b>	
Са свим исправним моторима	$\pm 5$ чворова
При симулираном отказу мотора	+ 10 чворова/- 5 чворова

## (b) ограничења у лету према VFR

<b>Висина</b>	
Уопштено	$\pm 100$ ft
<b>Смјер лета</b>	
Нормалне операције	$\pm 5^\circ$
Ванредне операције/пострупци у случају опасности	$\pm 10^\circ$
<b>Брзина</b>	
Уопштено	$\pm 10$ чворова
При симулираном отказу мотора	+ 10 чворова/- 5 чворова
<b>Заношење</b>	
Лебдење под утицајем ваздушног јастука при полијетању	$\pm 3$ ft
Слијетање	$\pm 2$ ft (са 0 ft лета уназад или бочног лета)

## САДРЖАЈ ОСПОСОБЉАВАЊА/ИСПИТА ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ/ПРОВЈЕРЕ СТРУЧНОСТИ

## ОПШТИ ДИО

## 5. Сљедећи симбол значи:

P=Оспособљен као PIC за издавање овлашћења за тип за једнопилотне хеликоптере (SPH) или оспособљен као PIC или копилот, те као PF и PM за издавање овлашћења за тип за вишепилотне хеликоптере (MPH).

## 6. Практично оспособљавање изводи се барем на нивоу опреме за оспособљавање, приказано као (P), или се може изводити до вишег нивоа опреме, приказано стрелицом (-&gt;).

Сљедеће скраћенице се употребљавају за означавање употријебљене опреме за оспособљавање:

FFS =	Симулатор летења
FTD =	Уређај за летачко оспособљавање
H =	Хеликоптер

7. Дијелови секције означени звјездицом (\*) изводе се у стварним или симулираним IMC условима, само за подносиоце захтјева који желе продужити или обновити IR(H) или проширити привилегије тог овлашћења на други тип.
8. Поступке у инструменталном летењу (секција 5.) изводе само подносиоци захтјева који желе продужити или обновити IR(H) или проширити привилегије тог овлашћења на други тип. За ту се сврху могу употријебити FFS или FTD 2/3.
- 8.a За добивање или задржавање привилегија за PBN једно прилажење мора бити RNP APCH. Ако RNP APCH није могућ, обавља се у одговарајуће опремљеном FSTD.  
Одступајући од претходног одломка, ако провјера стручности за продужавање привилегија за PBN не укључује RNP APCH, привилегије пилота за PBN не укључују RNP APCH. Ограничење се укида ако је пилот прошао провјеру стручности која укључује RNP APCH.
9. Слово „M” у колони за испит практичне оспособљености или провјеру стручности означава обавезну вјежбу.
10. У практичном оспособљавању и испитивању употребљава се FSTD ако је то дио одобреног курса оспособљавања за овлашћење за тип. Сљедеће ће бити примјењиво на такав курс:
  - (a) квалификација FSTD како је утврђено у одговарајућим захтјевима Анекса VI (Дио-ARA) и Анекса VII (Дио-ORA);
  - (b) квалификованост инструктора и испитивача;
  - (c) количина оспособљавања на FSTD током курса;
  - (d) квалификације и претходно искуство пилота који се оспособљавају стечени на сличним типовима и
  - (e) количина летачког искуства под надзором након издавања новог овлашћења за тип.

#### ВИШЕПИЛОТНИ ХЕЛИКОПТЕРИ

11. Подносиоци захтјева за испит практичне оспособљености за издавање овлашћења за тип вишепилотног хеликоптера и за ATPL(H) морају положити само секције од 1. до 4. и, ако је примјењиво, секцију 6.
12. Подносиоци захтјева за продужавање и обнављање овлашћења за тип вишепилотног хеликоптера морају положити само секције од 1. до 4, и ако је примјењиво, секцију 6.

#### ЈЕДНОПИЛОТНИ ХЕЛИКОПТЕРИ

13. Подносиоци захтјева за издавање, продужавање или обнављање овлашћења за тип једнопилотног хеликоптера морају:
  - (a) ако се траже привилегије за једнопилотне операције, положити испит практичне оспособљености или провјеру стручности у једнопилотној операцији;

- (b) ако се траже привилегије за вишепилотне операције, положити испит практичне оспособљености или провјеру стручности у вишепилотној операцији;
- (c) ако се траже и једнопилотне и вишепилотне привилегије, положити испит практичне оспособљености или провјеру стручности у вишепилотној операцији и додатно сљедеће маневре и поступке у једнопилотној операцији:
- (1) за једномоторне хеликоптере: 2.1. полијетање и 2.6. и 2.6.1. снижавање у ауторотацији и слијетање из ауторотације;
- (2) за вишемоторне хеликоптере: 2.1. полијетање и 2.4. и 2.4.1. отказ мотора непосредно прије и убрзо након TDP;
- (3) за IR привилегије, уз тачку 1. или 2, у зависности од случаја, један прилаз из секције 5, осим ако су испуњени критеријуми из Додатка 8. овог анекса;
- (d) како би се уклонило ограничење за вишепилотне операције из овлашћења за тип некомплексног једнопилотног хеликоптера, положити провјеру стручности која укључује маневре и поступке из (c) (1) или (2), у зависности од случаја.

ЈЕДНОПИЛОТНИ/ВИШЕПИЛОТНИ ХЕЛИКОПТЕРИ		ПРАКТИЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ			ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ИЛИ ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ	
Маневри/поступци		FSTD	H	Иницијали инструктора након завршеног оспособљавања	Проверено на FSTD или H	Иницијали испитивача након завршеног испита
СЕКЦИЈА 1. — Припреме и провјере прије лета						
1.1.	Визуелни спољни преглед хеликоптера; локација сваког дијела и сврха прегледа		P		M (ако се обавља у хеликоптеру)	
1.2.	Провера пилотске кабине	P	---->		M	
1.3.	Поступак покретања, провјера радио-навигационе опреме, избор и постављање навигационих и комуникационих фреквенција	P	---->		M	
1.4.	Таксирање/ваздушно таксирање у складу с инструкцијама АТС или инструктора	P	---->		M	
1.5.	Поступци и провјере прије лета	P	---->		M	
СЕКЦИЈА 2. — Маневри и поступци у лету						
2.1.	Полијетања (различити профили)	P	---->		M	
2.2.	Полијетања и слијетања на нераван терен или с бочним вјетром	P	---->			
2.3.	Полијетање с максималном масом при узлијетању (стварна или симулирана максимална маса при узлијетању)	P	---->			
2.4.	Полијетање са симулираним отказом мотора непосредно прије TDP или DPATO	P	---->		M	
2.4.1.	Полијетање са симулираним отказом мотора	P	---->		M	

	убрзо након TDP или DPATO					
2.5.	Пењање и снижавање у задатом смјеру лета	P	---->		M	
2.5.1.	Заокрети с 30° нагиба, 180° до 360° лијеви и десни, искључиво према инструментима	P	---->		M	
2.6.	Снижавање у ауторотацији	P	---->		M	
2.6.1.	За једномоторне хеликоптере (SEH) слијетање из ауторотације или за вишемоторне хеликоптере (MEH) успостављање пуне снаге	P	---->		M	
2.7.	Слијетања (различити профили)	P	---->		M	
2.7.1.	Продужавање или слијетање након симулираног отказа мотора прије LDP или DPBL	P	---->		M	
2.7.2.	Слијетање након симулираног отказа мотора прије LDP или DPBL	P	---->		M	
СЕКЦИЈА 3. — Нормалне и ванредне операције сљедећих система и поступака						
3.	Нормалне и ванредне операције сљедећих система и поступака:				M	Обавезни минимум од три дијела бира се из ове секције
3.1.	Мотор	P	---->			
3.2.	Климатизација (гријање, вентилација)	P	---->			
3.3.	Питот-статички систем	P	---->			
3.4.	Систем горива	P	---->			
3.5.	Електрични систем	P	---->			
3.6.	Хидраулички систем	P	---->			
3.7.	Систем команди лета и уравнотежења	P	---->			
3.8.	Систем за одлеђивање и заштиту од залеђивања	P	---->			
3.9.	Аутопилот/систем за управљање летом	P	--->			
3.10.	Уређаји за повећање стабилности лета	P	---->			
3.11.	Метеоролошки радар, радио-висиномер, транспондер	P	---->			
3.12.	Навигациони систем	P	---->			
3.13.	Систем подвојја	P	----->			
3.14.	APU	P	---->			
3.15.	Радио уређаји, навигациона опрема, инструменти и FMS	P	---->			
СЕКЦИЈА 4. — Ванредни поступци и поступци у случају опасности						

4.	Ванредни поступци и поступци у случају опасности				M	Обавезни минимум од три дијела бира се из ове секције
4.1.	Вјежбе у случају пожара (укључујући евакуацију, ако је примјењиво)	P	---->			
4.2.	Контрола и уклањање дима	P	---->			
4.3.	Отказ мотора, гашење и поновно покретање на безбједној висини	P	---->			
4.4.	Изабацивање горива (симулација)	P	---->			
4.5.	Отказ команди репног ротора (ако је примјењиво)	P	---->			
4.5.1.	Отказ репног ротора (ако је примјењиво)	P	За ову вјежбу се не употребљава хеликоптер			
4.6.	Онеспособљеност једног од чланова посаде — само МРН	P	---->			
4.7.	Квар трансмисије	P	---->			
4.8.	Остали поступци у случају опасности како је истакнуто у одговарајућем летачком приручнику	P	---->			
СЕКЦИЈА 5: — Поступци у инструменталном летењу (извршени у ИМС или симулираним ИМС условима)						
5.1.	Инструментално полијетање: прелазак на инструментално летење што је прије могуће након узлета	P*	---->*			
5.1.1.	Симулирани отказ мотора током полијетања	P*	---->*		M*	
5.2.	Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција АТС	P*	---->*		M*	
5.3.	Поступци за круг чекања	P*	---->*			
5.4.	3 D операције до DH/A од 200 ft (60 m) или до виших минимума ако су одређени поступком прилаза	P*	---->*			
5.4.1.	Ручно управљање, без система за управљање летом Напомена: у складу с AFM, RNP APCH поступци могу захтијевати употребу аутопилота или система за управљање летом. Поступак ручног управљања бира се узимајући у обзир таква ограничења (на примјер, одаберите ILS за 5.4.1. у случају таквог ограничења у AFM).	P*	---->*		M*	
5.4.2.	Ручно управљање, уз помоћ система за управљање летом	P*	---->*		M*	
5.4.3.	Са аутопилотом	P*	---->*			



5.4.4.	Ручно управљање, симулацијом отказа једног мотора; симулација отказа мотора траје за вријеме завршног прилаза прије преласка 1 000 ft изнад нивоа аеродрома до додира с тлом или до завршетка поступка прекинутог прилаза	P*	---->*		M*	
5.5.	2 D операције до MDA/H	P*	---->*		M*	
5.6.	Продужавање са свим исправним моторима приликом достизања DA/H или MDA/MDH	P*	---->*			
5.6.1.	Остали поступци прекинутог прилаза	P*	---->*			
5.6.2.	Продужавање са симулираним отказом једног мотора приликом достизања DA/H или MDA/MDH	P*	---->*		M*	
5.7.	IMC ауторотација с успостављањем пуне снаге	P*	---->*		M*	
5.8.	Враћање из неубичајених положаја	P*	---->*		M*	
СЕКЦИЈА 6. — Употреба додатне опреме						
6.	Употреба додатне опреме	P	---->			

#### D. Специфични захтјеви за категорију ваздухоплова с погоњеним узгоном

- У случају испита практичне оспособљености или провјере стручности за овлашћење за тип ваздухоплова с погоњеним узгоном, подносиоци захтјева морају положити секције од 1. до 5. и секцију 6. (ако је примјењиво). Ако подносиоци захтјева падну више од пет дијелова, морају поново полагати цијели испит или провјеру. Подносиоци захтјева који падну до пет дијелова морају поново полагати дијелове које нису положили. Ако подносиоци захтјева у поновљеном испиту или провјери не положе неки дио или падну дијелове које су већ положили, морају поново полагати цијели испит или провјеру. Све секције испита практичне оспособљености или провјере стручности морају бити одрађене у року од 6 мјесеци.

#### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ЛЕТАЧКОГ ИСПИТА

- Подносиоци захтјева морају доказати способност да:
  - управљају ваздухопловом с погоњеним узгоном унутар његових ограничења;
  - изведу све маневре глатко и прецизно;
  - покажу добро расуђивање и вођење ваздухоплова;
  - примјењују аеронаутичка знања;
  - одржавају контролу ваздухоплова с погоњеним узгоном све вријеме у таквој мјери да безбједан исход поступка или маневра ни у једном тренутку не долази у питање;
  - разумију и примјењују поступке координације посаде и поступке у случају онеспособљености члана летачке посаде; и
  - учинковито комуницирају с осталим члановима посаде.
- Примјењују се сљедећа ограничења, исправљена како би се допустило одступање због турбуленције те квалитета управљања ваздухопловом с погоњеним узгоном који се употребљава и његових перформанси:
  - Ограничења у лету према IFR

<b>Висина</b>	
Уопштено	± 100 ft
Почетак продужавања на висини одлуке	+ 50 ft/- 0 ft
Минимална висина снижавања	+ 50 ft/- 0 ft
<b>Путања лета</b>	
По радио-средству	± 5°
Прецизни прилаз	Пола отклона, изимуг и путања понирања
<b>Смјер лета</b>	
Нормалне операције	± 5°
Ванредне операције/поступци у случају опасности	± 10 °
<b>Брзина</b>	
Уопштено	± 10 чворова
При симулираном отказу мотора	+ 10 чворова /- 5 чворова

## (b) Ограничења у лету према VFR:

<b>Висина</b>	
Уопштено	± 100 ft
<b>Смјер лета</b>	
Нормалне операције	± 5°
Ванредне операције/поступци у случају опасности	± 10°
<b>Брзина</b>	
Уопштено	± 10 чворова
При симулираном отказу мотора	+ 10 чворова/- 5 чворова
<b>Заношење</b>	
Лебдење под утицајем ваздушног јастука при полијетању	± 3 ft
Слијетање	± 2 ft (s 0 ft лета уназад или бочног лета)

**САДРЖАЈ ОСПОСОБЉАВАЊА/ИСПИТА ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ/ПРОВЈЕРЕ СТРУЧНОСТИ**

4. Сљедећи симбол значи:

P=Оспособљен као PIC или копилот и као PF и PM за издавање овлашћења за тип, према потреби

5. Практично оспособљавање изводи се барем на нивоу опреме за оспособљавање, приказано као (P), или се може изводити до вишег нивоа опреме, приказано стрелицом (---->).

6. Сљедеће скраћенице се употребљавају за означавање употријебљене опреме за оспособљавање:

FFS = Симулатор летења

FTD = Уређај за летачко оспособљавање

OTD = Други уређаји за оспособљавање

6.a PL = Ваздухоплов с погоњеним узгоном

Дијелови секције означени звјездицом (\*) изводе се искључиво према инструментима. Ако ти услови нису задовољени на испиту практичне оспособљености или провјери стручности, овлашћење за тип биће ограничено само на VFR

7. Слово „M” у колони за испит практичне оспособљености или провјеру стручности означава обавезну вјежбу.

8. У практичном оспособљавању и испитивању употребљава се FSTD ако је то дио одобреног курса оспособљавања за овлашћење за тип. Сљедеће ће бити примјењиво на одобрење таквог курса:

(a) квалификација FSTD како је утврђено у одговарајућим захтјевима Анекса VI (Дио-ARA) и Анекса VII (Дио-ORA); и

(b) квалификованост инструктора.

КАТЕГОРИЈА ВАЗДУХОПЛОВА С ПОГОЊЕНИМ УЗГОНОМ		ПРАКТИЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ				ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ИЛИ ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ		
Маневри/поступци		OTD	FTD	FFS	PL	Иницијали инструктора након завршеног оспособљавања	Провјерено на FFS PL	Иницијали испитивача након завршеног ispita
СЕКЦИЈА 1. — Припрема и провјере прије лета								
1.1	Визуелни спољни преглед ваздухоплова; локација сваког дијела и сврха прегледа;				P			
1.2.	Провјера пилотске кабине	P	---->	---->	--->			
1.3.	Поступак покретања, провјера радио-навигационе опреме,	P	---->	---->	--->		M	

	избор и постављање навигационих и комуникационих фреквенција							
1.4.	Таксирање у складу са инструкцијама АТС или инструктора		P	---->	---	>		
1.5.	Поступци и провере прије лета укључујући проверу снаге	P		---->	---->	---	>	M
СЕКЦИЈА 2. — Маневри и поступци у лету								
2.1.	Нормални VFR профили полијетања: операције на полетно-слетној стази (кратко полијетање и слијетање (STOL) и вертикално полијетање и слијетање (VTOL)) укључујући бочни вјетар операција на уздигнутом хелиодрому операција на нивоу земље		P	---->	---	>		M
2.2.	Полијетање с максималном масом при узлијетању (стварна или симулирана максимална маса при узлијетању)		P	---->				
2.3.1.	Прекинуто полијетање: <ul style="list-style-type: none"> <li>- током операција на полетно-слетној стази,</li> <li>- током операција на уздигнутом хелиодрому и</li> <li>- током операција на нивоу земље</li> </ul>		P	---->				M
2.3.2.	Полијетање са симулираним отказом мотора након прелажења тачке одлуке: <ul style="list-style-type: none"> <li>- током операција на полетно-слетној стази,</li> <li>- током операција на уздигнутом хелиодрому и</li> <li>- током операција на нивоу земље</li> </ul>		P	---->				M

2.4.	Снижавање с ауторотацијом у хеликоптерском моду до нивоа земље (за ову се вјежбу не употребљава ваздухоплов)	P	---->	---->			M Само FFS	
2.4.1.	Снижавање с ауторотацијом у авионском моду (за ову се вјежбу не употребљава ваздухоплов)		P	---->			M Само FFS	
2.5.	Нормални VFR профили слијетања: операције на полетно-слетној стази (STOL и VTOL) операција на уздигнутом хелиодрому операција на нивоу земље		P	---->	---	>	M	
2.5.1.	Слијетање са симулираним отказом мотора након достизања тачке одлуке: - током операција на полетно-слетној стази, - током операција на уздигнутом хелиодрому и - током операција на нивоу земље.							
2.6.	Продужавање или слијетање након симулираног отказа мотора прије тачке одлуке		P	---->			M	
СЕКЦИЈА 3. — Нормалне и ванредне операције сљедећих система и поступака								
3.	Нормалне и ванредне операције сљедећих система и поступака (могу се обавити и на FSTD ако је квалификован за вјежбу):						M	Обавезни минимум од три дијела бира се из ове секције
3.1.	Мотор	P	---->	---->				
3.2.	Изједначавање притиска у кабини и климатизација (гријање, вентилација)	P	---->	---->				

3.3.	Питот-статички систем	P	---->	---->				
3.4.	Систем горива	P	---->	---->				
3.5.	Електрични систем	P	---->	---->				
3.6.	Хидраулички систем	P	---->	---->				
3.7.	Систем команди лета и уравнотежења	P	---->	---->				
3.8.	Систем за одлеђивање и заштиту од залеђивања, гријање вјетробрана (ако постоји)	P	---->	---->				
3.9.	Аутопилот/систем за управљање летом	P	-->	-->				
3.10.	Уређај за индикацију губитка узгона или уређај за избјегавање губитка узгона и уређај за повећање стабилности	P	---->	---->				
3.11.	Метеоролошки радар, радио-висиномјер, транспондер, уређај за упозорење близине земље (ако постоји)	P	---->	---->				
3.12.	Систем подвозја	P	---->	---->				
3.13.	APU	P	---->	---->				
3.14.	Радио-уређаји, навигациона опрема, инструменти и FMS	P	---->	---->				
3.15.	Систем закрилаца	P	---->	---->				
СЕКЦИЈА 4. — Ванредни поступци и поступци у случају опасности								
4.	Ванредни поступци и поступци у случају опасности  (могу бити обављени у FSTD ако је квалификован за вјежбе)						M	Обавезни минимум од три дијела бира се из ове секције
4.1.	Вјежбе у случају пожара, мотор, APU, одјељак за терет, пилотска кабина и електрични пожар, укључујући евакуацију ако је	P	---->	---->				

	примјењиво							
4.2.	Контрола и уклањање дима	P	---->	---->				
4.3.	Отказ мотора, гашење и поновно покретање  (за ову се вјежбу не употребљава ваздухоплов) укључујући конверзију с хеликоптерског на авионски мод и обратно уз отказ једног мотора	P	---->	---->			Само FFS	
4.4.	Избацивање горива (симулација, ако постоји)	P	---->	---->				
4.5.	Смицање вјетра приликом полијетања и слијетања (за ову се вјежбу не употребљава ваздухоплов)			P			Само FFS	
4.6.	Симулација пада притиска у кабини/снижавање у нужди (за ову се вјежбу не употребљава ваздухоплов)	P	---->	---->			Само FFS	
4.7.	АСАС догађај  (за ову се вјежбу не употребљава ваздухоплов)	P	---->	---->			Само FFS	
4.8.	Онеспособљеност једног од чланова посаде	P	---->	---->				
4.9.	Квар трансмисије	P	---->	---->			Само FFS	
4.10.	Извлачење из пуног превлачења (снага укључена и искључена) или након активирања уређаја за индикацију губитка узгона у конфигурацијама за пењање, крстарење или прилаз (за ову се вјежбу не употребљава ваздухоплов)	P	---->	---->			Само FFS	
4.11.	Остали поступци у случају опасности како је истакнуто у	P	---->	---->				

	одговарајућем летачком приручнику							
СЕКЦИЈА 5: — Поступци у инструменталном летењу (извршени у ИМС или симулираним ИМС условима)								
5.1.	Инструментално полијетање: прелазак на инструментално летење што је прије могуће након узлета	P*	----	----				
	>*	>*						
5.1.1.	Симулирани отказ мотора током полијетања након тачке одлуке	P*	----	----			M*	
	>*	>*						
5.2.	Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција АТС	P*	----	----			M*	
	>*	>*						
5.3.	Поступци за круг чекања	P*	----	----				
	>*	>*						
5.4.	Прецизни прилаз до висине одлуке не мање од 60 m (200 ft)	P*	----	----				
	>*	>*						
5.4.1.	Ручно управљање, без система за управљање летом	P*	----	----			M* (само испит практичне оспособљености)	
	>*	>*						
5.4.2.	Ручно управљање, уз помоћ система за управљање летом	P*	----	----				
	>*	>*						
5.4.3.	С аутопилотом	P*	----	----				
	>*	>*						
5.4.4.	Ручно управљање, симулацијом отказа једног мотора; симулација отказа мотора траје за вријеме завршног прилаза прије преласка вањског маркера и наставља се до додира с тлом или до завршетка покупка прекинутог прилаза	P*	----	----			M*	
	>*	>*						
5.5.	Непрецизни прилаз до MDA/H	P*	----	----			M*	
	>*	>*						
5.6.	Продукавање са свим исправним моторима приликом достизања DAVH или MDA/MDH	P*	----	----				
	>*	>*						
5.6.1.	Остали поступци прекинутог прилаза	P*	----	----				
	>*	>*						



5.6.2.	Продужавање са симулираним отказом једног мотора приликом достизања DA/N или MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	IMC ауторотација с успостављањем пуне снаге за слијетање на полетно-слетну стазу само у хеликоптерском моду (за ову се вјежбу не употребљава ваздухоплов)	P*	---	---			M*	Само FFS
5.8.	Браћање из неуобичајених положаја (ова вјежба зависи од квалитета FFS)	P*	---	---			M*	
СЕКЦИЈА 6. — Додатна опрема								
6.	Употреба додатне опреме		P	---	---			

#### Е. Специфични захтјеви за категорију ваздушни бродови

- У случају испита практичне оспособљености или провјере стручности за овлашћење за тип ваздушног брода, подносиоци захтјева морају положити секције од 1. до 5. и секцију 6. (ако је примјењиво). Ако подносиоци захтјева падну више од пет дијелова, морају поново полагаати цијели испит или провјеру. Подносиоци захтјева који падну до пет дијелова морају поново полагаати дијелове које нису положили. Ако подносиоци захтјева у поновљеном испиту или провјери не положе неки дио или падну дијелове које су већ положили, морају поново полагаати цијели испит или провјеру. Све секције испита практичне оспособљености или провјере стручности морају бити одрађене у року од 6 мјесеци.  
ОДСТУПАЊА ТОКОМ ЛЕТАЧКОГ ИСПИТА
- Подносиоци захтјева морају доказати способност да:
  - управљају ваздушним бродом унутар његових ограничења;
  - изведу све маневре глатко и прецизно;
  - покажу добро расуђивање и вођење ваздухоплова;
  - примјењују аеронаутичка знања;
  - одржавају контролу ваздушног брода све вријеме у таквој мјери да безбједан исход поступка или маневра ни у једном тренутку не долази у питање;
  - разумију и примјењују поступке координације посаде и поступке у случају оспособљености члана летачке посаде; и
  - учинковито комуницирају с осталим члановима посаде.
- Примјењују се сљедећа ограничења, исправљена како би се допустило одступање због турбуленције, те квалитета управљања ваздушним бродом који се употребљава и његових перформанси.
  - Ограничења у лету према IFR

<b>Висина</b>	
Уопштено	± 100 ft
Почетак продужавања на висини одлуке	+ 50 ft/- 0 ft
Минимална висина снижавања	+ 50 ft/- 0 ft
<b>Путања лета</b>	
По радио-средству	± 5
Прецизни прилаз	Пола отклона, азимут и путања понирања
<b>Смјер лета</b>	
Нормалне операције	± 5°
Ванредне операције/поступци у случају опасности	± 10°

## (b) Ограничења у лету према VFR

<b>Висина</b>	
Уопштено	± 100 ft
<b>Смјер лета</b>	
Нормалне операције	± 5°
Ванредне операције/поступци у случају опасности	± 10°

**САДРЖАЈ ОСПОСОБЉАВАЊА/ИСПИТА ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ/ПРОВЈЕРЕ  
СТРУЧНОСТИ**

## 4. Сљедећи симбол значи:

P=Оспособљен као PIC или копилот и као PF и PM за издавање овлашћења за тип, према потреби

## 5. Практично оспособљавање изводи се барем на нивоу опреме за оспособљавање, приказано као (P), или се може изводити до вишег нивоа опреме, приказано стрелицом (—&gt;).

## 6. Сљедеће се кратице употребљавају за означавање употријебљене опреме за оспособљавање:

- FFS = Симулатор летења  
 FTD = Уређај за летачко оспособљавање  
 OTD = Други уређаји за оспособљавање  
 As = Ваздушни брод

- 6.a Дијелови секције означени звјездицом (\*) изводе се искључиво према инструментима. Ако ти услови нису задовољени на испиту практичне оспособљености или провјери стручности, овлашћење за тип биће ограничено само на VFR.
7. Слово „M” у колони за испит практичне оспособљености или провјеру стручности означава обавезну вјежбу.
- 8 У практичном оспособљавању и испитивању употребљавају се FSTD ако је то дио курса оспособљавања за овлашћење за тип. Сљедеће ће бити примјениво на такав курс:
- (а) квалификација FSTD како је утврђено у одговарајућим захтјевима Анекса VI (Дио-ARA) и Анекса VII (Дио-ORA); и
- (б) квалификованост инструктора.

КАТЕГОРИЈА ВАЗДУШНОГ БРОДА		ПРАКТИЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ					ИСПИТ ПРАКТИЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ИЛИ ПРОВЈЕРА СТРУЧНОСТИ	
Маневри/поступци		OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Провјерено на	Иницијали испитивача након завршеног испита
							FFS PL	
СЕКЦИЈА 1. — Припреме и провјере прије лета								
1.1	Преглед прије лета				P			
1.2	Провјера пилотске кабине	P	---->	---->	---->			
1.3	Поступак покретања, провјера радио-навигационе опреме, избор и постављање навигационих и комуникационих фреквенција		P	---->	---->		M	
1.4	Одвез ваздушног брода и маневрисање по тлу			P	---->		M	
1.5	Поступци и провјере прије лета	P	---->	---->	---->			
СЕКЦИЈА 2. – Маневри и поступци у лету								
2.1	Нормални VFR профил полијетања			P	---->		M	
2.2	Полијетање са симулираним отказом мотора:			P	---->		M	
2.3	Полијетање с тежином > 0 (Тешко полијетање)			P	---->			
2.4	Полијетање с тежином < 0			P	---->			

	(Лагано полијетање)							
2.5.	Нормалан поступак пењања			P	---			
2.6.	Пењање до висине притиска			P	---			
2.7.	Препознавање висине притиска			P	---			
2.8.	Лет на висини притиска или близу ње			P	---		M	
2.9.	Нормално снижавање и прилаз			P	---			
2.10.	Нормални VFR профил слијетања			P	---		M	
2.11.	Слијетање с тежином > 0 (Тешко слијетање)			P	---		M	
2.12.	Слијетање с тежином < 0 (Лагано слијетање)			P	---		M	
	Намјерно остављено празно							
СЕКЦИЈА 3. – Нормалне и ванредне операције сљедећих система и поступака								
3.	Нормалне и ванредне операције сљедећих система и поступака (могу се обавити и на FSTD ако је квалификован за вјежбу):						M	Обавезни минимум од три дијела бира се из ове секције
3.1.	Мотор	P	---	---	---			
3.2.	Изједначавање притиска овојнице	P	---	---	---			
3.3.	Питот-статички систем	P	---	---	---			
3.4.	Систем горива	P	---	---	---			
3.5.	Електрични систем	P	---	---	---			
3.6.	Хидраулички систем	P	---	---	---			
3.7.	Систем команди лета и уравнотежења	P	---	---	---			
3.8.	Систем балонета	P	---	---	---			
3.9.	Аутопилот/систем за управљање летом	P	->	->	---			
3.10.	Уређаји за повећање стабилности лета	P	---	---	---			
3.11.	Метеоролошки радар, радио-висиномјер, транспондер, уређај за упозорење близине земље (ако постоји)	P	---	---	---			

3.12.	Систем подвоза	P	--->	--->	--->			
3.13.	APU	P	--->	--->	--->			
3.14.	Радио-уређаји, навигациона опрема, инструмент и FMS	P	--->	--->	--->			
	Намјерно остављено празно							
СЕКЦИЈА 4. – Ванредни поступци и поступци у случају опасности								
4.	Ванредни поступци и поступци у случају опасности (могу бити обављени у FSTD ако је квалификован за вјежбе)						M	Обавезни минимум од три дијела бира се из ове секције
4.1.	Вјежбе у случају пожара, мотор, АПУ, одјељак за терет, пилотска кабина и електрични пожар, укључујући евакуацију ако је примјениво	P	--->	--->	--->			
4.2.	Контрола и уклањање дима	P	--->	--->	--->			
4.3.	Отказ мотора, гашење и поновно покретање: у одређеним фазама лета, укључујући отказ више мотора	P	--->	--->	--->			
4.4.	Онеспособљеност једног од чланова посаде	P	--->	--->	--->			
4.5.	Квар трансмисије/мјењача	P	--->	--->	--->		Само FFS	
4.6.	Остали поступци у случају опасности како је истакнуто у одговарајућем летачком приручнику	P	--->	--->	--->			
СЕКЦИЈА 5. – Поступци у инструменталном летењу (извршени у ИМЦ или симулираним ИМЦ условима)								
5.1.	Инструментално полијетање: прелазак на инструментално летење што је прије могуће након узлета	P*	--->*	--->*	--->*			
5.1.1.	Симулирани отказ мотора током полијетања	P*	--->*	--->*	--->*		M*	
5.2.	Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција АТС	P*	--->*	--->*	--->*		M*	
5.3.	Поступци за круг чекања	P*	--->*	--->*	--->*			
5.4.	Прецизни прилаз до висине одлуке не мање од 60 m (200 ft)	P*	--->*	--->*	--->*			

5.4.1.	Ручно управљање, без система за управљање летом	P*	--->*	--->*	--->*		M*	(само испит практичне оспособљености)
5.4.2.	Ручно управљање, уз помоћ система за управљање летом	P*	--->*	--->*	--->*			
5.4.3.	С аутопилотом	P*	--->*	--->*	--->*			
5.4.4.	Ручно управљање, симулацијом отказа једног мотора; симулација отказа мотора траје за вријеме завршног прилаза прије преласка спољног маркера и наставља се до додира с тлом или до завршетка поступка прекинутог прилаза	P*	--->*	--->*	--->*		M*	
5.5.	Непрецизни прилаз до MDA/H	P*	--->*	--->*	--->*		M*	
5.6.	Продужавање са свим исправним моторима приликом достизања DA/H или MDAMDH	P*	--->*	--->*	--->*			
5.6.1.	Остали поступци прекинутог прилаза	P*	--->*	--->*	--->*			
5.6.2.	Продужавање са симулираним отказом једног мотора приликом достизања DA/H или MDAMDH	P*					M*	
5.7.	Враћање из неуобичајених положаја (ова вјежба зависи од квалитета FFS)	P*	--->*	--->*	--->*		M*	
СЕКЦИЈА 6. – Додатна опрема								
6.	Употреба додатне опреме		P	--->				

## Додатак 10

**Продужавање и обнављање овлашћења за тип, те продужавање и обнављање IR комбиновано с продужавањем или обнављањем овлашћења за тип – практична процјена EBT**

A – Општи дио

1. Продужавање и обнављање овлашћења за тип, те продужавање и обнављање IR комбиновано с продужавањем или обнављањем овлашћења за тип у складу с овим додатком мора се обавити само код оператора EBT који испуњава све сљедеће услове:
  - (a) успоставили су програм EBT релевантан за примјењиво овлашћење за тип или IR у складу с ORO.FC.231 Анекса III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама;
  - (b) имају најмање три године искуства у спровођењу мјешовитог програма EBT;
  - (c) за свако овлашћење за тип у оквиру програма EBT организација је именovala руководиоца EBT.  
Руководиоци EBT морају испуњавати све сљедеће услове:
    - (i) имати привилегије испитивача за одговарајуће овлашћење за тип;
    - (ii) имати велико искуство као инструктор за одговарајуће овлашћење за тип;
    - (iii) особа су која је именована у складу с ORO.AOC.135(a)(2) Анекса III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама или су замјеник те особе.
2. Руководилац EBT, одговоран за одговарајуће овлашћење за тип, обезбјеђује да подносилац захтјева испуњава све захтјеве у погледу квалификација, оспособљавања и искуства из овог анекса за продужавање или обнављање одговарајућег овлашћења.
3. Подносиоци захтјева који желе продужити или обновити овлашћење у складу с овим додатком морају испуњавати све сљедеће услове:
  - (a) укључени су у операторов програм EBT;
  - (b) у случају продужавања овлашћења, морају завршити операторов програм EBT унутар периода важења одговарајућег овлашћења;
  - (c) у случају обнављања овлашћења, морају се придржавати поступака које је развио оператор EBT у складу с ORO.FC.231 (a)(5) Анекса III (Дио-ORO) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама.
4. Продужавање овлашћења у складу с овим додатком обухвата све сљедеће елементе:
  - (a) континуирану практичну процјену EBT у оквиру програма EBT;
  - (b) демонстрацију прихватљивог нивоа извођења свих компетенција;
  - (c) управни поступак продужавања или обнављања дозволе при чему, руководилац EBT одговоран за одговарајуће овлашћење за тип, обавља све сљедеће радње:
    - (1) обезбјеђује да су испуњени захтјеви из FCL.1030;
    - (2) када дјелује у складу с FCL.1030 (b)(2), уписује у дозволу подносиоца захтјева нови датум истека овлашћења. Тај упис може обавити друга особа у име руководиоца EBT ако јој је руководилац EBT додијелио то право у складу с поступцима утврђенима у програму EBT.

#### **B – Спровођење практичне процјене EBT**

Практична процјена EBT спроводи се у складу с операторовим програмом EBT.

## АНЕКС II

## УСЛОВИ ЗА ЗАМЈЕНУ ПОСТОЈЕЋИХ НАЦИОНАЛНИХ ДОЗВОЛА И ОВЛАШЋЕЊА ЗА АВИОНЕ И ХЕЛИКОПТЕРЕ

## А. АВИОНИ

## 1. Дозволе пилота

Дозвола пилота, коју је издала ВНДСА у складу с прописима у Босни и Херцеговини, биће конвертована у дозволу из Дијела-FCL под условом да подносилац захтјева испуни сљедеће захтјеве:

- (a) за ATPL(A) и CPL(A), положи, кроз провјеру стручности, захтјеве за продужавање овлашћења из Дијела-FCL за тип/класу и овлашћење за инструментално летење, релевантно за привилегије дозволе коју поседује;
- (b) показати познавање одговарајућих дијелова оперативних захтјева и Дијела FCL;
- (c) докаже ниво језичке способности у складу са FCL.055;
- (d) испуни захтјеве утврђене у табели у наставку:

Дозвола	Укупни сати налета	Додатни захтјеви	Замјена дозволе из Дијела FCL и услови (гдје је примјењиво)	Уклањање услова	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1500 као PIC на вишепилотним авионима	Нема	ATPL(A)	Није промјењиво	(a)
ATPL(A)	> 1500 као на вишепилотним авионима	Нема	Као у 4.(c)	Као у 5.(c)	(b)
ATPL(A)	> 500 на вишепилотним авионима	Доказати знање из планирања и извођења лета у складу са FCL.515	ATPL(A), с овлашћењем за тип ограниченим на копилота	Доказати могућност летења у својству PIC како је прописано у Додатку 9. Дијела FCL	(c)
CPL/IR(A) и положени испит теорије ICAO ATPL у држави чланици у којој је дозвола издата		(i) доказати надлежном органу знање планирања и извођења лета у складу са FCL.310 и FCL.615(b)  (ii) испунити преостале захтјеве из FCL.720 A(c)	CPL/IR(A) уз признавање теорије ATPL	Није промјењиво	(d)
CPL/IR(A)	> 500 на вишепилотним авионима, или вишепилотним операцијама на једнопилотним авионима категорије за регионални превоз CS-23 или еквивалентне у складу са релевантним захтјевима из Дијела CAT и Дијела ORO за комерцијални ваздушни превоз	(i) проћи испит теорије ATPL(A) у држави чланици у којој је дозвола издата (*1)  (ii) испунити преостале захтјеве из FCL.720 A(c)	CPL/IR(A) уз признавање теорије ATPL	Није промјењиво	(e)



CPL/IR(A)	> 500 као PIC на једнопилотним авионима	Нема	CPL/IR(A), с овлашћењем за тип/класу ограниченим на једнопилотне авионе	Стећи овлашћење за вишепилотни тип у складу са Дијелом FCL	(f)
CPL/IR(A)	< 500 као PIC на једнопилотним авионима	Доказати знање планирања и извођења лета за ниво CPL/IR	Као у 4.(f)	Као у 5.(f)	(g)
CPL(A)	> 500 као PIC на једнопилотним авионима	Ноћно овлашћење, ако је примјењиво	CPL(A), с овлашћењем за тип/класу ограниченим на једнопилотне авионе		(h)
CPL(A)	< 500 као PIC на једнопилотним авионима	(i) ноћно овлашћење, ако је примјењиво (ii) доказати знање извођења и планирања лета како је прописано у FCL.310	Као у 4.(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 у складу са IFR		PPL/IR(A) (IR ограничен само на PPL)	Доказати знање извођења и планирања лета како је прописано у FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 на авионима	Доказати знање коришћења радио-навигационих уређаја	PPL(A)		(k)
(*1) Носиоци CPL, који већ поседују овлашћење за тип вишепилотног авиона не требају имати положен испит из теорије ATPL(A) све док лете на истом типу авиона, али им неће бити призната теорија ATPL(A) за дозволу из Дијела FCL. Ако траже овлашћење за други тип вишепилотног авиона, требају испунити услове из колоне 3, реда (e)(i) претходне табеле.					

## 2. Потврде инструктора

Потврда инструктора, коју је издала BHDCA у складу с прописима у Босни и Херцеговини, конвертоваће се у дозволу из Дијела-FCL под условом да подносилац захтјева испуни сљедеће захтјеве:

Овлашћење или привилегије које поседује	Искуство	Додатни захтјеви	Замјена дозволе из Дијела FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Како је прописано у Дијелу FCL за релевантну потврду	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

## 3. SFI потврда

Потврда SFI, коју је издала BHDCA у складу с прописима у Босни и Херцеговини, конвертоваће се у дозволу из Дијела-FCL под условом да подносилац захтјева испуни сљедеће захтјеве:

Овлашћење или привилегије које поседује	Искуство	Додатни захтјеви	Замјена дозволе из Дијела FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1500 сати као пилот у МРА	(i) има или је имао CPL/MPL или ATPL за авион издату од државе чланице; (ii) успјешно завршио оспособљавање на симулатору за одређени тип авиона укључујући MCC	SFI(A)

SFI(A)	Три године скорашњег искуства као SFI	Успјешно завршено оспособљавање на симулатору за тип авиона укључујући MCC	SFI(A)
--------	---------------------------------------	--	--------

Замјена ће бити важећа за период од највише 3 године. Продужавање ће се обавити на начин да се испуне релевантни захтјеви из Дијела-FCL.

#### 4. STI потврда

Потврда STI, коју је издала ВНДСА у складу с прописима у Босни и Херцеговини, може се конвертовати у дозволу из Дијела-FCL под условом да подносилац захтјева испуни сљедеће захтјеве:

Национално овлашћење или привилегије које посједује	Искуство	Додатни захтјеви	Замјена потврда
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 сати на SPA	(i) има или је имао дозволу пилота издату од државе чланице;  (ii) положио провјеру стручности у складу са Додатком 9. Дијела FCL на FSTD примјењивом за оспособљавање које се намјерава спроводити	STI(A)
STI(A)	Три године скорашњег искуства као STI	обавио провјеру стручности у складу са Додатком 9. Дијела FCL на FSTD примјењивом за оспособљавање које се намјерава спроводити	STI(A)

Продужавање потврде ће се обавити на начин да се испуне релевантни услови из Дијела-FCL.

## В. ХЕЛИКОПТЕРИ

### 1. Дозволе пилота

Дозвола пилота, коју је издала ВНДСА у складу с прописима у Босни и Херцеговини, биће конвертована у дозволу из Дијела-FCL под условом да подносилац захтјева испуни сљедеће захтјеве:

- положи, кроз провјеру стручности, захтјеве за продужавање овлашћења из Дијела-FCL за тип/класу и овлашћење за инструментално летење, релевантно за привилегије дозволе коју посједује;
- показати познавање одговарајућих дијелова оперативних захтјева и Дијела FCL;
- докаже ниво језичке способности у складу са FCL.055;
- испунити захтјеве утврђене у табели у наставку:

Дозвола коју посједује	Укупан налет	Додатни захтјеви	Замјена дозволе из дијела FCL и услови (гдје је примјењиво)	Уклањање услова	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
ATPL(H)	> 1000 као PIC на	Нема	ATPL(H) важећи IR	Није примјењиво	(a)

важећи IR(H)	вишепилотним хеликоптерима				
ATPL(H) без IR(H) привилегија	> 1000 као PIC на вишепилотним хеликоптерима	Нема	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) важећи IR(H)	> 1000 на вишепилотним хеликоптерима	Нема	ATPL(H), и IR с овлашћењем за тип ограничен на копилота	Демонстрирати способност да дјелује у својству PIC како је прописано у Додатку 9. Дијела FCL	(c)
ATPL(H) без IR(H) привилегија	> 1000 на вишепилотним хеликоптерима	Нема	ATPL(H) и овлашћење за тип ограничен на копилота	Демонстрирати способност да дјелује у својству PIC како је прописано у Додатку 9. Дијела FCL	(d)
ATPL(H) важећи IR(H)	> 500 на вишепилотним хеликоптерима	(i) доказати надлежном органу знање предмета Планирање и перформансе ваздухоплова у складу са FCL.515 и FCL.615(b)	као 4.(c)	као 5.(c)	(e)
ATPL(H) без IR(H) привилегија	> 500 на вишепилотним хеликоптерима	као 3.(e)	као 4.(d)	као 5.(d)	(f)
CPL/IR(H) и положио теоријски тест ICAO ATPL(H) у држави чланици која је издала дозволу		(i) демонстрирати надлежном органу познавање планирања лета и перформанси према захтјевима FCL.310 и FCL.615(b); (ii) постићи остале захтјеве из FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) с признатом теоријом JAR-FCL ATPL(H), уз услов да се испитна теорија ICAO ATPL(H) процјењује као ниво дијела FCL ATPL	Није примјењиво	(g)
CPL/IR(H)	> 500 сати на вишепилотним хеликоптерима	(i) положити испитивање за теорију JAR FCL ATPL (H) у држави чланици која је издала дозволу (*1) (ii) задовољити преостале захтјеве FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) с признатом JAR-FCL ATPL(H) теоријом	Није примјењиво	(h)
CPL/IR(H)	> 500 као PIC на једнопилотним хеликоптерима	Нема	CPL/IR(H) с овлашћењима за тип ограничен за једнопилотне хеликоптере	Стицање вишепилотног овлашћења за тип како је прописано дијелом FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 као PIC на једнопилотним хеликоптерима	Демонстрирати знање планирања лета и перформанси како	као 4.(i)		(j)

		је прописано у FCL.310 и FCL.615(b)			
CPL(H)	> 500 као PIC на једнопилотним хеликоптерима	Ноћно летење	CPL(H) с овлашћењима за тип ограничен за једнопилотне хеликоптере		(k)
CPL(H)	< 500 као PIC на једнопилотним хеликоптерима	Ноћно летење Демонстрирати знање планирања лета и перформанси како је прописано у FCL.310	као 4.(k)		(l)
CPL(H) без ноћног овлашћења	> 500 као PIC на једнопилотним хеликоптерима		као 4.(k) и ограничено на VFR операције дању	Стицање вишепилотног овлашћења за тип како је прописано дијелом FCL	(m)
CPL(H) без ноћног овлашћења	< 500 као PIC на једнопилотним хеликоптерима	Доказати знање предмета Планирање лета и Перформансе ваздухоплова у складу са FCL.310	као 4.(k) и ограничено на VFR операције дању		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 у складу са IFR		PPL/IR(H) (IR ограничен само на PPL)	Доказати знање предмета Планирање лета и Перформансе ваздухоплова како је прописано у FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 на хеликоптерима	доказати знање коришћења радио-навигационих средстава	PPL(H)		(p)
(*1) Носиоци CPL, који већ поседују овлашћење за тип вишепилотног хеликоптера не требају имати положен испит из теорије ATPL(H) све док лете на истом типу хеликоптера, али им неће бити призната теорија ATPL(H) за дозволу из дијела FCL. Ако траже овлашћење за други тип вишепилотног хеликоптера, требају испунити услове из колоне 3, реда (e) (i) претходне табеле.					

## 2. Потврде инструктора

Потврда инструктора, коју је издала ВНДСА у складу с прописима у Босни и Херцеговини, конвертоваће се у дозволу из Дијела-FCL под условом да подносилац захтјева испуни сљедеће захтјеве:

Овлашћење или привилегије које поседује	Искуство	Додатни захтјеви	Замјена дозволе из Дијела FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)IRI(H)TRI(H)	како је прописано у Дијелу FCL за релевантну потврду		FI(H)IRI(H)TRI(H)

Продужавање потврде ће се обавити на начин да се испуне релевантни услови из Дијела-FCL.

### 3. SFI potvrda

Potvrda SFI, koju je izdala BHDCA у складу с прописима у Босни и Херцеговини, конвертоваће се у дозволу из Дијела-FCL под условом да подносилац захтјева испуни сљедеће захтјеве:

Овлашћење или привилегије које посједује (1)	Искуство (2)	Додатни захтјеви (3)	Замјена дозволе из Дијела FCL (4)
SFI(H)	> 1000 сати као пилот у МРА	(i) Има или је имао CPL, MPL или ATPL за издату од државе чланице  (ii) успјешно завршио оспособљавање на симулатору за одређени тип укључујући MCC	SFI(H)
SFI(H)	Три године скорашњег искуства као SFI	Успјешно завршено оспособљавање на симулатору за тип укључујући MCC	SFI(H)

Продужавање потврде ће се обавити на начин да се испуне релевантни услови из Дијела-FCL.

### 4. STI potvrda

Потврда STI, коју је издала BHDCA у складу с прописима у Босни и Херцеговини, може се конвертовати у дозволу из Дијела-FCL под условом да подносилац захтјева испуни захтјеве из табеле испод:

Овлашћење или привилегије које посједује (1)	Искуство (2)	Додатни захтјеви (3)	Замјена потврда (4)
STI(H)	> 500 сати на SPA	(i) Има или је имао дозволу пилота издату од државе чланице;  (ii) Обавио проверу стручности у складу са Додатком 9. Дијела-FCL на FSTD примјенивом за оспособљавање које намјерава спроводити	STI(H)
STI(H)	Три године скорашњег искуства као STI	Обавио проверу стручности у складу са Додатком 9. Дијела-FCL на FSTD примјенивом за оспособљавање које намјерава спроводити	STI(H)

Продужавање потврде ће се обавити на начин да се испуне релевантни услови из Дијела-FCL.

**ANEKS IV**  
**[ДИО-MED]**  
**ПОДДИО А**  
**ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ**  
**ОДЈЕЉАК 1**  
**Општи дио**

**MED.A.001 Надлежни орган**

За потребе овог анекса (Дио-MED) надлежан је орган:

- (a) за ваздухопловно-медицинске центре (АеМС):
  - (1) орган које именује држава чланица у којој АеМС има главно мјесто пословања;
  - (2) ВНДСА ако се АеМС налази у трећој земљи;
- (b) за ваздухопловно-медицинске испитиваче (АМЕ):
  - (1) орган које именује држава чланица у којој АМЕ има главно мјесто обављања дјелатности;
  - (2) ако је главно мјесто обављања дјелатности АМЕ у трећој земљи, орган који именује држава чланица којој АМЕ подноси захтјев за издавање АМЕ потврде;
- (c) за љекаре опште медицине (GMP), орган који именује држава чланица коју GMP обавјештава о својој активности;
- (d) за љекаре специјалисте медицине рада (ОНМР) који обављају процјену здравствене способности кабинске посаде, орган који именује држава чланица коју ОНМР обавјештава о својој активности.

**MED.A.005 Подручје примјене**

У овом анексу (Дио-MED) се утврђују захтјеви за:

- (a) издавање, важење, продужавање и обнављање љекарског увјерења за коришћење привилегија дозволе пилота или ученика пилота;
- (b) здравствену способност кабинске посаде;
- (c) сертификацију АМЕ;
- (d) квалификацију GMP и ОНМР.

**MED.A.010 Дефиниције**

За потребе овог анекса (Дио-MED) примјењују се сљедеће дефиниције:

- **ограничење** (limitation): означава услов унесен у љекарско увјерење или медицински извјештај о кабинској посади који се мора поштовати при коришћењу привилегија дозволе или потврде чланова кабинске посаде;
- **ваздухопловно-медицински преглед** (aeromedical examination): означава инспекцију, палпацију, перкусију, аускултацију или други начин истраживања за утврђивање здравствене способности за коришћење привилегија дозволе или извођење безбједносних дужности кабинске посаде;
- **ваздухопловно-медицинска процјена** (aero-medical assessment): означава закључак о здравственој способности кандидата на основу процјене кандидата како се захтјева у овом анексу (Дио-MED) и додатних прегледа и медицинских претрага у зависности од клиничких индикација;
- **значајан** (significant): означава степен медицинског стања чији учинци могу спријечити безбједно коришћење привилегија дозволе или извођење безбједносних дужности кабинске посаде;
- **кандидат** (applicant): означава особу која подноси захтјев за љекарско увјерење или је већ његов

носилац и подвргава се ваздухопловно-медицинској процјени способности за коришћење привилегија дозволе или обављање безбједносних дужности кабинске посаде;

- **историја болести** (medical history): означава сажетак или документацију прошлих болести, повреда, терапија или других медицинских чињеница, међу њима и оцјене "неспособан" или ограничења љекарског увјерења, који јесу или могу бити релевантни за тренутно здравствено стање и ваздухопловно-медицинску способност кандидата;
- **надлежни орган за дозволе** (licensing authority): означава надлежни орган државе чланице који је издао дозволу или којем особа подноси захтјев за издавање дозволе или, ако особа још није поднијела захтјев за дозволу, надлежни орган, одређено у складу са FCL.001 Анекса I (Дио-FCL);
- **сигуран у боје** (colour safe): означава способност кандидата да лако разликује боје у ваздухопловној навигацији и тачно идентификује ваздухопловна свјетла у боји;
- **истраживање** (investigation): означава процјену сумњивог патолошког стања кандидата помоћу прегледа и претрага у сврху потврђивања присутности или одсутности медицинског стања;
- **акредитовани медицински закључак** (accredited medical conclusion): означава закључак једног или више медицинских стручњака прихватљив надлежном органу за дозволе, донесен на основу објективних и недискриминирајућих критеријума за потребе разматраног случаја у савјетовању са стручњацима за летачке операције или другим стручњацима према потреби и за који може бити примјерена процјена оперативног ризика;
- **злоупотреба супстанци** (misuse of substances): означава да посада ваздухоплова конзумира најмање једну психоактивну супстанцу тако да то:
  - (a) представља непосредну опасност за корисника или угрожава живот, здравље или добробит других;
  - (b) узрокује или погоршава професионални, социјални, ментални или физички проблем или поремећај;
- **психоактивне супстанце** (psychoactive substances): означава алкохол, опијате, канабиноиде, седативе и хипнотике, кокаин, остале психостимулансе, халуциногене супстанце и испарљиве раствараче, осим кофеина и дувана;
- **грешка рефракције** (refractive error): означава одступање од еметропије мјерено у диоптријама у меридијану с највећом аметропијом, измјерено стандардним методама.

**MED.A.015 Повјерљивост медицинских података**

Све особе укључене у ваздухопловно-медицинске прегледе, процјене и сертификацију морају обезбиједити поштовање медицинске повјерљивости у сваком тренутку.

**MED.A.020 Смањење здравствене способности**

- (a) Носиоци дозвола не смију користити привилегије своје дозволе и припадајућих овлашћења или потврда, а ученици пилоти не смију летјети сами ни у једном тренутку:
  - (1) ако су свјесни било каквог смањења своје здравствене способности због којег би могли бити неспособни за безбједно коришћење тих привилегија;

- (2) ако узимају или употребљавају лијек који се издаје на љекарски рецепт или лијек који се издаје без љекарског рецепта, а који би могао утицати на безбједно коришћење привилегија примјењиве дозволе;
- (3) ако су подвргнути медицинском, хируршком или другом поступку који би могао утицати на безбједно коришћење привилегија примјењиве дозволе.
- (b) Додатно, носиоци љекарског увјерења морају без непотребног одгађања и прије коришћења привилегија своје дозволе затражити ваздухопловно-медицински савјет АеМС, АМЕ или GMP, у зависности од потребе:
- (1) ако су били подвргнути хируршкој операцији или инвазивном поступку;
- (2) ако им је преписано редовно узимање било каквих лијекова;
- (3) ако су претрпјели било какву значајну личну повреду која подразумијева неспособност функционисања као члана летачке посаде;
- (4) ако су боловали од било какве значајније болести која подразумијева неспособност функционисања као члана летачке посаде;
- (5) ако су у другом стању;
- (6) ако су били примљени у болницу или клинику;
- (7) ако први пут требају носити корекциона сочива.
- (c) У случајевима из (b):
- (1) носиоци љекарског увјерења категорије 1 и категорије 2 морају потражити ваздухопловно-медицински савјет АеМС или АМЕ. АеМС или АМЕ у том случају мора процијенити њихову здравствену способност и одлучити јесу ли способни наставити користити своје привилегије;
- (2) носиоци LAPL љекарског увјерења морају потражити ваздухопловно-медицински савјет АеМС, АМЕ или GMP који је потписао љекарско увјерење. АеМС, АМЕ или GMP у том случају мора процијенити њихову здравствену способност и одлучити јесу ли способни наставити да користе своје привилегије;
- (d) Чланови кабинске посаде не смију обављати дужности у ваздухоплову и, ако је то примјењиво, не смију користити привилегије потврда чланова кабинске посаде ако су свјесни било каквог смањења своје здравствене способности у мјери у којој због тог медицинског стања не би могли обављати безбједносне дужности и одговорности.
- (e) Додатно, ако чланови кабинске посаде имају било које медицинско стање наведено под (b) од (1) до (5), они морају без непотребног одгађања потражити савјет АМЕ, АеМС или ОНМР, како је примјењиво. АМЕ, АеМС или ОНМР у том случају мора процијенити здравствену способност чланова кабинске посаде и одлучити јесу ли способни наставити своје безбједносне дужности.
- (3) обавијестити надлежни орган за дозволе или, ако је ријеч о носиоцима потврде чланова кабинске посаде, надлежни орган у случају да кандидат да непотпуне, нетачне или лажне изјаве о својој историји болести;
- (4) обавијестити надлежни орган за дозволе ако кандидат повуче захтјев за љекарско увјерење у било којој фази поступка.
- (b) Након обављања ваздухопловно-медицинских прегледа и процјена АеМС, АМЕ, GMP и ОНМР морају:
- (1) обавијестити кандидата је ли способан, неспособан или упућен медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе, у АеМС или АМЕ, како је примјењиво;
- (2) обавијестити кандидата о сваком ограничењу које би могло ограничити летачко оспособљавање или привилегије његове дозволе или потврде чланова кабинске посаде, како је примјењиво;
- (3) ако је кандидату дана оцјена "неспособан", обавијестити га да има право на преиспитивање те одлуке у складу с поступцима надлежног органа;
- (4) ако је ријеч о кандидатима за љекарско увјерење, без одгађања медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе доставити потписан или електронски потврђен извјештај с детаљним резултатима ваздухопловно-медицинских прегледа и процјена потребних за конкретну категорију љекарског увјерења и копију обрасца захтјева, обрасца извјештаја љекарског прегледа и љекарског увјерења;
- (5) обавијестити кандидата о његовим обавезама у случају смањене здравствене способности, како је утврђено у ставу MED.A.020.
- (c) Ако се савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа за дозволе захтијева у складу с овим анексом (Дио-MED), АеМС и АМЕ морају слиједити поступак које је утврдио надлежни орган.
- (d) АеМС, АМЕ, GMP и ОНМР морају чувати записе с детаљима ваздухопловно-медицинских прегледа и процјена обављених у складу с овим анексом (Дио-MED) и њихове резултате најмање 10 година или дуже ако је тако прописано националним законодавством.
- (e) АеМС, АМЕ, GMP и ОНМР на захтјев морају медицинском процјењивачу надлежног органа доставити све ваздухопловно-медицинске записе и извјештаје, као и било коју другу релевантну информацију кад је то потребно за:
- (1) медицинску сертификацију;
- (2) надзорне функције.
- (f) АеМС и АМЕ уносе податке у Европску базу ваздухопловно-медицинских података и ажурирају податке у тој бази у складу с ставом ARA.MED.160.(d), након што Босна и Херцеговина испуни услове за приступ бази.

#### MED.A.025 Обавезе АеМС, АМЕ, GMP и ОНМР

- (a) При обављању ваздухопловно-медицинских прегледа и процјена према захтјевима из овог анекса (Дио-MED) АеМС, АМЕ, GMP и ОНМР морају:
- (1) обезбиједити да се с кандидатом може успоставити комуникација без језичких баријера;
- (2) упознати кандидата с посљедицама давања непотпуне, нетачне или лажне изјаве о својој историји болести;

#### ОДЈЕЉАК 2

##### Захтјеви за љекарска увјерења

#### MED.A.030 Љекарска увјерења

- (a) Ученик пилот не смије самостално летјети осим ако посједује љекарско увјерење како се захтијева за релевантну дозволу.
- (b) Кандидат за дозволу, у складу с Анексом I (Дио-FCL), мора имати љекарско увјерење које је издато у складу с овим анексом (Дио-MED) и одговара привилегијама дозволе за коју је поднио захтјев.

- (c) Ако користи привилегије:
- (1) дозволе пилота лаког ваздухоплова (LAPL), дозволе пилота балона (BPL) издате у складу с Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или дозволе пилота једрилице (CPL) издате у складу с Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, пилот мора имати барем важећи љекарско увјерење за LAPL;
  - (2) дозволе приватног пилота (PPL), пилот мора посједовати важеће љекарско увјерење категорије 2;
  - (3) BPL за потребе:
    - (i) комерцијалног превоза путника балоном, пилот мора имати важеће љекарско увјерење категорије 2;
    - (ii) комерцијалних операција осим комерцијалног превоза путника балоном у којима је у ваздухоплову више од 4 особе, пилот мора имати барем важеће љекарско увјерење категорије 2;
  - (4) CPL за потребе комерцијалних операција једрилицом које нису оне из члана 3. тачке (2) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, пилот мора имати барем важеће љекарско увјерење категорије 2;
  - (5) дозволе комерцијалног пилота (CPL), дозволе пилота вишечлане посаде (MPL) или дозволе саобраћајног пилота (ATPL), пилот мора имати важеће љекарско увјерење категорије 1.
- (d) Ако се у PPL или LAPL додаје овлашћење за ноћно летење, носилац дозволе мора бити сигуран у боје.
- (e) Ако се у PPL додаје овлашћење за инструментално летење или основно овлашћење за инструментално летење, носилац дозволе мора обављати тоналну аудиометрију у складу с периодичности и стандардима захтијеванима за носиоце љекарског увјерења категорије 1.
- (f) Носилац дозволе не смије ни у једном тренутку имати више од једног љекарског увјерења способности издатог у складу с овим анексом (Дио-MED).
- MED.A.035 Подношење захтјева за љекарско увјерење**
- (a) Захтјеви за љекарско увјерење морају се подносити у формату и на начин који одреди надлежни орган.
  - (b) Кандидати за љекарско увјерење морају AeMC, AME или GMP, како је примјењиво, дати:
    - (1) доказ идентитета;
    - (2) потписану изјаву:
      - (i) медицинским чињеницама у вези са историјом болести;
      - (ii) томе јесу ли претходно подносили захтјев за љекарско увјерење или били на ваздухопловно-медицинском прегледу за љекарско увјерење и, ако јесу, код кога и с којим резултатом;
      - (iii) је ли им икад дата оцјена "неспособан" или је ли им љекарско увјерење икад привремено или трајно одузето.
  - (c) При подношењу захтјева за продужавање или обнављање љекарског увјерења, кандидати морају AeMC или AME предочити најновије љекарско увјерење прије релевантних ваздухопловно-медицинских прегледа.
- MED.A.040 Издавање, продужавање и обнављање љекарског увјерења**
- (a) Йекарско увјерење издаје се, продужава или обнавља тек након што су обављени захтијевани ваздухопловно-медицински прегледи и процјене, како је примјењиво, и након што се кандидату да оцјена "способан".
  - (b) Прво издавање
    - (1) Йекарска увјерења категорије 1 издаје AeMC.
    - (2) Йекарска увјерења категорије 2 издаје AeMC или AME.
    - (3) LAPL љекарска увјерења издаје AeMC или AME. Може их издавати и GMP ако је то допуштено прописом државе чланице у којој се налази надлежни орган за дозволе којем је поднесен захтјев за љекарско увјерење.
  - (c) Продужавање и обнављање
    - (1) Йекарска увјерења категорије 1 и 2 продужава и обнавља AeMC или AME.
    - (2) LAPL љекарска увјерења продужава или обнавља AeMC или AME. Може их продужавати или обнављати и GMP ако је то допуштено прописом државе чланице у којој се налази надлежни орган за дозволе којем је поднесен захтјев за љекарско увјерење.
  - (d) AeMC, AME или GMP љекарско увјерење смије издати, обновити или продужавати само ако су испуњена оба сљедећа услова:
    - (1) кандидат је дао потпуну историју болести и, ако је AeMC, AME или GMP то тражио, налазе медицинских прегледа и претрага које је обавио љекар кандидата или било који други љекар специјалиста;
    - (2) AeMC, AME или GMP обавио је ваздухопловно-медицинску процјену на основу медицинских прегледа и претрага како се захтијева за релевантно љекарско увјерење ради провере испуњава ли кандидат све релевантне захтјеве из овог анекса (Дио-MED).
  - (e) Прије издавања, продужавања или обнављања љекарских увјерења, AME, AeMC или, ако је ријеч о упућивању, медицински процјењивач надлежног органа за дозволе може затражити од кандидата да обави додатне љекарске прегледе и претраге кад је то клинички или епидемиолошки индиковано.
  - (f) Медицински процјењивач надлежног органа за дозволе може издати или поново издати љекарско увјерење.
- MED.A.045 Важење, продужавање и обнављање љекарског увјерења**
- (a) Важење
    - (1) Важење љекарског увјерења категорије 1 је 12 мјесеци.
    - (2) Одступајући од наведеног под (1), важење љекарског увјерења категорије 1 је 6 мјесеци за носиоце дозвола који су:
      - (i) укључени у једнопилотне операције комерцијалног ваздушног превоза путника и навршили су 40 година;
      - (ii) навршили 60 година.
    - (3) Важење љекарског увјерења способности категорије 2 је:
      - (i) 60 мјесеци до навршених 40 година носиоца дозволе. Важење љекарског увјерења



- издатог прије него што носилац дозволе наврши 40 година престаје кад носилац дозволе наврши 42 године;
- (ii) 24 мјесеца за носиоце дозволе у доби између 40 и 50 година. Важење љекарског увјерења издатог прије него што носилац дозволе наврши 50 година престаје кад носилац дозволе наврши 51 годину;
- (iii) 12 мјесеци за носиоце дозволе старије од 50 година.
- (4) Важење LAPL љекарског увјерења је:
- (i) 60 мјесеци до навршених 40 година носиоца дозволе. Важење љекарског увјерења издатог прије него што носилац дозволе наврши 40 година престаје кад носилац дозволе наврши 42 године;
- (ii) 24 мјесеци за носиоце дозволе старије од 40 година.
- (5) Период важења љекарског увјерења, укључујући сваки повезани преглед или посебну претрагу, рачуна се од датума ваздухопловно-медицинског прегледа у случају првог издавања и обнављања, те од датума истека пријашњег љекарског увјерења у случају продужавања.
- (b) Продужавање  
Ваздухопловно-медицински прегледи и процјене, како је примјењиво, за продужавање љекарског увјерења могу се обавити најкасније до 45 дана прије датума истека љекарског увјерења.
- (c) Обнављање
- (1) Ако носилац љекарског увјерења није испунио захтјев из (b), мора обавити преглед и процјену за обнављање.
- (2) У случају љекарског увјерења категорије 1 и 2:
- (i) ако је љекарско увјерење истекло прије мање од 2 године, спроводи се само рутински ваздухопловно-медицински преглед за продужавање;
- (ii) ако је љекарско увјерење истекло прије више од 2 године, али мање од 5 година, AeMC или AME мора само обавити ваздухопловно-медицински преглед за обнављање након процјене ваздухопловно-медицинских записа кандидата;
- (iii) ако је љекарско увјерење истекло прије више од 5 година, примјењују се захтјеви који се односе на ваздухопловно-медицински преглед за прво издавање, а процјена се мора заснивати на захтјевима који се односе на продужавање.
- (3) У случају LAPL љекарског увјерења AeMC, AME или GMP мора процијенити историју болести кандидата и обавити ваздухопловно-медицинске преглед и процјене, како је примјењиво, у складу са ставовима MED.B.005 и MED.B.095.

#### **MED.A.046 Привремено одузимање или одузимање љекарског увјерења**

- (a) Надлежни орган може привремено одузети или одузети љекарско увјерење.
- (b) Након привременог одузимања љекарског увјерења, носилац мора вратити љекарско увјерење надлежном органу за дозволе на захтјев тог органа.
- (c) Након одузимања љекарског увјерења, носилац мора одмах вратити љекарско увјерење надлежном органу за дозволе.

#### **MED.A.050 Упућивање**

- (a) Ако се кандидат за љекарско увјерење категорије 1 или 2 упути медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе у складу са ставом MED.B.001, AeMC или AME мора прослиједити релевантну медицинску документацију надлежном органу.
- (b) Ако се кандидата за LAPL љекарско увјерење упути AME или AeMC у складу са ставом MED.B.001, GMP мора прослиједити релевантну медицинску документацију AeMC или AME.

#### **ПОДДИО Б ЗАХТЈЕВИ ЗА ЉЕКАРСКА УВЈЕРЕЊА ПИЛОТА ОДЈЕЉАК 1 Општи дио**

#### **MED.B.001 Ограничења љекарских увјерења**

- (a) Ограничења љекарских увјерења категорије 1 и 2
- (1) Ако кандидат у потпуности не испуњава захтјеве који се односе на љекарско увјерење релевантне категорије, али се сматра да вјероватно неће угрозити безбједно коришћење привилегија дозволе, AeMC или AME мора:
- (i) кад је ријеч о кандидатима за љекарско увјерење категорије 1, одлуку о способности кандидата препустити медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе како је назначено у овом поддијелу;
- (ii) кад упућивање медицинском процјењивачу надлежног органа није назначено у овом поддијелу, процијенити је ли кандидат способан да обавља безбједно своје дужности ако поштује једно или више ограничења додатих у љекарско увјерење па издати љекарско увјерење с ограничењима према потреби;
- (iii) кад је ријеч о кандидатима за љекарско увјерење категорије 2, процијенити, савјетујући се с медицинским процјењивачем надлежног органа, како је назначено у овом поддијелу за дозволе, је ли кандидат способан да обавља безбједно своје дужности ако поштује једно или више ограничења додатих у љекарско увјерење па издати љекарско увјерење с ограничењима према потреби.
- (2) AeMC или AME може продужити или обновили љекарско увјерење с истим ограничењима без упућивања подносиоца захтјева медицинском процјењивачу надлежног органа или без савјетовања с њим.
- (b) Ограничења LAPL љекарских увјерења
- (1) Ако GMP, након разматрања историје болести кандидата, закључи да кандидат за LAPL љекарско увјерење не испуњава у потпуности захтјева у погледу здравствене способности, GMP мора упутити кандидата у AeMC или AME, осим ако су кандидату потребна само ограничења која се односе на употребу корективних сочива или на период важења љекарског увјерења.
- (2) Ако је кандидат за LAPL љекарско увјерење упућен у складу са наведеним под (1), AeMC или AME мора размотрити MED.B.005 и MED.B.095, оцијенити је ли кандидат способан обављати безбједно своје дужности ако поштује једно или више ограничења додатих у љекарско увјерење па издати љекарско увјерење с ограничењима према

- потреби. AeMC или AME увијек мора размотрити потребу да се пилоту да ограничење за превоз путника (operational passenger limitation, OPL).
- (3) GMP може продужити или обновити LAPL љекарско увјерење с истим ограничењем без упућивања кандидата у AeMC или AME.
- (c) При процјени је ли ограничење неопходно мора се посебно узети у обзир сљедеће:
- (1) указује ли акредитовани медицински закључак на то да је у посебним околностима немогућност кандидата да испуни неки захтјев, нумерички или друге врсте, таква да кориштење привилегија дозволе за коју је поднесен захтјев вјероватно неће угрозити безбједност летења;
- (2) способност, вјештина и искуство кандидата који су релевантни за операцију која ће се изводити.
- (d) Ознаке оперативних ограничења
- (1) Оперативно ограничење на летење само у вишечлавној посади (Operational multi-pilot limitation) (OML — само категорија 1)
- (i) Кад носилац CPL, ATPL или MPL не испуњава у потпуности захтјеве који се односе на љекарско увјерење категорије 1, па буде упућен медицинском процјенивачу надлежног органа, тај медицински процјенивач мора процијенити може ли се љекарско увјерење издати с OML "само као копилот или с квалификованим копилотом".
- (ii) Носилац љекарског увјерења с OML смије управљати ваздухопловом само у вишечлапним операцијама ако је други пилот потпуно квалификован на релевантном типу и релевантној класи ваздухоплова, те ако тај други пилот нема OML ограничење нити је напунио 60 година.
- (iii) Медицински процјенивач надлежног органа за дозволе иницијално поставља OML за љекарско увјерења категорије 1 и само медицински процјенивач надлежног органа за дозволе може укинути тај OML.
- (2) Оперативно ограничење на летење уз безбједносног пилота (Operational Safety Pilot Limitation) (OSL — категорија 2 и LAPL привилегије)
- (i) Носилац љекарског увјерења с OSL смије управљати ваздухопловом само ако је други пилот потпуно квалификован за улогу вође на релевантној класи и релевантном типу ваздухоплова, те ако је ваздухоплов опремљен дуплим командама и други пилот сједи с командама.
- (ii) OSL за љекарско увјерења категорије 2 може поставити и укинути медицински процјенивач надлежног органа или AeMC или AME уз савјетовање с медицинским процјенивачем надлежног органа за дозволе.
- (iii) OSL за LAPL љекарско увјерења може поставити и укинути медицински процјенивач надлежног органа за дозволе, AeMC или AME.
- (3) Оперативно ограничење на превоз путника (Operational Passenger Limitation) (OPL — категорија 2 и LAPL привилегије)
- (i) Носилац љекарског увјерења са OPL смије управљати само ваздухопловом без путника.
- (ii) OPL за љекарско увјерења категорије 2 може поставити и укинути медицински процјенивач надлежног органа или AeMC или AME уз савјетовање с медицинским процјенивачем надлежног органа за дозволе.
- (iii) OPL за LAPL љекарско увјерења може поставити и укинути медицински процјенивач надлежног органа, AeMC или AME.
- (4) Оперативно ограничење пилота (Operational pilot restriction limitation) (ORL – категорија 2 и LAPL привилегије)
- (i) Носилац љекарског увјерења са ORL смије управљати ваздухопловом само ако је испуњен један од сљедећих двају услова:
- (A) у ваздухоплову се налази други пилот који је потпуно квалификован за улогу вође на релевантној класи и релевантном типу ваздухоплова, ваздухоплов је опремљен дуплим командама и други пилот сједи за сједиштем с командама;
- (B) у ваздухоплову нема путника.
- (ii) ORL за љекарско увјерења категорије 2 може поставити и укинути медицински процјенивач надлежног органа или AeMC или AME уз савјетовање с медицинским процјенивачем надлежног органа за дозволе.
- (iii) ORL за LAPL љекарско увјерења може поставити и укинути медицински процјенивач надлежног органа, AeMC или AME.
- (5) Посебна појединачно наведена ограничења (Special restriction as specified -SSL)  
Уз SSL на љекарском увјерењу мора бити опис ограничења.
- (e) Медицински процјенивач надлежног органа, AeMC, AME или GMP, како је примјенио, може носиоцу љекарског увјерења поставити било какво друго ограничење ако је то нужно за омогућавање безбједности летења.
- (f) Свако ограничење постављено носиоцу љекарског увјерења мора бити наведено у њему.
- MED.B.005 Општи медицински захтјев**
- Кандидати за љекарско увјерење процјенују се у складу с детаљним медицинским захтјевима утврђенима у одјелицима 2. и 3.
- Додатно, даје им се оцјена "неспособан" ако имају било које од сљедећих медицинских стања чија је посљедица функционална неспособност која би могла утицати на безбједно кориштење привилегија дозволе за коју је поднесен захтјев или због које би кандидат могао постати изненадно неспособан за кориштење тих привилегија:
- (a) абнормалност, урођена или стечена;
- (b) активна, латентна, акутна или хронична болест или неспособност;
- (c) рана, повреда или посљедица операције;
- (d) посљедица или нуспојава било којег узетог прописаног или непрописаног лијека у терапијске, дијагностичке или превентивне сврхе.

**ОДЈЕЉАК 2****Медицински захтјеви за љекарска увјерења категорије 1 и 2****MED.B.010 Кардиоваскуларни систем**

- (a) Поступак испитивања
- (1) Стандардни 12-канални електрокардиограм у мировању (ЕКГ) и извјештај морају се урадити ако за то постоји клиничка индикација и:
    - (i) за љекарско увјерење категорије 1 на иницијалном прегледу, затим сваких 5 година до 30 година старости, затим сваке 2 године до 40 година, сваке године до 50 година, те након тога на сваком прегледу за продужавање или обнављање;
    - (ii) за љекарско увјерење категорије 2 на иницијалном прегледу, на првом прегледу након навршених 40 година, на првом прегледу након навршених 50 година и након тога сваке 2 године.
  - (2) Проширена кардиоваскуларна процјена обавезна је ако је клинички индикована.
  - (3) За љекарско увјерење категорије 1 проширена кардиоваскуларна процјена мора се обавити на првом прегледу за продужавање или обнављање иза 65 година старости и затим сваке 4 године.
  - (4) За љекарско увјерење категорије 1 лабораторијске претраге липида серума, укључујући холестерол, обавезне су на иницијалном прегледу и на првом прегледу након навршених 40 година.
- (b) Кардиоваскуларни систем – општено
- (1) Кандидатима за љекарско увјерење категорије 1 са било којим од следећих медицинских стања даје се оцјена "неспособан":
    - (i) анеуризма прсне или трбушне аорте прије операције;
    - (ii) значајна функционална или симптоматска абнормалност било којег срчаног залиска;
    - (iii) трансплантација срца или срца/плућа;
    - (iv) симптоматска хипертрофична кардиомиопатија.
- Прије даљњег разматрања њихових захтјева, кандидати за љекарско увјерење категорије 1 са документованом историјом болести или дијагнозом било којег од следећих медицинских стања, упућују се медицинском процјенивачу надлежног органа:
- (i) периферна артеријска болест прије или после операције;
  - (ii) анеуризма грудне или трбушне аорте после операције;
  - (iii) анеуризма инфрареналне трбушне аорте прије или после операције;
  - (iv) функционално безначајне абнормалности срчаних залисака;
  - (v) након операције срчаних залисака;
  - (vi) абнормалности перикарда, миокарда или ендокарда;
  - (vii) урођена абнормалност срца прије или после корективне операције;
  - (viii) вазовагална синкопа неодређеног узрока;
  - (ix) артеријска или венска тромбоза;
  - (x) плућна емболија;
  - (xi) кардиоваскуларно стање које захтијева системску терапију антикоагулансима.
- (2) Кандидате за љекарско увјерење категорије 2 са постављеном дијагнозом једног од стања наведених под (1) и (2) мора процијенити

кардиолог уз савјетовање с медицинским процјенивачем надлежног органа за дозволе прије него што им се може дати оцјена "способан".

- (3) Кандидатима са срчаним поремећајима који нису наведени под (1) и (2) може се дати оцјена "способан" ако прођу кардиолошку процјену са задовољавајућим резултатом.
- (c) Крвни притисак
- (1) Крвни притисак мора се кандидатима мјерити на сваком прегледу.
  - (2) Кандидати, чији крвни притисак није у границама нормале, додатно се процјењују с обзиром на кардиоваскуларно стање и лијекове како би се одредило треба ли им дати оцјену "неспособан" у складу са наведеним под (3) и (4).
  - (3) Кандидатима за љекарско увјерење категорије 1 са било којим од следећих медицинских стања даје се оцјена "неспособан":
    - (i) симптоматска хипотензија;
    - (ii) крвни притисак на прегледу константно прелази 160 mmHg систолни и/или 95 mmHg дијастолни, с терапијом или без ње.
  - (4) Кандидатима који су почели узимати лијекове за контролу крвног притиска мора се дати оцјена "неспособан" док се не утврди да нема значајних нуспојава.
- (d) Коронарна артеријска болест
- (1) Прије даљег разматрања њиховог захтјева, кандидати за љекарско увјерење категорије 1 са било којим од следећих медицинских стања упућују се медицинском процјенивачу надлежног органа за дозволе и морају проћи кардиолошку процјену како би се искључила миокардијална исхемија:
    - (i) сумња на миокардијалну исхемију;
    - (ii) асимптоматска мања болест коронарних артерија која не захтијева антиангиналну терапију.
  - (2) Прије даљег разматрања њиховог захтјева, кандидати за љекарско увјерење категорије 2 са било којим медицинским стањем у вези са тачком (1) морају проћи кардиолошку процјену са задовољавајућим резултатом.
  - (3) Кандидатима са било којим од следећих медицинских стања даје се оцјена "неспособан":
    - (i) миокардијална исхемија;
    - (ii) симптоматска болест коронарних артерија;
    - (iii) симптоматска болест коронарних артерија контролисана лијековима.
  - (4) кандидатима за прво издавање љекарског увјерења категорије 1, који имају историју болести или дијагнозу било којег од следећих медицинских стања, даје се оцјена "неспособан":
    - (i) миокардијална исхемија;
    - (ii) миокардијални инфаркт;
    - (iii) реваскуларизација или уградња премосница за болест коронарних артерија.
  - (5) Прије даљег разматрања њиховог захтјева, кандидати за љекарско увјерење категорије 2, који су асимптоматски након миокардијалног инфаркта или хируршке обраде болести коронарне артерије, морају проћи кардиолошку процјену са задовољавајућим резултатом уз савјетовање с медицинским процјенивачем надлежног органа. Такви кандидати за

продужавање љекарског увјерења категорије 1 упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе.

- (е) Поремећаји ритма или спровођења
- (1) Кандидатима с било којим од следећих медицинских стања даје се оцјена "неспособан":
    - (i) симптоматска болест синутријалног чвора;
    - (ii) комплетни атриовентрикуларни блок;
    - (iii) симптоматска пролонгација QT-а;
    - (iv) аутоматски уградиви дефибрилациони систем;
    - (v) срчани електростимулатор (pacemaker) за вентрикуларну антитахикардију.
  - (2) Прије даљег разматрања њиховог захтјева, кандидати за љекарско увјерење категорије 1 са било каквим озбиљним поремећајем срчаног ритма или спровођења, укључујући сва следећа стања, упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе:
    - (i) поремећај суправентрикуларног ритма, укључујући повремену или трајну синоатријалну дисфункцију, атријалну фибрилацију и/или треперење и асимптоматске синус паузе;
    - (ii) комплетни блок лијеве гране;
    - (iii) атриовентрикуларни блок типа Mobitz 2;
    - (iv) широки и/или уски комплекс тахикардија; вентрикуларна преексцитација;
    - (v) асимптоматска QT пролонгација;
    - (vi) образац синдрома Brugada на електрокардиографији.
  - (3) Прије даљег разматрања њиховог захтјева, кандидати за љекарско увјерење категорије 2 са било којим медицинским стањем, а у вези са тачком (2), морају проћи кардиолошку процјену са задовољавајућим резултатом уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа.
  - (4) Кандидатима са било којим од следећих медицинских стања може се дати оцјена "способан" ако прођу кардиолошку процјену са задовољавајућим резултатом и у одсуству свих других абнормалности:
    - (i) некомплетни блок гране;
    - (ii) комплетни блок десне гране;
    - (iii) стабилна лијева девијација оси;
    - (iv) асимптоматска синусна брадикардија;
    - (v) асимптоматска синусна тахикардија;
    - (vi) асимптоматски изоловани униформни супра-вентрикуларни или вентрикуларни ектопични комплекс;
    - (vii) атриовентрикуларни блок првог степена;
    - (viii) атриовентрикуларни блок типа Mobitz 1.
  - (5) Кандидати са историјом болести било којег од следећих медицинских стања морају проћи кардиолошку процјену са задовољавајућим резултатом прије него што им се може дати оцјена "способан":
    - (i) терапија аблацијом;
    - (ii) уградња срчаног електростимулатора (pacemaker).

Такви кандидати за љекарско увјерење категорије 1 упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе. Такви кандидати за љекарско увјерење категорије 2 процјењују се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа за дозволе.

#### MED.B.015 Респираторни систем

- (а) Кандидатима са значајним умањењем плућне функције даје се оцјена "неспособан". Али, може им се дати оцјена "способан" након задовољавајућег опоравка плућне функције.
- (б) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 морају обавити тестове плућне функције и морфологије на иницијалном прегледу и у случају клиничке индикације.
- (в) Кандидати за љекарско увјерење категорије 2 морају обавити тестове плућне функције и морфологије у случају клиничке индикације.
- (д) Кандидати са историјом болести или дијагнозом било којег од следећих медицинских стања морају проћи процјену респираторног система са задовољавајућим резултатом прије него што им се може дати оцјена "способан":
  - (1) астма која захтијева лијекове;
  - (2) активна упална болест респираторног система;
  - (3) активна саркоидоза;
  - (4) пнеумоторакс;
  - (5) синдром апнеје у сну;
  - (6) тежа операција у грудном кошу;
  - (7) пнеумонектомија;
  - (8) хронична опструктивна болест плућа.
 Прије даљег разматрања њиховог захтјева, кандидати с постављеном дијагнозом било којег медицинског стања из тачке (3) и (5) морају проћи кардиолошку процјену са задовољавајућим резултатом.
- (е) Ваздухопловно-медицинска процјена
  - (1) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 са било којим медицинским стањем а у вези са наведеним под (д) упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа.
  - (2) Кандидате за љекарско увјерење категорије 2 са било којим медицинским стањем а у вези са наведеним под (д) процјењује се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа за дозволе.
- (ф) Кандидатима за љекарско увјерење категорије 1, који су обавили пнеумонектомију, даје се оцјена "неспособан".

#### MED.B.020 Пробавни систем

- (а) Кандидатима с било каквом компликацијом болести или хируршком интервенцијом у било којем дијелу пробавног тракта или припадајућих аднекса која би могла узроковати неспособност у лету, а нарочито с било каквом опструкцијом због стриктура или компресије, даје се оцјена "неспособан".
- (б) Кандидатима с хернијом која би могла изазвати симптоме који их могу онеспособити даје се оцјена "неспособан".
- (в) Кандидатима с било којим од следећих поремећаја гастроинтестиналног система може се дати оцјена "способан" након процјене гастроинтестиналног система са задовољавајућим резултатом послје успешне терапије или потпуног опоравка након хируршког захвата:
  - (1) понављајући диспептички поремећај који захтијева лијекове;
  - (2) панкреатитис;
  - (3) симптоматски жучни каменци;
  - (4) клиничка дијагноза или документована историја болести хроничне упалне болести цријева;
  - (5) након хируршке операције на пробавном тракту или његовим аднексима, укључујући хируршки

- захват с потпуном или дјелимичном ексцизијом или диверзијом било којег од тих органа;
- (d) Ваздухопловно-медицинска процјена
- (1) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 са дијагнозом било којег од медицинских стања наведених под (c)(2), (4) и (5) упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе.
  - (2) Здравствена способност кандидата за љекарско увјерење категорије 2 са дијагнозом било којег од медицинских стања наведених под (c)(2), процјењује се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа за дозволе.

#### **MED.B.025 Метаболички и ендокрини систем**

- (a) Кандидатима с метаболичком, прехранбеном или ендокрином дисфункцијом може се дати оцјена "способан" ако се докаже стабилност медицинског стања и ако прођу ваздухопловно-медицинску процјену са задовољавајућим резултатом.
- (b) Diabetes mellitus
- (1) Кандидатима с diabetes mellitus-ом, којима је потребан инсулин, даје се оцјена "неспособан".
  - (2) Кандидатима с diabetes mellitus-ом, којима није потребан инсулин, даје се оцјена "неспособан" осим ако се може доказати да је регулација шећера у крви постигнута, те да је он стабилан.
- (c) Ваздухопловно-медицинска процјена
- (1) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1, којима за регулацију нивоа шећера у крви требају лијекови који нису инсулин, упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе.
  - (2) Здравствена способност кандидата за љекарско увјерење категорије 2, којима за регулацију нивоа шећера у крви требају лијекови који нису инсулин, процјењује се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа за дозволе.

#### **MED.B.030 Хематологија**

- (a) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 морају тестирати хемоглобин на сваком ваздухопловно-медицинском прегледу.
- (b) Кандидатима с хематолошким стањем може се дати оцјена "способан" ако прођу ваздухопловно-медицинску процјену са задовољавајућим резултатом.
- (c) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 с било којим од сљедећих хематолошких стања упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе.
- (1) абнормални хемоглобин, укључујући, међу осталим, анемију, еритроцитозу или хемоглобинопатију;
  - (2) значајно повећање лимфних чворова;
  - (3) повећана слезена;
  - (4) коагулациони, хеморагични или тромботични поремећај;
  - (5) леукемија.
- (d) Здравствена способност кандидата за љекарско увјерење категорије 2 са било којим хематолошким стањем наведеним под (c)(4) и (5) процјењује се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа.

#### **MED.B.035 Урогенитални систем**

- (a) Анализа урина саставни је дио сваког ваздухопловно-медицинског прегледа. Кандидатима се даје оцјена "неспособан" ако им урин садржава абнормалне

- елементе за које се сматра да имају патолошки значај који може проузроковати функционалну неспособност која би могла угрозити безбједно коришћење привилегија дозволе или због које би кандидат могао постати изненадно неспособан за коришћење тих привилегија.
- (b) Кандидатима с било каквом компликацијом болести или хируршком интервенцијом на урогениталном тракту или његовим аднексама која би могла узроковати неспособност, а нарочито с било каквом опструкцијом због стриктура или компресије, даје се оцјена "неспособан".
- (c) Кандидатима с дијагнозом или историјом болести сљедећих стања може се дати оцјена "способан" ако прођу урогениталну процјену са задовољавајућим резултатом, како је примјењиво:
- (1) болест бубрега;
  - (2) мокраћни каменци или историја болести бубрежних колика.
- (d) Кандидатима који су били подвргнути тежој хируршкој операцији урогениталног тракта или његових аднекса, што обухвата и потпуно или дјелимичну ексцизију или диверзију било којег од његових органа; даје се оцјена "неспособан". Али, након потпуног опоравка може им се дати оцјена "способан".
- (e) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 из (c) и (d) упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе.

#### **MED.B.040 Заразне болести**

- (a) Кандидатима се даје оцјена "неспособан" ако имају клиничку дијагнозу или историју болести било које заразне болести која би могла угрозити безбједно коришћење привилегија дозволе.
- (b) Кандидатима који су HIV позитивни може се дати оцјена "способан" ако прођу ваздухопловно-медицинску процјену са задовољавајућим резултатом. Такви кандидати за љекарско увјерење категорије 1 упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе.

#### **MED.B.045 Опстетриција и гинекологија**

- (a) Кандидаткињама које су биле подвргнуте тежој гинеколошкој операцији даје се оцјена "неспособан". Међутим, након потпуног опоравка може им се дати оцјена "способан".
- (b) Трудноћа
- (1) Трудна кандидаткиња може наставити користити привилегије до краја 26. седмице гестације само ако AeMC или AME сматра да је она за то способна.
  - (2) На трудне носитељке љекарског увјерења категорије 1 примјењује се OML. Не доводећи у питање MED.B.001, у том случају тај OML може поставити и уклонити AeMC или AME.
  - (3) Кандидаткиња може наставити користити своје привилегије након опоравка послје трудноће.

#### **MED.B.050 Мишићно-коштани систем**

- (a) Кандидатима који немају довољну висину при сједењу, дужину руку и ногу, те мишићну снагу за безбједно коришћење привилегија дозволе даје се оцјена "неспособан". Међутим, кандидату се може дати оцјена "способан" уз примјерено ограничавање привилегија ако су му висина при сједењу, дужина руку и ногу, те мишићна снага довољни за безбједно коришћење привилегија дозволе на одређеном типу ваздухоплова,

што се према потреби може доказати медицинским тестним летом или тестним летом на симулатору.

- (b) Кандидатима који немају задовољавајућу функционалност мишићно-коштаног система која им омогућава безбједно коришћење привилегија дозволе даје се оцјена "неспособан". Међутим, кандидату се може дати оцјена "способан" уз примјерено ограничавање привилегија ако му је функционалност мишићно-коштаног система довољна за безбједно коришћење привилегија дозволе на одређеном типу ваздухоплова, што се према потреби може доказати медицинским тестним летом или тестним летом на симулатору.
- (c) Ако постоји двоумљење при давању оцјена наведених под (a) и (b), кандидати за љекарско увјерење категорије 1 упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе, а кандидати за љекарско увјерење категорије 2 процјењују се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа за дозволе.

#### MED.B.055 Ментално здравље

- (a) Свеобухватна процјена менталног здравља мора бити дио иницијалног ваздухопловно-медицинског прегледа за категорију 1.
- (b) Преглед за откривање опојних дрога и алкохола мора бити дио иницијалног ваздухопловно-медицинског прегледа за категорију 1.
- (c) Кандидатима с менталним поремећајем или поремећајем понашања због употребе или злоупотребе алкохола или других психоактивних супстанци даје се оцјена "неспособан" до опоравка и престанка употребе или злоупотребе психоактивних супстанци и проласка психијатријске процјене са задовољавајућим резултатом након успјешне терапије.
- (d) Кандидати с клиничком дијагнозом или документираном историјом болести било којег од сљедећих психијатријских стања морају проћи психијатријску процјену са задовољавајућим резултатом прије него што им се може дати оцјена "способан":
- (1) поремећај расположења;
  - (2) неуротични поремећај;
  - (3) поремећај личности;
  - (4) ментални поремећај или поремећај понашања;
  - (5) злоупотреба психоактивне супстанце.
- (e) Кандидатима с документованом историјом болести једнократног или вишекратног чина намјерног самоповређивања или покушаја суицида даје се оцјена "неспособан". Али, након што прођу психијатријску процјену са задовољавајућим резултатом може им се дати оцјена "способан".
- (f) Ваздухопловно-медицинска процјена
- (1) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 са било којим стањем наведеним под (c), (d) или (e) упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе.
  - (2) Здравствена способност кандидата за љекарско увјерење категорије 2 са било којим стањем наведеним под (c), (d) или (e) процјењује се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа за дозволе.
- (g) Кандидатима с документованом историјом болести или клиничком дијагнозом шизофреније, поремећаја сличног шизофренији или суманутог поремећаја даје се оцјена "неспособан".

#### MED.B.065 Неурологија

- (a) Кандидатима с документованом историјом болести или клиничком дијагнозом било којег од сљедећих медицинских стања даје се оцјена "неспособан":
- (1) епилепсија, осим у случајевима из (b)(1) и (2);
  - (2) понављајуће епизоде поремећаја свијести непознатог узрока.
- (b) Кандидати с клиничком дијагнозом или документованом историјом болести било којег од сљедећих здравствених стања морају проћи додатну процјену са задовољавајућим резултатом прије него што им се може дати оцјена "способан":
- (1) епилепсија без рецидива након навршених 5 година;
  - (2) епилепсија без рецидива и без икакве терапије више од 10 година;
  - (3) епилептиформне абнормалности EEG и жариште спорих таласа;
  - (4) прогресивна или непрогресивна болест нервног система;
  - (5) упална болест средњег или периферног нервног система;
  - (6) мигрена;
  - (7) једнократни поремећај свијести непознатог узрока;
  - (8) губитак свијести након повреде главе;
  - (9) пенетрирајућа повреда мозга;
  - (10) повреда спиналних или периферних нерава;
  - (11) поремећаји нервног система усљед васкуларних недостатака, укључујући хеморагичне и исхемичне догађаје.

Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе. Здравствену способност кандидата за љекарско увјерење категорије 2 процјењује се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа.

#### MED.B.070 Систем вида

- (a) Поступак испитивања
- (1) За љекарско увјерење категорије 1:
    - (i) свеобухватан преглед ока мора бити дио иницијалног прегледа и треба га обављати кад је то клинички индиковано и периодично, у зависности од рефракције и функционалне перформансе ока;
    - (ii) рутински очни преглед мора бити дио свих прегледа за продужавање и обнављање.
  - (2) За љекарско увјерење категорије 2:
    - (i) рутински преглед ока мора бити дио иницијалног прегледа и свих прегледа за продужавање и обнављање;
    - (ii) свеобухватан преглед ока мора се обавити кад постоји клиничка индикација.
- (b) Оштрина вида
- (1) За љекарско увјерење категорије 1:
    - (i) оштрина вида на даљину, с корекцијом или без ње, мора бити 6/9 (0,7) или боља на сваком оку одвојено, а оштрина вида на оба ока мора бити 6/6 (1,0) или боља;
    - (ii) кандидатима којима је на иницијалном прегледу вид испод стандарда на једном од два ока даје се оцјена "неспособан";
    - (iii) на прегледима за продужавање и обнављање, не доводећи у питање тачку (b)(1)(i), кандидати са стеченим видом испод стандарда на једном од два ока или стеченом монокуларношћу упућују се медицинском

- процјењивачу надлежног органа и може им се дати оцјена "способан" ако прођу офталмолошку процјену са задовољавајућим резултатом.
- (2) За љекарско увјерење категорије 2:
- (i) оштрина вида на даљину, с корекцијом или без ње, мора бити 6/12 (0,5) или боља на сваком оку одвојено, а оштрина вида на оба ока мора бити 6/9 (0,7) или боља;
- (ii) не доводећи у питање (b)(2)(i), кандидатима с видом испод стандарда на једном од два ока или монокуларношћу може се дати оцјена "способан" уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа и ако прођу офталмолошку процјену са задовољавајућим резултатом.
- (3) Кандидат мора бити способан прочитати табелу N5 или еквивалентну табелу на удаљености од 30 до 50 cm и табелу N14 или еквивалентну табелу на удаљености од 100 cm, према потреби с корекцијом.
- (c) Грешка рефракције и анизометропија
- (1) Кандидатима с грешкама рефракције или анизометропијом може се дати оцјена "способан" ако прођу офталмолошку процјену са задовољавајућим резултатом.
- (2) Не доводећи у питање (c)(1), кандидати за љекарско увјерење категорије 1 с било којим од сљедећих медицинских стања упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе и може им се дати оцјена "способан" ако прођу офталмолошку процјену са задовољавајућим резултатом:
- (i) миопија већа од – 6,0 диоптрије;
- (ii) астигматизам већи од 2,0 диоптрије;
- (iii) анизометропија већа од 2,0 диоптрије.
- (3) Не доводећи у питање (c)(1), кандидати за љекарско увјерење категорије 1 са хиперметропијом већом од + 5,0 диоптрија упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа и може им се дати оцјена "способан" ако прођу офталмолошку процјену са задовољавајућим резултатом, под условом да постоје одговарајуће фузијске резерве, нормалан интракуларни притисак и углови предње очне коморе, те да није доказана никаква значајна патологија. Не доводећи у питање (b)(1)(i), коригована оштрина вида на сваком оку мора бити 6/6 или боља.
- (4) Кандидатима с клиничком дијагнозом кератоконуса може се дати оцјена "способан" ако прођу преглед офталмолога са задовољавајућим резултатом. Такви кандидати за љекарско увјерење категорије 1 упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа.
- (d) Бинокуларна функција
- (1) Кандидатима за љекарско увјерење категорије 1 даје се оцјена "неспособан" ако немају нормалну бинокуларну функцију и ако би то медицинско стање могло угрозити безбједно коришћење привилегија дозволе, а притом се, кад је то релевантно, у обзир узимају све одговарајуће корективне мјере.
- (2) Кандидатима с диплопијом даје се оцјена "неспособан".
- (e) Видна поља
- Кандидатима за љекарско увјерење категорије 1 даје се оцјена "неспособан" ако немају нормална видна поља и ако би то медицинско стање могло угрозити безбједно коришћење привилегија дозволе, а притом се, кад је то релевантно, у обзир узимају све одговарајуће корективне мјере.
- (f) Хируршки захват на оку
- Кандидатима који су били подвргнути хируршком захвату на оку даје се оцјена "неспособан". Али, може им се дати оцјена "способан" ако прођу офталмолошку процјену са задовољавајућим резултатом након што им се потпуно опорави функција вида.
- (g) Наочале и контактна сочива
- (1) Ако се задовољавајућа функција вида постиже само примјеном корекције, наочале или контактна сочива морају обезбиједити оптималну видну функцију, морају се добро подносити и морају бити прикладне за ваздухопловне сврхе.
- (2) При коришћењу привилегија примјењивих дозвола захтјеви који се односе на вид смију се испуњавати употребом највише једног пара наочала.
- (3) За вид на даљину наочале или контактна сочива морају се носити док се користе привилегије примјењивих дозвола.
- (4) За вид на близину пар наочала мора бити на располагању док се користе привилегије примјењивих дозвола.
- (5) Сличне резервне корективне наочале, према потреби за вид на близину или даљину, морају бити доступне тако да се могу одмах употријебити током коришћења привилегија примјењивих дозвола.
- (6) Ако се током коришћења привилегија примјењивих дозвола носе контактна сочива, та сочива морају бити за вид на даљину, монофокална, небојена и морају се добро подносити.
- (7) Кандидати с великом грешком рефракције морају користити контактна сочива или наочале са сочивима високог индекса.
- (8) Не смију се употребљавати ортокератолошка сочива.

#### MED.B.075 Распознавање боја

- (a) Кандидатима се даје оцјена "неспособан" ако не могу доказати способност лаког опажања боја нужних за безбједно коришћење привилегија дозволе.
- (b) Преглед и оцјењивање
- (1) Кандидати морају обавити Ishihara тест за прво издавање љекарског увјерења. Кандидатима који задовоље на том тесту може се дати оцјена "способан".
- (2) За љекарско увјерење категорије 1:
- (i) кандидати који не задовоље на Ishihara тесту упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа и морају обавити додатна тестирања перцепције боја како би се утврдило јесу ли сигурни у боје;
- (ii) кандидати морају бити уредне трихромате или сигурни у боје;
- (iii) кандидатима који не задовоље на додатним тестирањима перцепције боја даје се оцјена "неспособан".
- (3) За љекарско увјерење категорије 2:
- (i) кандидати који не задовоље на Ishihara тесту морају обавити додатна тестирања

перцепције боја како би се утврдило јесу ли сигурни у боје;

- (ii) кандидатима с незадовољавајућом перцепцијом боја коришћење привилегија примјењиве дозволе мора се ограничити само на период дана.

#### **MED.V.080 Оториноларингологија (ENT)**

##### **(a) Поступак испитивања**

##### **(1) Слух кандидата провјерава се на сваком прегледу.**

- (i) Ако се, у случају љекарског увјерења 1 и 2, у дозволу додаје овлашћење за инструментално летење или овлашћење за инструментално летење на рути, слух се провјерава тоналном аудиометријом на иницијалном прегледу, а затим сваких 5 година док носилац дозволе не наврши 40 година и након тога сваке 2 године.

- (ii) На испитивању тоналним аудиометром кандидати за прво издавање не смију имати губитак слуха већи од 35 dB на било којој од фреквенција 500, 1 000 и 2 000 Hz или већи од 50 dB на 3 000 Hz на сваком уху посебно. Кандидати за продужавање или обнављање с већим губитком слуха морају доказати задовољавајућу функционалност слуха.

- (2) Свеобухватни преглед уха, носа и грла обавља се за прво издавање љекарског увјерења категорије 1 и након тога периодично кад је то клинички индиковано.

- (b) Кандидати с било којим од сљедећих медицинских стања морају обавити додатни преглед како би се утврдило да то медицинско стање не утиче на безбједно коришћење привилегија примјењивих дозвола:

- (1) хипоакузија;
- (2) активни хронични патолошки процес унутрашњег или средњег уха;
- (3) неизлијечена перфорација или дисфункција најмање једне мембране бубњића;
- (4) дисфункција најмање једне Еустахијеве цијеви;
- (5) сметње вестибуларне функције;
- (6) значајно сужење отвора синуса;
- (7) дисфункција синуса;
- (8) значајно изобличење или узнапредовала инфекција усне шупљине или горњег респираторног система;
- (9) значајне сметње у говору или гласу;
- (10) свака компликација или хируршки захват унутрашњег или средњег уха.

- (c) Ваздухопловно-медицинска процјена

- (1) Кандидати за љекарско увјерење категорије 1 са било којим од медицинских стања наведених под (b)(1), (4) и (5) упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа.
- (2) Здравствена способност кандидата за љекарско увјерење категорије 2 са било којим медицинским стањем наведеним под (b)(4) и (5) процјењује се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа.
- (3) Здравствена способност кандидата за љекарско увјерење категорије 2 са медицинским стањем наведеним под (b)(1) ако се у дозволу додаје овлашћење за инструментално летење на рути или овлашћење за инструментално летење процјењује се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа.

#### **MED.V.085 Дерматологија**

Кандидатима се даје оцјена "неспособан" ако им је утврђено дерматолошко стање које би могло угрозити безбједно коришћење привилегија дозволе.

#### **MED.V.090 Онкологија**

- (a) Прије даљег разматрања њиховог захтјева, кандидати с примарном или секундарном злоћудном болести морају проћи онколошку процјену са задовољавајућим резултатом. Такви кандидати за љекарско увјерење категорије 1 упућују се медицинском процјењивачу надлежног органа за дозволе. Такви кандидати за љекарско увјерење категорије 2 процјењују се уз савјетовање с медицинским процјењивачем надлежног органа.

- (b) Кандидатима с документованом историјом болести или клиничком дијагнозом интрацеребралног малигног тумора даје се оцјена "неспособан".

#### **ОДЈЕЉАК 3**

##### **Специфични захтјеви који се односе на LAPL љекарска увјерења**

#### **MED.V.095 Љекарски преглед и процјена кандидата за LAPL љекарско увјерење**

- (a) Кандидат за LAPL љекарско увјерење процјењује се на основу најбоље ваздухопловно-медицинске праксе.

- (b) Посебна пажња се посвећује комплетној историји болести кандидата.

- (c) Иницијална процјена, све сљедеће поновне процјене након што кандидат наврши 50 година и све процјене у случају кад историја болести кандидата није доступна испитивачу морају обухватити барем сљедеће:

- (1) клинички преглед;
- (2) крвни притисак;
- (3) тест урина;
- (4) вид;
- (5) слух.

- (d) Све сљедеће поновне процјене након прве док кандидат не наврши 50 година морају обухватити барем сљедеће:

- (1) процјену историје болести LAPL носиоца;
- (2) ставове под тачком (c) ако то AeMC, AME или GMP сматра нужним у складу с најбољом ваздухопловно-медицинском праксом.

#### **ПОДДИО С**

##### **ЗАХТЈЕВИ ЗА ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ**

#### **ОДЈЕЉАК 1**

##### **Општи захтјеви**

#### **MED.C.001 Општи дио**

Чланови кабинске посаде ће обављати дужности и одговорности захтијеване ваздухопловним безбједносним правилима на ваздухоплову само ако је у складу с примјењивим захтјевима овог дијела.

- (a) Чланови кабинске посаде морају пролазити ваздухопловно-медицинске процјене како би се потврдило да су слободни од било какве физичке или менталне болести која би могла довести до неспособности или немогућности обављања њима додијељених безбједносних дужности и одговорности.

- (b) Сваки члан кабинске посаде мора проћи ваздухопловно-медицинску процјену прије прве дужности на ваздухоплову, и даље у интервалима од највише 60 мјесеци.

- (c) Ваздухопловно-медицинска процјена мора бити спроведена од стране AME, AeMC или OHMP ако су испуњени захтјеви MED.D.040.



**ОДЈЕЉАК 2****Захтјеви за ваздухопловно-медицинску процјену  
кабинске посаде****MED.C.020 Општи дио**

Чланови кабинске посаде морају бити слободни од:

- (a) абнормалности, наслеђене или стечене;
- (b) активне, латентне, акутне или хроничне болести или неспособност;
- (c) ране, повреде или посљедице операције; и
- (d) појава или нус-појава било којег терапијског, дијагностичког или превентивног лијека који се издаје на љекарски рецепт или лијека који се издаје без љекарског рецепта, који може имати за посљедицу степен функционалне неспособности која би могла довести до неспособности или немогућности обављања њихових безбједносних дужности и одговорности.

**MED.C.025 Садржај ваздухопловно-медицинских  
процјена**

- (a) Иницијална ваздухопловно-медицинска процјена мора укључити најмање:
  - (1) процјену медицинске историје подносиоца захтјева за члана кабинске посаде; и
  - (2) клинички преглед сљедећег:
    - (i) кардиоваскуларни систем;
    - (ii) респираторни систем;
    - (iii) мишићно-коштани систем;
    - (iv) оториноларингологија;
    - (v) систем вида; и
    - (vi) распознавање боја.
- (b) Свака сљедећа ваздухопловно-медицинска процјена мора укључити:
  - (1) процјену медицинске историје члана кабинске посаде; и
  - (2) клинички преглед ако се сматра обавезним у складу са ваздухопловно-медицинском најбољом праксом.
- (c) За потребе (a) и (b), у случају било какве сумње или ако је клинички индиковано, ваздухопловно-медицинска процјена члана кабинске посаде мора укључити било који додатни љекарски преглед, тестирање или истраживање, који се сматрају потребним од стране АМЕ, АеМС или ОНМР.

**ОДЈЕЉАК 3****Додатни захтјеви за подносиоце захтјева за, или  
носиоце, потврде кабинске посаде****MED.C.030 Медицински извјештај кабинске посаде**

- (a) Након сваке обављене ваздухопловно-медицинске процјене подносиоци захтјева или носиоци потврде кабинске посаде:
  - (1) морају од АМЕ, АеМС или ОНМР добити медицински извјештај кабинске посаде; и
  - (2) морају оператору код којег су запослени доставити одговарајуће информације, или копију медицинског извјештаја кабинске посаде.
- (b) Медицински извјештај кабинске посаде
 

Медицински извјештај кабинске посаде ће садржавати датум ваздухопловно-медицинске процјене, да ли је члан кабинске посаде оцијењен као способан или неспособан, датум сљедеће захтијеване ваздухопловно-медицинске процјене и, ако је примјенљиво, ограничење (a). Други елементи су предмет медицинске повјерљивости у складу са MED.A.015.

**MED.C.035 Ограничења**

- (a) Ако носиоци потврде кабинске посаде у потпуности не испуњавају медицинске захтјеве наведене у Одјелку 2, АМЕ, АеМС или ОНМР мора размотрити да ли ће бити у могућности безбједно обављати дужности ако испуњавају с једним или више ограничења.
- (b) Било које ограничење на коришћење привилегија додијељено потврди кабинске посаде мора бити наведено на медицинском извјештају кабинске посаде и смије се уклонити од АМЕ, АеМС или ОНМР у договору са АМЕ.

**ПОДДИО D****ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКИ ИСПИТИВАЧИ,  
ЉЕКАРИ ОПШТЕ МЕДИЦИНЕ, ЉЕКАРИ  
СПЕЦИЈАЛИСТИ МЕДИЦИНЕ РАДА  
ОДЈЕЉАК 1****Ваздухопловно-медицински испитивачи****MED.D.001 Привилегије**

- (a) Привилегије носиоца потврде ваздухопловно-медицинског испитивача (АМЕ) су издавање, продужавање и обнављање љекарских увјерења категорије 2 и LAPL љекарских увјерења, те обављање релевантних љекарских прегледа и процјена.
  - (b) Носиоци АМЕ потврде могу поднијети захтјев за проширење својих привилегија како би обухватили љекарске прегледе за продужавање и обнављање љекарских увјерења категорије 1 ако су у складу са захтјевима у ставу MED.D.015.
  - (c) Привилегије носиоца АМЕ потврде наведене под (a) и (b) обухватају привилегије спровођења ваздухопловно-медицинских прегледа и процјена чланова кабинске посаде, те састављања повезаних медицинских извјештаја о члановима кабинске посаде, како је примјенљиво, у складу са овим анексом (Дио-MED).
  - (d) Обим привилегија носиоца АМЕ потврде и сви услови у вези с њима морају се навести у потврди.
  - (e) Носилац АМЕ потврде не смије ни у једном тренутку имати више од једне АМЕ потврде издате у складу с овим правилником.
  - (f) Носиоци АМЕ потврде не смију обављати ваздухопловно-медицинске прегледе и процјене у држави чланица која није држава чланица која је издала њихову АМЕ потврду, осим ако су учинили све сљедеће кораке:
    - (1) добили су допуштење те друге државе чланице за обављање својих професионалних активности љекара специјалиста;
    - (2) обавијестили су надлежни орган те друге државе чланице о намјери да обављају ваздухопловно-медицинске прегледе и процјене, те да издају љекарска увјерења у границама својих привилегија АМЕ;
    - (3) примили су упутство надлежног органа те друге државе чланице.
- MED.D.005 Захтјев**
- (a) Захтјев за АМЕ потврду или проширење привилегија АМЕ потврде мора се поднијети у облику и на начин како одреди надлежни орган.
  - (b) Кандидати за АМЕ потврду морају надлежном органу доставити:
    - (1) личне податке и адресу на радном мјесту;
    - (2) документацију којом доказују да испуњавају захтјеве из става MED.D.010, укључујући доказе о успјешно завршеном курсу оспособљавања из

- ваздухопловне медицине који одговара привилегијима за које подносе захтјев;
- (3) писану изјаву да ће, након издавања АМЕ потврде, АМЕ издавати лекарска увјерења на основу захтјева из овог правилника.
- (c) Кад АМЕ обављају ваздухопловно-медицинске прегледе на више од једне локације, надлежном органу достављају релевантне информације које се односе на све локације и просторе у којима дјелују

#### MED.D.010 Услови за издавање АМЕ потврде

Кандидатима се издаје АМЕ потврда ако испуњавају све следеће услове:

- (a) потпуно су квалификовани и лиценцирани за бављење медицином и имају доказ о завршеном специјалистичком усавршавању;
- (b) успјешно су завршили основни курс из ваздухопловне медицине, укључујући практично оспособљавање о начинима прегледа и ваздухопловно-медицинским процјенама;
- (c) доказали су надлежном органу:
- (1) да имају одговарајуће просторе, поступке, документацију и функционалну опрему прикладну за ваздухопловно-медицинске прегледе;
  - (2) да су успоставили поступке и услове неопходне за обезбјеђивање медицинске повјерљивости.

#### MED.D.011 Привилегије носиоца АМЕ потврде

Издавањем АМЕ потврде носиоцу се одобравају привилегије првог издавања, продужавања и обнављања следећег:

- (a) лекарских увјерења категорије 2;
- (b) LAPL лекарских увјерења;
- (c) медицинских извјештаја о члановима кабинске посаде.

#### MED.D.015 Захтјеви за проширење привилегија

Кандидатима се издаје АМЕ потврда којом се њихове привилегије проширују на продужавање и обнављање лекарских увјерења категорије 1 ако испуњавају све следеће услове:

- (a) имају важећу АМЕ потврду;
- (b) обавили су најмање 30 прегледа за издавање, продужавање или обнављање лекарских увјерења категорије 2 током периода од највише 3 године прије подношења захтјева;
- (c) успјешно су завршили напредни курс из ваздухопловне медицине, укључујући практично оспособљавање о начинима прегледа и ваздухопловно-медицинским процјенама;
- (d) успјешно су завршили практично оспособљавање у трајању од најмање 2 дана у АеМС или под надзором надлежног органа.

#### MED.D.020 Курсеви оспособљавања из ваздухопловне медицине

- (a) Курсеви оспособљавања из ваздухопловне медицине наведени у MED.D.010 (b) и MED.D.015 (c) спроводе се само након што курс одобри надлежни орган државе чланице у којој организација за оспособљавање има главно мјесто пословања. Како би добила то одобрење, организација за оспособљавање мора доказати да наставни план садржава наставне циљеве за стицање потребне стручности, те да особе задужене за спровођење оспособљавања имају одговарајуће знање и искуство.

- (b) Осим у случају оспособљавања за обнову знања, курсеви завршавају писменим испитивањем из предмета обухваћених садржајем курса.
- (c) Организација за оспособљавање мора учесницима издати потврду о успјешно завршеном курсу ако успјешно положи испит.

#### MED.D.025 Промјене АМЕ потврде

- (a) Носиоци АМЕ потврде морају без непотребног одгађања обавијестити надлежни орган о следећим околностима које могу утицати на њихову АМЕ потврду:
- (1) медицински регулаторни орган против АМЕ спроводи дисциплински поступак или истрагу;
  - (2) наступиле су промјене услова на основу којих је потврда одобрена, укључујући садржај изјава предатих са захтјевом;
  - (3) захтјеви за издавање АМЕ потврде више нису испуњени;
  - (4) дошло је до промјене локације обављања праксе ваздухопловно-медицинског испитивача или адресе за кореспонденцију.
- (b) Ако не обавијесте надлежни орган у складу са тачком (a), АМЕ потврда им се одузима или привремено одузима у складу са ставом АРА.MED.250 из Анекса II (Дио-АРА).

#### MED.D.030 Важење АМЕ потврде

Период важења АМЕ потврде износи 3 године осим ако надлежни орган одлучи скратити тај период због оправданих разлога који се односе на појединачни случај.

Након што носилац поднесе захтјев, потврда се:

- (a) продужава ако носилац:
- (1) носилац и даље испуњава опште услове за лекарску праксу и одржава регистрацију за бављење медицином;
  - (2) прошао је кроз оспособљавање за обнову знања из ваздухопловне медицине током посљедње 3 године;
  - (3) обави најмање 10 ваздухопловно-медицинских или еквивалентних прегледа сваке године;
  - (4) и даље испуњава услове потврде;
  - (5) користи своје привилегије у складу са захтјевима из овог анекса (Дио-MED);
  - (6) носилац је доказао да одржава ваздухопловно-медицинску стручност у складу с поступком који је прописао надлежни орган.
- (b) обнавља ако носилац испуњава захтјеве за обнављање утврђене у тачки (a) или све следеће захтјеве:
- (1) носилац и даље испуњава опште услове за лекарску праксу и одржава регистрацију за бављење медицином;
  - (2) носилац је прошао кроз оспособљавање за обнову знања из ваздухопловне медицине током претходне године;
  - (3) носилац је успјешно завршио практично оспособљавање током претходне године у АеМС или под надзором надлежног органа;
  - (4) носилац и даље испуњава захтјеве из MED.D.010;
  - (5) носилац је доказао да одржава ваздухопловно-медицинску стручност у складу с поступком који је прописао надлежни орган.

**ОДЈЕЉАК 2****Љекари опште медицине****MED.D.035 Захтјеви за љекаре опште медицине**

Љекари опште медицине (GMP) могу дјеловати као АМЕ за издавање LAPL љекарских увјерења ако испуњавају све следеће услове:

- обављају дјелатност у Босни и Херцеговини у којој GMP имају приступ цијелој медицинској документацији кандидата;
- обављају дјелатност у складу са свим додатним захтјевима утврђенима у прописима Босне и Херцеговине;
- потпуно су квалификовани и лиценцирани за бављење медицином у складу с прописима Босне и Херцеговине;
- обавијестили су надлежни орган прије почетка такве активности.

**ОДЈЕЉАК 3****Љекари специјалисти медицине рада****MED.D.040 Захтјеви за љекаре специјалисте медицине рада**

Уколико је здравствени систем у Босни и Херцеговини примјењив на љекаре специјалисте медицине рада (ОНМР) тако да се њим обезбјеђује усклађеност са захтјевима из овог анекса (Дио-MED) примјењивима на ОНМР, ОНМР могу спроводити ваздухопловно-медицинске процјене кабинске посаде:

- ако су потпуно квалификовани и лиценцирани за бављење медицином, те квалификовани за медицину рада;
- ако су услови рада током лета и безбједносне дужности кабинске посаде биле дио наставног плана за стицање квалификације за медицину рада или другог оспособљавања или оперативног искуства;
- ако су обавијестили надлежни орган прије почетка такве активности.

**АНЕКС V****КВАЛИФИКАЦИЈЕ ЧЛАНОВА КАБИНСКЕ ПОСАДЕ У ОПЕРАЦИЈАМА КОМЕРЦИЈАЛНОГ ВАЗДУШНОГ ПРЕВОЗА [ДИО-СС]****ПОДДИО GEN****ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ****СС.GEN.001 Надлежни орган**

За потребе овог дијела, надлежни орган ће бити орган који је одредила држава чланица код којег особа подноси захтјев за издавање потврде кабинске посаде.

**СС.GEN.005 Подручје примјене**

Овај дио успоставља захтјеве за издавање потврда кабинске посаде и услове о њиховом важењу и коришћењу за носиоце потврде.

**СС.GEN.015 Захтјев за потврдом кабинске посаде**

Захтјев за потврду кабинске посаде подноси се у формату и на начин како је утврдио надлежни орган.

**СС.GEN.020 Минимална старосна доб**

Подносилац захтјева за потврде кабинске посаде мора имати најмање 18 година.

**СС.GEN.025 Повластице и услови**

- Привилегије носиоца потврде кабинске посаде су да дјелују као чланови кабинске посаде у комерцијалном

ваздушном превозу операција ваздухоплова из члана 2. тачка а) овог правилника.

- Чланови кабинске посаде могу користити повластице наведене под (а) само ако:
  - имају важећу потврду члана кабинске посаде као што је наведено у СС.CCA.105; и
  - су усклађени са СС.GEN.030, СС.TRA.225 и примјењивим захтјевима дијела здравствена способност (Дио-MED).

**СС.GEN.030 Документи и чување записа**

Као доказ усклађености с примјењивим захтјевима, као што је наведено у СС.GEN.025 (b), сваки носилац мора посједовати и на захтјев обезбиједити потврду кабинске посаде, списак и записе о оспособљавању и провјерама везаних за тип ваздухоплова или варијанте, осим кад оператор сам води евиденцију и може је учинити доступном на захтјев надлежног органа или носиоца потврде.

**ПОДДИО ССА****СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА ПОТВРДУ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ****СС.CCA.100 Издавање потврде кабинске посаде**

- Потврде кабинске посаде се издају само подносиоцима захтјева који су положили испитивање након завршеног почетног оспособљавања у складу с овим дијелом.
- Потврде кабинске посаде ће издати:
  - Надлежни орган; и/или
  - организација коју је у ту сврху одобрио надлежни орган.

**СС.CCA.105 Важење потврде кабинске посаде**

Потврда кабинске посаде издаје се с неограниченим трајањем и важи осим ако:

- је суспендује или укине надлежни орган; или
- носилац потврде није користио припадајуће привилегије током претходних 60 мјесеци на најмање једном типу ваздухоплова.

**СС.CCA.110 Суспензија или укидање потврде кабинске посаде**

- Ако носиоци нису у складу с овим дијелом, надлежни орган може суспендовати или укинути потврду кабинске посаде.
- У случају кад надлежни орган суспендује или укине потврду кабинске посаде, носиоци ће:
  - о овој одлуци као и њиховом праву на жалбу бити обавијештени у писаном облику у складу с примјењивим прописом у Босни и Херцеговини;
  - неће остварити повластице које су им дате потврдом кабинске посаде;
  - обавијестити без одгађања, оператора(-е) код којег(-их) су запослени; и
  - вратити своју потврду у складу с примјењивом процедуром коју је успоставио надлежни орган.

**ПОДДИО ТРА****ЗАХТЈЕВИ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ ПОДНОСИОЦА ЗАХТЈЕВА И НОСИОЦА ЗА ПОТВРДУ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ****СС.TRA.215 Пружање оспособљавања**

Оспособљавање захтијевано у овом дијелу ће:

- обезбиједити организација за оспособљавање или оператори комерцијалног ваздушног превоза који су одобрени у ту сврху од надлежног органа;
- спроводити особље с одговарајућим искуством и које је квалификовано за елементе оспособљавања који се морају обухватити; и

- (c) се спроводити према програму и плану оспособљавања како је документовано у одобрењу издатом организацији.

### СС.TRA.220 Курс почетног оспособљавања и испитивање

- (a) Подносиоци захтјева за потврду кабинске посаде ће завршити курс почетног оспособљавања како би се упознали с окружењем ваздухоплова и стекли довољно опште знање и основну стручност који су потребни за обављање дужности и одговорности које се односе на безбједност путника и лета током нормалних, абнормалних и операција у случају опасности.
- (b) Програм курса почетног оспособљавања мора обухватити најмање елементе наведене у Додатку 1. овога дијела. Укључивање оспособљавање за теоријско знање и практично оспособљавање.
- (c) Подносиоци захтјева за потврду кабинске посаде морају проћи испитивање која обухвата све елементе програма оспособљавања наведене под (b), осим испитивања оспособљавања CRM, како би доказали да су постигли потребан ниво знања и стручности захтијеваних како је наведено под (a).

### СС.TRA.225 Квалификација(-е) за тип ваздухоплова или варијанту

- (a) Носиоци важеће потврде кабинске посаде радиће на ваздухоплову само ако су квалификовани у складу с примјењивим захтјевима наведеним у Дијелу-ORO.
- (b) Како би се квалификовао за тип ваздухоплова или варијанту, носилац:
- (1) мора бити у складу с примјењивим захтјевима оспособљавања, провјерама и важења, обухватајући како је релевантно за ваздухоплов на којем ће се изводити операције:
    - (i) специфично оспособљавање за тип ваздухоплова, операторово оспособљавање за конверзију, оспособљавање за упознавање;
    - (ii) оспособљавање за разлике;
    - (iii) периодично оспособљавање; и
  - (2) изводити операције у претходних 6 мјесеци на типу ваздухоплова, или завршити одговарајуће периодично оспособљавање и провјеру прије него што опет почну обављати дужности члана кабинске посаде на том типу ваздухоплова.

#### Додатак 1 дијелу - СС

#### Курс почетног оспособљавања и испитивање ПРОГРАМ ОСПОСОБЉАВАЊА

Програм оспособљавања курса почетног оспособљавања мора садржавати најмање следеће:

1. Уопштено теоретско знање о ваздухопловству и ваздухопловним прописима које обухвата све потребне елементе везане за дужности и одговорности члана кабинске посаде:
  - 1.1. познавање ваздухопловне терминологије, теорије лета, начина смјештања путника, подручја рада, метеорологије и свијести о посљедицама контаминације површине ваздухоплова;
  - 1.2. познавање ваздухопловних прописа који се односе на кабинску посаду и улогу надлежног органа;
  - 1.3. дужности и одговорности кабинске посаде током операција и потреба брзог и учинковитог дјеловања у присилним ситуацијама;
  - 1.4. континуирана способност и оспособљеност за обављање дужности члана кабинске посаде с посебним

нагласком на познавање ограничења времена лета, времена дужности и времена одмора;

- 1.5. важност обезбјеђивања ажурности релевантних докумената и приручника заједно с измјенама које додаје ваздушни превозник, као што је примјењиво;
- 1.6. значење улоге кабинске посаде у обављању дужности у складу с Оперативним приручником оператора;
- 1.7. важност претполетног брифинга кабинске посаде и давање нужних информација о безбједности с освртом на њихове посебне дужности;
- 1.8. важност препознавања ситуација у којима чланови кабинске посаде имају овлашћења и одговорности за иницирање евакуације и других присилних поступака.

#### 2. Комуникација:

Током оспособљавања, нагласак ће бити стављен на важност учинковите комуникације између кабинске и летачке посаде, укључујући технике комуницирања, употребу заједничког језика и терминологије.

#### 3. Почетно оспособљавање о улози људског фактора (HF) у ваздухопловству и управљању ресурсима посаде (CRM)

Овај курс спроводиће најмање један инструктор CRM кабинске посаде. Елементи оспособљавања ће се детаљно обухватити и укључивати најмање следеће:

- 3.1. Уопштено: људски фактори у ваздухопловству, општа упутства о циљевима и принципима CRM, способности и ограничења људи;
- 3.2. Релевантно за поједине чланове кабинске посаде: свијест о личности, људска грешка и поузданост, ставови и понашања, самопроцјена; стрес и управљање стресом; умор и будност; асертивност, стање свијести, прикупљање и обрада информација.

#### 4. Поступање с путницима и надзор кабине:

- 4.1. значење правилног распореда сједишта у складу с масом и равнотежом авиона, смјештај посебних категорија путника и потреба смјештаја способних путника при излазима који нису надзирани;
- 4.2. правила која се односе на безбједан смјештај кабинског пртљага (укључујући и предмете који се користе за вријеме сервиса у кабини) и на ризик да она постане опасност за путнике у кабини или да смета или оштећује безбједносну опрему или излазе;
- 4.3. упутства за препознавање и управљање с путницима који су, или ће бити опијени алкохолом или су под утицајем дрога или су агресивни;
- 4.4. мјере које треба предузети код превоза живих животиња у путничкој кабини;
- 4.5. дужности које треба обавити у случају турбуленције, укључујући обезбјеђивање путничке кабине; и методе мотивисања путника и контроле гужве које су нужне за брзо извођење евакуације у случају нужде.

#### 5. Ваздухопловно-медицински аспекти и прва помоћ:

- 5.1. уопштено оспособљавање о ваздухопловно-медицинским аспектима и преживљавању;
- 5.2. психолошки учинци летења с посебним нагласком на хипоксију, захтјевима за кисеоником, функцију Еустахијеве тубе и баротрауме;
- 5.3. основе прве помоћи укључујући обуку о:
  - (a) ваздушној болести;
  - (b) гастроинтестиналним сметњама;
  - (c) хипервентилацији;
  - (d) опекотинама;
  - (e) повредама;
  - (f) несвијестици; и
  - (g) фрактурама и повредама меког ткива;

- 5.4. случајеви медицинске хитне помоћи на лету и припадајућа прва помоћ која обухвата најмање:
- астму;
  - стрес и алергијске реакције;
  - шок;
  - дијабетес;
  - гушење;
  - епилепсију;
  - пород;
  - мождани удар; и
  - срчани удар;
- 5.5. употреба одговарајуће опреме, укључујући кисеоник за прву помоћ, прибор за прву и хитну љекарску помоћ и њихов садржај;
- 5.6. практично оспособљавање о кардио-пулмоналне реанимацији за сваког члана кабинске посаде користећи посебно за то конструисану лутку и узимајући у обзир окружење ваздухоплова; и
- 5.7. здравље и хигијена на путу, укључујући:
- хигијену на ваздухоплову;
  - ризик од контакта са заразним болестима и начини како умањити такав ризик;
  - руковање клиничким отпадом;
  - дезинфекцију ваздухоплова;
  - поступања у случају смрти на ваздухоплову; и
  - усмјеравање пажње, психолошке посљедице умора, психологију сна, циркадијски ритам и промјене временске зоне.
- 6. Опасне робе у складу с примјењивим ИСАО техничким инструкцијама.**
- 7. Општи безбједносни аспекти у ваздухопловству, укључујући познавање одредби утврђених прописима из области безбједности цивилног ваздухопловства (security).**
- 8. Оспособљавање у вези са димом и пожаром:**
- 8.1. наглашавање одговорности кабинске посаде да дјелује брзо у нужди, при појави дима и пожара, и углавном наглашавање важности откривања правог узрока пожара;
- 8.2. значење присилног обавјештавања летачке посаде као и предузимање одређених мјера нужних за координацију и помоћ, кад је дим или пожар откривен;
- 8.3. нужност учесталог провјеравања потенцијалних ризичних локација за појаву пожара, укључујући тоалете и детекторе дима;
- 8.4. класификацију пожара, одговарајућих типова средстава за гашење и одговарајућих поступака за одређене ситуације;
- 8.5. технику примјене средстава за гашење, посљедице неисправне употребе и употребе у ограниченом простору; укључујући обуку гашења пожара и стварну употребу цјелокупне одговарајуће опреме у окружењу са симулираним димом; и
- 8.6. опште поступке земаљских служби у присилним случајевима који се изводе на аеродромима.
- 9. Оспособљавање за преживљавање:**
- 9.1. мора се обезбиједити да оспособљавање за преживљавање буде примјерено подручјима дјеловања (нпр. поларно подручје, пустиња, џунгла или море); и
- 9.2. мора се обезбиједити да оспособљавање за преживљавање у води укључује дјеловање и употребу личне пливачке опреме у води за сваког члана кабинске посаде и обуку за употребу сплава за спасавање или сличне опреме, као и конкретне вјежбе у води.

**АНЕКС VI  
ЗАХТЈЕВИ ЗА НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ЧЛАНОВЕ  
ПОСАДЕ ВАЗДУХОПЛОВА  
[ДИО-АРА]  
ПОДДИО GEN  
УОПШТЕНИ ЗАХТЈЕВИ  
ОДЈЕЉАК I  
Уопштено**

**ARA.GEN.115 Документација надзора**

Надлежни орган ће обезбиједити све правне акте, стандарде, правила, техничке публикације и повезане документе релевантног особљу како би им се омогућило извођење задатака и извршавање својих обавеза.

**ARA.GEN.120 Начини усклађивања**

- Агенција ће развити прихватљиве начине усклађивања (АМС) који се могу користити како би се успоставила усклађеност са овим правилником. Кад се усклади с АМС, значи да су се задовољили повезани захтјеви Спроведбених правила.
  - Алтернативни начини усклађивања се могу користити како би се успоставила усклађеност са Спроведбеним правилима.
  - Надлежни орган ће успоставити систем како би досљедно евалуирали да сви алтернативни начини усклађивања која користи или која користе организације и особе под њиховим надзором омогућавају успостављање усклађивања с овим правилником.
  - Надлежни орган ће евалуирати све алтернативне начине усклађивања које предложи организација у складу са ОРА.GEN.120 анализирајући достављену документацију и, ако сматра да је потребно, спровести инспекцију у организацији.  
Кад надлежни орган установи да су алтернативни начини усклађивања у складу са Спроведбеним правилима, без одгађања ће:
    - обавијестити подносиоца захтјева да се алтернативни начини усклађивања могу имплементирати и, ако је примјењиво, допунити одобрење или потврду подносиоцу захтјева у складу с тим; и
    - обавијестити Агенцију о садржају, укључујући копије све релевантне документације након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума;
    - обавијестити друге MS о алтернативним начинима усклађивања који су прихваћени.
  - Кад надлежни орган користи алтернативне начине усклађивања како би постигао усклађивање са овим правилником, он ће:
    - учинити их доступним свим организацијама и особама које надзире; и
    - без одгађања обавијестити Агенцију након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе V Протокола II ЕСАА споразума.
- Надлежни орган ће обезбиједити Агенцији потпун опис алтернативних начина усклађивања, укључујући све ревизије процедура које могу бити релевантне, као и процјену којом доказује да је удовољено овом правилнику.
- ARA.GEN.125. Информације за Агенцију**
- Надлежни орган обавјештава Агенцију у случају било каквих значајних проблема повезаних са спровођењем овог правилника у року од 30 дана од тренутка када је надлежни орган сазнао за проблем након што Босна и

Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума.

- (b) Не доводећи у питање прописе у вези са извјештавањем о догађајима, надлежни орган што је прије могуће Агенцији доставља све за безбједност значајне информације које произилазе из извјештаја о догађајима који су похрањени у бази података.

#### **ARA.GEN.135 Реакција на проблем безбједности без одгађања**

- (a) Не доводећи у питање прописе у вези са извјештавањем о догађајима, надлежни орган успоставља систем за примјерено прикупљање, анализу и ширење информација о безбједности.
- (b) Агенција успоставља систем за одговарајућу анализу свих релевантних задржаних информација о безбједности и без непотребног одгађања државама чланицама и Комисији доставља све информације, укључујући препоруке или корективне мјере које треба предузети, потребне за правовремену реакцију на безбједности проблем који укључује производе, дијелове, неуграђену опрему, особе или организације који подлијежу овом правилнику.
- (c) Након задржања информација из (a) и (b), надлежни орган ће предузети прикладне мјере како би исправно приступио проблему о безбједности.
- (d) мјерама предузетима на основу наведеног под (c) одмах се обавјештавају све особе или организације које морају поступити у складу с тим мјерама на основу овог правилника. Надлежни орган о тим мјерама такође обавјештава Агенцију и, ако је потребна заједничка активност, друге предметне државе чланице након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума.

### **ОДЈЕЉАК II**

#### **Управљање**

#### **ARA.GEN.200 Систем управљања**

- (a) Надлежни орган ће успоставити и одржавати систем управљања, укључујући најмање:
- (1) документоване политике и поступке који описују његову организацију, средства и методе за постизање усклађености с овим правилником. Ти се поступци морају ажурирати и служити као основни радни документи унутар тог надлежног органа за све релевантне послове;
  - (2) довољан број особља за спровођење задатака и извршавање дужности. То особље мора бити квалификовано за извођење свих додијељених задатака и посједовати потребна знања, искуство, иницијална и периодична оспособљавања како би се обезбиједила континуирана стручност. Систем ће бити постављен на начин да се може планирати расположивост особља, како би се обезбиједило исправно извршење свих задатака;
  - (3) прикладне просторије и канцеларије за извођење додијељених задатака;
  - (4) функцију за надгледавање усклађености система управљања с релевантним захтјевима и прикладност процедура укључујући успостављање интерног процеса аудитовања и процеса управљања безбједносним ризицима. Надгледавање усклађености мора укључивати систем повратних информација о налазима с аудита према вишем руководећем особљу надлежног органа како би се обезбиједила

имплементација корективних активности како је потребно; и

- (5) особу или групу особа, који су одговорни вишем руководећем особљу надлежног органа за функцију надгледања усклађености.
- (b) Надлежни орган мора, за свако подручје активности, укључујући систем управљања, именовати једну или више особа које ће имати одговорност за управљање релевантним задацима.
- (c) Надлежни орган успоставља поступке за учествовање у међусобној размјени свих потребних информација и помоћи с другим надлежним органима на које се то односи, или у тој држави чланици или у другој држави чланици, укључујући сљедеће информације:
- (1) информације о свим издатим налазима, корективним накнадним мјерама предузетима на основу тих налаза и присилним мјерама за обезбјеђење спровођења прописа предузетим на основу надзора особа и организација које спроводе активности на државном подручју државе чланице, али су их сертифицивали надлежни органи друге државе чланице или Агенција;
  - (2) информације добивене на основу обавезног и добровољног извјештавања о догађајима како је прописано тачком ORA.GEN.160 Анекса VII.
- (d) Копија свих процедура повезаних са системом управљања и допуне и измјене истих морају бити доступне Агенцији у сврху стандардизације.

#### **ARA.GEN.205 Додјелљивање задатака квалификованим субјектима**

- (a) Релевантни задаци у сврху иницијалног сертифицивања или континуираног надзора особа или организација који су предмет овог прописа биће додијељени само квалификованим субјектима држава чланица. Када додјелује задатке, надлежни орган ће обезбиједити да има:
- (1) успостављен систем тако да иницијално и континуирано процјенује да квалификован субјект испуњава захтјеве које утврђује надлежни орган. Овај систем и резултати процјена морају бити документовани;
  - (2) успостављен документован споразум с квалификованим субјектом, одобрен од обје стране на прикладном нивоу управљања, који јасно дефинише:
    - (i) задатке који морају бити спроведени;
    - (ii) изјаве, извјештаје и записе који морају бити обезбијеђени;
    - (iii) техничке услове који се морају задовољити у спровођењу таквих задатака;
    - (iv) покривеност повезане одговорности; и
    - (v) заштиту информација стечених приликом извођења таквих задатака.
- (b) Надлежни орган ће обезбиједити да интерни процес аудита и процес управљања безбједносним ризицима захтијевани тачком ARA.GEN.200(a)(4) покрива све процесе сертифицивања и континуираног надзора који се спроводи у његово име.

#### **ARA.GEN.210. Промјене у систему управљања**

- (a) Надлежни орган мора имати успостављен систем за утврђивање промјена које утичу на његову способност обављања својих задатака и извршавање својих одговорности како је дефинисано овим правилницима делегираним и спроведбеним актима донесеним на основу овог правилника. Тај систем му омогућава да

- према потреби предузима мјере како би његов систем управљања остао прикладан и дјелотворан.
- (b) Надлежни орган правовремено ажурира свој систем управљања у складу с било каквом измјеном овог правилника и како би се обезбиједило дјелотворно спровођење.
- (c) Надлежни орган обавјештава Агенцију о промјенама које утичу на његову способност обављања својих задатака и извршавање својих одговорности како је дефинисано у овом правилнику и делегираним и спроведбеним актима донесенима на основу овог правилника након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА Споразума.

#### ARA.GEN.220 Чување записа

- (a) Надлежни орган ће успоставити систем чувања записа обезбјеђујући прикладно складиштење, приступ и поуздано праћење:
- (1) документованих политика и процедура система управљања;
  - (2) оспособљавања, квалификације и ауторизације свог особља;
  - (3) расподјеле задатака, покривајући елементе који се захтијевају у ARA.GEN.205, као и детаље додијељених задатака;
  - (4) процеса сертификавања и подношења пријаве, те надзора сертификованих и пријављених организација;
  - (5) процеса за издавања дозвола, овлашћења и потврда и континуирани надзор носилаца тих дозвола, овлашћења и потврда;
  - (6) процеса за издавање потврда FSTD квалификација и континуирани надзор FSTD и организација које њима оперишу;
  - (7) надзора особа и организација које спроводе своје активности на подручју Босне и Херцеговине, али су под надзором или су сертификовани од надлежног органа друге државе чланице или Агенције, како је договорено између тих надлежних органа;
  - (8) евалуације и обавјештавања Агенције о алтернативним начинима усклађивања предложених од организација и процјене алтернативних начина усклађивања које користи надлежни орган;
  - (9) налаза, корективних активности и датума затварања активности;
  - (10) предузетих присилних мјера за обезбјеђивање спровођења прописа;
  - (11) безбједносних информација и даљих мјера;
  - (12) примјене одредби о флексибилности у складу са овим правилником; и
  - (13) поступка оцјењивања и одобравања ваздухоплова утврђеног у ORA.ATO.135(a) и DTO.GEN.240(a).
- (b) Надлежни орган дужан је успоставити и ажурирати списак свих потврда организација, потврда о квалификацији FSTD и дозвола и потврда особља које је издало, пријава DTO које је примило, те програма оспособљавања DTO-а које је верификовало или одобрило као усклађене са Анексом I (Дио-FCL), Анексом III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се уређују

детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице.

- (c) Сви записи ће се чувати најмање у периоду спецификованим овим правилником. У случају одсутности такве индикације, записи ће се чувати најмање 5 година у зависности од примјењивог закона о заштити података.

#### ОДЈЕЉАК III

#### Надзор, сертификавање и поступци предузимања присилних мјера у сврху обезбјеђења примјене прописа ARA.GEN.300 Надзор

- (a) Надлежни орган ће верификовати:
- (1) усклађеност са захтјевима примјењивим за организације или особе прије издавања потврде, одобрења, потврде FSTD квалификације организацији или дозволе, овлашћења или потврде особљу, како је примјењиво;
  - (2) континуирану усклађеност са захтјевима примјењивим на особе које поседују дозволе, овлашћења и потврде, организације које је сертификовало, носиоце квалификација FSTD и организације од којих је примило пријаву;
  - (3) имплементацију одговарајућих мјера безбједности условљених од надлежног органа како је дефинисано у ARA.GEN.135(c) и (d).
- (b) Верификација ће:
- (1) бити поткријепљена документацијом специфично намијењеном како би особљу одговорном за надзор безбједности обезбиједила упутства како би могли обављати своје послове;
  - (2) дати резултате надзора безбједности особама и организацијама којих се то тиче;
  - (3) бити заснована на аудитима и инспекцијама, укључујући оних на рампи и на ненајављеним инспекцијама; и
  - (4) обезбиједити надлежном органу доказе потребне у случају да је потребно даље поступање, укључујући мјере предвиђене с ARA.GEN.350 и ARA.GEN.355.
- (c) Обим надзора дефинисаног у (a) и (b) мора узети у обзир резултате активности пријашњих надзора и безбједносне приоритете.
- (d) Без обзира на стручности државе чланице и њихове обавезе из ARO.RAMP, обим активности надзора обављених на подручју Босне и Херцеговине од особа или организација успостављених или настањених у другој држави чланици ће бити одређен на основу безбједносних приоритета, као и на активностима пријашњих надзора.
- (e) Гдје активност особе или организације укључује више од једне државе чланице или Агенцију, надлежни орган одговоран за надзор под (a) може пристати да задатке надзора спроводи надлежни орган(органи) државе чланице(a) гдје се активности догађају, или Агенција. Било која особа или организација која је субјект таквог договора ће бити информисана о постојању договора и о његовом обиму.
- (f) надлежни орган ће сакупити и обрадити све информације које сматрају да су корисне за надзор, укључујући инспекције на рампи и ненајављене инспекције.

#### ARA.GEN.305 Програм надзора

- (a) Надлежни орган ће успоставити и одржавати програм надзора који обухвата активности надзора захтијевањог у ARA.GEN.300 и ARO.RAMP.

(b) За организације сертифициване од надлежног органа и носиоце потврде FSTD квалификација, програм надзора мора бити развијен, водећи рачуна о специфичној природи тих организација, комплексности активности, резултата пријашњих сертификација и/или активности надзора и мора бити засновано на процјени припадајућих ризика. Укључиваће унутар сваког планираног циклуса надзора:

- (1) аудите и инспекције, укључујући оне на рампи и ненајављене инспекције како је прикладно; и
- (2) састанке сазване између одговорног руководиоца и надлежног органа како би се обезбиједило да обоје остану информисани о значајним темама.

(c) За организације сертифициване од надлежног органа и за носиоце потврде FSTD квалификације примјењиваће се планиран циклус надзора који неће бити дужи од 24 мјесеца.

Планиран циклус надзора може се смањити ако постоји доказ да је безбједносно извођење организације или носиоца потврде FSTD квалификације смањено.

Планиран циклус надзора може бити проширен на највише 36 мјесеци ако је надлежни орган утврдио да је, током посљедња 24 мјесеца:

- (1) организација континуирано доказивала успјешну идентификацију безбједносних опасности и управљање припадајућих ризика;
- (2) организација континуирано доказивала под ORA.GEN.130 да има потпуну контролу над свим промјенама;
- (3) нису издати налази нивоа 1; и
- (4) су све корективне активности биле имплементирани унутар временског периода прихваћеног или продуженог од надлежног органа како је дефинисано у ARA.GEN.350(d)(2).

Планиран циклус надзора може надаље бити проширен на максимално 48 мјесеци ако је, уз све наведено горе, организација успоставила, и надлежни орган одобрио, ефикасан континуиран систем пријављивања надлежном органу у вези безбједносног извођења и у складу с прописима саме организације.

(са) независно од тачке (c), за организације које спроводе само оспособљавање за LAPL, PPL, SPL или BPL, те повезана овлашћења и потврде, примјењује се планирани циклус надзора који није дужи од 48 мјесеци. Планирани циклус надзора смањује се ако постоје докази да је безбједносно извођење организације смањено.

Планирани циклус надзора може се продужити на највише 72 мјесеца, ако је надлежни орган утврдио да је током претходних 48 мјесеци:

- (1) организација доказала да успјешно идентификује опасности у подручју безбједности ваздушног саобраћаја и управља припадајућим ризицима, што је видљиво из резултата годишњег прегледа у складу са ORA.GEN.200(c);
- (2) организација је задржала континуирану контролу над свим промјенама у складу са ORA.GEN.130, што је видљиво из резултата годишњег прегледа у складу са ORA.GEN.200(c);
- (3) нису издати налази нивоа 1; и
- (4) све корективне активности спроведене су унутар временског периода који је надлежни орган прихватио или продужио како је дефинисано у ARA.GEN.350(d)(2).

(d) За особе које посједују дозволе, овлашћења или потврде издате од надлежног органа програм надзора

ће укључивати инспекције, укључујући ненајављене инспекције, како је прикладно.

- (e) Програм надзора ће укључивати записе датума кад су аудити, инспекције и састанци планирани и кад су такви аудити, инспекције и састанци одржани.
- (f) Независно од (b), (c) и (са) програм надзора DTO израђује се узимајући у обзир специфичну природу организације, сложеност њених активности и резултате прошлих надзорних активности, те се заснива на процјени ризика повезаној с врстом оспособљавања које се спроводи. Надзорне активности обухватају инспекције, укључујући ненајављене инспекције, и могу, ако надлежни орган процијени да је потребно, укључивати аудите.

#### **ARA.GEN.310 Процедура прве сертификације – организације**

- (a) Након запримања захтјева за прво стицање потврде организације, надлежни орган ће верификовати усклађеност организације с примјењивим захтјевима.
- (b) Кад се установи да је организација у складу с примјењивим захтјевима, надлежни орган ће издати потврду(-е), како је установљено у додацима III и V овог дијела. Потврде ће бити издате на неограничено вријеме. Привилегије и обим активности за које је организација одобрена ће бити спецификоване у условима одобрења приложеној потврди(-ама).
- (c) Како би се омогућило организацији да имплементира промјене без претходног одобрења надлежног органа у складу с ORA.GEN.130, надлежни орган ће одобрити процедуру коју поднесе организација дефинишући обим таквих промјена и описујући како ће се управљати таквим промјенама и како ће се оне пријављивати.

#### **ARA.GEN.315. Процедура за издавање, продужавање, обнављање или промјену дозвола, овлашћења или потврда – особе**

- (a) Након што заприми захтјев за стицање, продужавање, обнављање или промјену дозволе, овлашћења или потврде особе и било коју поткрепљујућу документацију, надлежни орган ће верификовати испуњава ли подносилац захтјева примјењиве захтјеве.
- (b) Кад установи да подносилац захтјева испуњава примјењиве захтјеве, надлежни орган ће издати, продужити, обновити или промијенити дозволу, овлашћење или потврду.

#### **ARA.GEN.330 Промјене – организације**

- (a) Након што заприми захтјев за промјену која захтијева претходно одобрење, надлежни орган ће прије него што изда одобрење процијенити и верификовати усклађеност организације с примјењивим захтјевима. Надлежни орган ће прописати услове под којима организација може изводити операције током промјене, осим ако надлежни орган утврди да потврда организације мора бити суспендована. Кад установи да организација испуњава примјењиве захтјеве, надлежни орган ће одобрити промјену.
- (b) Без обзира на било које додатне присилне мјере за обезбјеђење спровођења прописа, кад организација имплементира промјене које захтијевају претходно одобрење а да претходно није запримила одобрење надлежног органа наведено под (a), надлежни орган ће суспендовати, ограничити, или укинути потврду организације.
- (c) За промјене које не захтијевају претходно одобрење, надлежни орган ће процијенити је ли информација



достављена у обавјештењу од организације у складу с ОРА.GEN.130 како би верификовала усклађеност с примјењивим захтјевима. У случају да не испуњава захтјеве, надлежни орган ће:

- (1) обавијестити организацију о неиспуњавању захтјева и захтијевати даље промјене; и
  - (2) у случају налаза нивоа 1 или 2, поступити у складу с АРА.GEN.350.
- (d) Независно од (a), (b) и (c), у случају измјена информација из пријава које су примљене од DTO или програма оспособљавања којим се користи DTO, а о којима је обавијештено у складу DTO.GEN.116 Анекса VIII (Дио-DTO), надлежни орган ће поступити у складу са захтјевима из АРА.DTO.105 и АРА.DTO.110, како је примјењиво.

#### **АРА.GEN.350 Налази и корективне активности – организације**

- (a) надлежни орган ће за надзор у складу са АРА.GEN.300(a) имати систем за анализирање налаза у сврху утврђивања значаја на безбједност.
- (b) надлежни орган ће издати налаз нивоа 1 кад утврди значајну неусклађеност с примјењивим захтјевима овог правилника, с процедурама и приручницима организације или с условима одобрења или потврде која смањује безбједност или озбиљно доводи у опасност безбједност летења.

Налази нивоа 1 укључују:

- (1) онемогућавање приступа надлежном органу до смјештаја организације како је дефинисано у ОРА.GEN.140 током нормалних радних сати и након два писана захтјева;
  - (2) стицање или одржавање важења потврде организације кроз фалсификовање поднесених документованих доказа;
  - (3) доказе о злоупотреби или неовлашћеном коришћењу потврде организације; и
  - (4) недостатак одговорног руководиоца.
- (c) надлежни орган ће издати налаз нивоа 2 кад утврди било какву неусклађеност примјењивих захтјева овог правилника с процедурама и приручницима организације или с условима одобрења или потврде која би могла смањити ниво безбједности или довести у опасност безбједност летења.
- (d) Кад се утврди налаз током надзора или на било који други начин, надлежни орган ће, без обзира на било коју додатну активност захтијевану овим правилником, доставити налаз организацији у писаном облику и захтијевати корективну активност повезану с утврђеном неусклађеношћу. Гдје је релевантно, надлежни орган ће обавијестити државу у којој је ваздухоплов регистрован.
- (1) У случају налаза нивоа 1, надлежни орган ће предузети без одгађања и одговарајуће активности како би забранио или ограничио активности и, ако је прикладно, предузети активности за укидање потврде или одређеног одобрења или ограничити или суспендовати у цјелости или у дијелу, у зависности од озбиљности налаза нивоа 1, док организација не предузме задовољавајуће корективне активности.
  - (2) У случају налаза нивоа 2, надлежни орган ће:
    - (i) допустити организацији период за имплементацију корективне активности прикладно природи налаза, које ни у ком случају иницијално не смије бити дужи од 3 мјесеца. На крају тог периода, те у

зависности од природе налаза, надлежни орган може продужити тромјесечни период на основу задовољавајућег корективног плана активности договореног с надлежним органом; и

- (ii) процијенити корективну активност и имплементациони план предложен од организације и, ако процјеном закључи да су довољни за рјешавање неусклађености, прихватити исту.
- (3) Ако организација не успије поднијети прихватљив план корективних активности, или спровести корективне активности у периоду прихваћеном или продуженом од надлежног органа, налаз ће се подићи на налаз нивоа 1 и спровешће се мјере наведене под (d)(1).
- (4) надлежни орган ће забиљежити све налазе које је подигао или које је саопштио, гдје је примјењиво, и присилне мјере у сврху обезбјеђења примјене прописа које је предузео, као и корективне активности и датум затварања активности за налазе.
- (da) Одступајући од (a) до (d), кад је ријеч о DTO, ако током надзора или на неки други начин надлежни орган пронађе доказе који указују на неусклађеност DTO са битним захтјевима из Анекса X овог правилника, захтјевима из Анекса I (Дио-FCL) и Анекса VIII (Дио-DTO) овог правилника или захтјевима из Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, надлежни орган:
- (a) саставља налаз, биљежи га, обавјештава о њему писаним путем представника DTO и одређује разуман рок у којем DTO треба предузети кораке наведене у DTO.GEN.150 Анекса VIII (Дио-DTO);
  - (b) предузима тренутне и примјерене мјере ради ограничавања или забране активности оспособљавања које нису усклађене док DTO не предузме корективне активности из тачке 1. ако дође до било које од сљедећих ситуација:
    - (i) утврђен је безбједносни проблем;
    - (ii) DTO није предузео корективне активности у складу с DTO.GEN.150;
  - (c) у односу на програме оспособљавања из DTO.GEN.230(c) Анекса VIII (Дио-DTO) ограничава, суспендује или укида одобрење за програм оспособљавања;
  - (d) предузима додатне присилне мјере за обезбјеђење спровођења прописа потребне за прекид неусклађености и, према потреби, уклања њене посљедице.
  - (e) Не доводећи у питање могуће додатне присилне мјере, ако орган државе чланице у складу с АРА.GEN.300 (d) утврди да организација, коју је сертификовао надлежни орган друге државе чланице или која се пријавила том органу или Агенцији, не поштује битне захтјеве из Анекса X овог правилника, захтјеве из Анекса I (Дио-FCL), Анекса VII (Дио-ORA) и Анекса VIII (Дио-DTO) овог правилника или захтјеве из Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање

дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, тај орган о томе обавјештава надлежни орган.

#### **ARA.GEN.355 Налази и присилне мјере за обезбјеђење спровођења прописа – особе**

- (a) Ако, током надзора или на било који други начин, надлежни орган одговоран за надзор у складу с АРА.GEN.300(a) пронађе доказ који показује неусклађеност с примјењивим захтјевима за особу која посједује дозволу, овлашћење или потврду издату у складу са овим правилником, надлежни орган ће подићи налаз, забиљежити га и обавијестити носиоца дозволе, овлашћења или потврде у писаном облику.
- (b) Кад се такав налаз подигне, надлежни орган ће спровести истрагу. Ако се налаз потврди, надлежни орган ће:
- (1) ограничити, суспендовати или укинути дозволу, овлашћење или потврду, како је примјењиво, кад је идентификован проблем о безбједности; и
  - (2) предузети даље присилне мјере за обезбјеђење спровођења прописа потребне да би се спријечило настављање неусклађености.
- (c) Када је примјењиво, надлежни орган ће обавијестити особу или организацију која је издала љекарско увјерење или потврду.
- (d) Без обзира на даље присилне мјере за обезбјеђење спровођења прописа, кад надлежни орган државе чланице дјелује у складу с одредбама АРА.GEN.300(d) пронађе доказ о неусклађености с примјењивим захтјевима за особу која посједује дозволу, овлашћење или потврду издату од надлежног органа било које државе чланице, оно ће о томе обавијестити тај надлежни орган.
- (e) Ако се, током надзора или на било који други начин, пронађе доказ који показује неусклађеност с примјењивим захтјевима за особу која је предмет захтјева из овог правилника, а не посједује дозволу, овлашћење или потврду издате у складу с овим правилником, надлежни орган који је идентификовао неусклађеност ће предузети присилне мјере за обезбјеђење спровођења прописа потребне како би се спријечио наставак неусклађености.

#### **ARA.GEN.360 Промјена надлежног органа**

- (a) Након примања захтјева носиоца дозволе за промјену надлежног органа, како је наведено у FCL.015 (e) Анекса I (Дио-FCL), BFCL.015 (f) Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или SFCL.015 (f) Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, надлежни орган који је примио захтјев без одгањања од надлежног органа носиоца дозволе тражи да одмах пренесе све од сљедећег:
- (1) потврду дозволе;
  - (2) копије медицинске документације носиоца дозволе коју тај надлежни орган води у складу са АРА.GEN.220 и АРА.MED.150. Медицинска документација се преноси у складу с MED.A.015 Анекса IV (Дио-MED) и укључује сажетак релевантне историје болести подносиоца захтјева,

коју провјерава и потписује медицински процјењивач.

- (b) Надлежни орган који обавља пренос задржава изворну дозволу носиоца дозволе и медицинску документацију у складу са АРА.GEN.220, АРА.FCL.120 и АРА.MED.150.
- (c) Надлежни орган прималац одмах поново издаје дозволу и љекарско увјерење под условом да је примио и обрадио све документе наведене под (a). Након поновног издавања дозволе и љекарског увјерења, надлежни орган прималац одмах од носиоца дозволе захтјева да му достави дозволу коју је издао надлежни орган које обавља пренос и припадајуће љекарско увјерење.
- (d) Надлежни орган прималац одмах обавјештава надлежни орган који обавља пренос о поновном издавању дозволе и љекарског увјерења носиоцу дозволе, те да је носиоца дозволе предао дозволу и припадајуће љекарско увјерење у складу са (c). До пријема таквог обавјештења, надлежни орган који обавља пренос остаје одговоран за издавање дозволе и љекарског увјерења изворно издатих том носиоцу дозволе.

### **ПОДДИО FCL СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЛИЦЕНЦИРАЊЕ ЛЕТАЧКЕ ПОСАДЕ ОДЈЕЉАК I Уопштено**

#### **ARA.FCL.120 Чување записа**

Поред записа захтијеваних из АРА.GEN.220(a), надлежни орган ће у систем чувања записа укључити и резултате испита из теоријског знања и процјене вјештина пилота.

### **ОДЈЕЉАК II Дозволе, овлашћења и потврде ARA.FCL.200 Процедуре за издавање, продужавање и обнављање дозвола, овлашћења или потврда**

- (a) Издавање дозвола и овлашћења. Надлежни орган ће издати дозволу члана летачке посаде и припадајућа овлашћења употребом обрасца одређеног у Додатку I овог дијела.
- Ако пилот намјерава летјети изван подручја Босне и Херцеговине ваздухопловом регистрованим у држави чланице која није држава чланица која је издала дозволу члана летачке посаде, надлежни орган:
- (1) у подстав XIII додаје сљедећу напомену о дозволи члана летачке посаде: "Ова дозвола је аутоматски валидирана у складу с додатком ICAO-а овој дозволи" и
  - (2) ставља додаток ICAO-а на располагање пилоту у штампаном или електронском облику.
- (b) Издавање потврде инструктора и испитивача. Надлежни орган ће издати потврду инструктора или испитивача као:
- (1) упис релевантних привилегија у дозволе пилота како је успостављено у Додатку I овог дијела; или
  - (2) одвојени документ, у облику и на начин како одреди надлежни орган.
- (c) Упис у дозволе од испитивача. Прије него што конкретно ауторизује одређене испитиваче да продужавају или обнављају овлашћења или потврде, надлежни орган мора развити одговарајуће процедуре.
- (d) Упис у дозволе од испитивача. Прије него што посебно ауторизује одређене инструкторе за продужавање овлашћења за класу једномоторних клипних авиона или

класу TMG, надлежни орган ће развити одговарајуће процедуре.

- (e) Инструктори за FI(B) или FI(S) потврду. Надлежни орган успоставља одговарајуће поступке за обављање летова за оспособљавање под надзором из:
- (1) BFCL.315 (a) (4) (ii) и BFCL.360 (a) (2) Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне; и
  - (2) SFCL.315 (a) (7) (ii) и SFCL.360 (a) (2) Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице.

#### ARA.FCL.205 Надзор испитивача

- (a) Надлежни орган ће развити програм надзора како би могао надгледати спровођење и извођење испитивача узимајући у обзир:
- (1) број испитивача који је сертификован; и
  - (2) број испитивача сертификован од других надлежних органа који користе своје привилегије на подручју гдје надлежни орган спроводи надзор.
- (b) Надлежни орган саставља списак испитивача које је сертификовао. У списку се наводе привилегије испитивача те га надлежни орган објављује и ажурира.
- (c) Надлежни орган ће развити процедуре одређивања испитивача за спровођење испита практичне оспособљености.

#### ARA.FCL.210 Информације за испитиваче

- (a) Надлежни орган обавјештава Агенцију о управним поступцима, захтјевима за заштиту личних података, одговорности, осигурању од незгода и накнадама које се примјењују на њеном државном подручју, те које користе испитивачи када спроводе испите практичне оспособљености, провјере стручности или процјене стручности подносиоца захтјева када орган надлежан за потврду подносиоца захтјева није исти онај који је додјелио потврду испитивачу након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума.
- (b) Како би обезбиједила ширење информација и приступ информацијама које је примила од надлежних органа према тачки (a), Агенција објављује те информације у формату који је прописала.
- (c) Надлежни орган може испитивачима које је сертификовао и испитивачима које су сертификовали други надлежни органи и који користе своје привилегије на његовом подручју доставити безбједносне критеријуме на које требају обратити пажњу када спроводе испите практичне оспособљености и провјере стручности у ваздухоплову.

#### ARA.FCL.215 Период важења

- (a) Кад издаје или обнавља овлашћење или потврду, надлежни орган или, у случају продужавања, испитивач посебно ауторизован од надлежног органа, ће продужити период важења до краја релевантног мјесеца.
- (b) Кад продужава овлашћење, потврду испитивача или инструктора, надлежни орган, или испитивач посебно ауторизован од надлежног органа ће продужити период важења овлашћења или потврде до краја релевантног мјесеца.
- (c) Надлежни орган, или испитивач посебно ауторизован од надлежног органа, ће уписати датум истека у дозволу или потврду.

- (d) Надлежни орган може развити процедуре којима ће се допустити да се привилегије носиоца дозволе или потврде користе у периоду најдуже до 8 седмица након што је успјешно положио примјенљив испит(e), док се не упише важење у дозволу или потврду.

#### ARA.FCL.220 Процедура за поновно издавање дозволе пилота

- (a) Надлежни орган ће поново издати дозволу кад год је то потребно због управних разлога и:
- (1) након иницијалног издавања овлашћења; или
  - (2) кад је став XII дозволе дефинисан у Додатку I овог дијела попуњен и кад није више преостало простора за нов упис.
- (b) Само важећа овлашћења и потврде ће се преписати у нови образац дозволе.

#### ARA.FCL.250 Ограничење, суспензија и укидање дозволе, овлашћења и потврда

- (a) Надлежни орган ограничава, суспендује или укида како је примјенљиво дозволу пилота и припадајућа овлашћења или потврде у складу са ARA.GEN.355 у, али не ограничавајући се само, сљедећим околностима:
- (1) дозволе пилота, овлашћења или потврда стечене кроз кривотворене поднесене документационе доказе;
  - (2) кривотворење записа књижице летења и дозволе или потврде;
  - (3) носиоци дозволе више не испуњавају примјенљиве захтјеве из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице;
  - (4) користи привилегије дозволе, овлашћења или потврде под утицајем алкохола или дрога;
  - (5) неусклађеност с примјенљивим оперативним захтјевима;
  - (6) постоје докази о злоупотреби и нелегалној употреби потврде; или
  - (7) неприхватљиво дјеловање у било којој фази дужности и одговорности испитивача.
- (b) ВHDCA такође може ограничити, суспендовати или укинути дозволу, овлашћење или потврду на основу писаног захтјева носиоца дозволе или потврде.
- (c) Сви испити практичне оспособљености, провјере стручности и процјене стручности спроведене током суспензије или након укидања потврде испитивача неће бити важеће.

### ОДЈЕЉАК III

#### Испити из теоријског знања

#### ARA.FCL.300 Процедуре спровођења испита

- (a) Надлежни орган успоставља потребне механизме и поступке ради омогућавања подносиоцима захтјева да приступе испиту из теоријског знања у складу с примјенљивим захтјевима из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице.
- (b) У случају ATPL, MPL, CPL и IR те процедуре ће испуњавати сљедеће:

- (1) Испити ће се одржавати у писаном облику или на рачунару.
  - (2) Питања за испите ће бити одабрана од надлежног органа, а према заједничкој методи која допушта покривање комплетног силабуса у сваком предмету, из Европске централне банке питања (ECQB). ECQB је база питања с више понуђених одговора коју посједује Агенција након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума.
  - (3) Испитивање из комуникација може се спровести засебно од других предмета. Подносилац захтјева, који је претходно положио један или више испита у комуникацијама VFR и IFR, неће бити поново испитан у релевантним секцијама.
- (c) Надлежни орган ће обавијестити подносиоце захтјева о језицима који су доступни за полагање испита.
  - (d) Надлежни орган ће успоставити одговарајуће процедуре како би се обезбиједио интегритет полагања испита.
  - (e) Ако надлежни орган установи да подносилац захтјева не испуњава процедуре за полагање испита током полагања испита, то ће се процијенити као пад, било из испита из појединог предмета или цијелог испита.
  - (f) Надлежни орган ће забранити подносиоцима захтјева за које се докаже да су варали на испиту полагање испита у периоду од најмање 12 мјесеци од датума кад су ухваћени у varaњу.

#### ПОДДИО СС

#### СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА КАБИНСКУ ПОСАДУ ОДЈЕЉАК I

##### Потврде кабинске посаде

#### ARA.CC.100 Процедуре за потврде кабинске посаде

- (a) Надлежни орган ће успоставити процедуре за издавање, чување записа и надзор потврда кабинске посаде у складу са ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 и ARA.GEN.300.
- (b) Потврде кабинске посаде ће издавати, користећи формат и спецификације утврђене у Додатку II овог дијела; или
  - (1) надлежни орган;
  - и/или, ако тако одлучи држава чланица
  - (2) организација одобрена у ту сврху од надлежног органа.
- (c) Надлежни орган ће објавити:
  - (1) који орган издаје потврде кабинске посаде на свом подручју; и
  - (2) ако су организације овлашћене у ту сврху, објавити списак тих организација.

#### ARA.CC.105 Суспензија или укидање потврде кабинске посаде

Надлежни орган мора предузети мјере у складу с ARA.GEN.355, укључујући суспензију или укидање потврде кабинске посаде, у следећим случајевима:

- (a) код неусклађености са Дијелом-СС или с примјењивим захтјевима Дијела-ORO и Дијела-CAT, кад је уочен безбједносни проблем;
- (b) стицање или одржавање важења потврде кабинске посаде кривотворењем поднесених документационих доказа;
- (c) коришћење привилегија потврда кабинске посаде под утицајем алкохола или дрога; и
- (d) постоје докази о злоупотреби и нелегалном коришћењу потврде кабинске посаде.

#### ОДЈЕЉАК II

#### Организације које спроводе оспособљавање кабинске посаде или издају потврде кабинске посаде ARA.CC.200 Одобрење организација које спроводе оспособљавање кабинске посаде и

- (a) Прије издавања одобрења организацији за оспособљавање или оператору комерцијалног ваздушног превоза за спровођење оспособљавања кабинске посаде, надлежни орган ће верификовати да:
  - (1) су начин спровођења оспособљавања, силабуси и припадајући програми курсева оспособљавања које спроводи организација у складу с примјењивим захтјевима Дијела-СС;
  - (2) наставна опрема која се користи за оспособљавање од организације представља реално окружење путничке кабине типа(-ова) ваздухоплова и техничке карактеристике опреме којом ће се користити кабинска посада; те
  - (3) су инструктори који спроводе оспособљавање искусни и одговарајуће квалификовани за подручја оспособљавања која спроводе.
- (b) Ако се, унутар држава чланица, може одобрити организација за издавање потврде кабинске посаде надлежни орган ће издати одобрења само оним организацијама које су усклађене са захтјевима наведеним под (a). Прије давања таквог одобрења, надлежни орган ће:
  - (1) процијенити способност и одговорност организација за обављање повезаних задатака;
  - (2) обезбиједити да је организација успоставила и документовала процедуре за обављање повезаних задатака, укључујући и спровођење провере(-а) од за то квалификованих особа, које нису у сукобу интереса и за издавање потврда кабинске посаде у складу са ARA.GEN.315 и ARA.CC.100 (b); те
  - (3) захтијевати од организације да омогући давање информација и документације везаних уз потврде кабинске посаде које издаје и њихових носилаца, које су релевантне за надлежни орган у сврху чувања својих записа, спровођења надзора и спровођења присилних мјера у сврху обезбјеђења спровођења прописа.

#### ПОДДИО АТО

#### СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ ПОВЕЗАНИ С ОДОБРЕНИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ (АТО)

#### ОДЈЕЉАК I

##### Уопштено

#### ARA.ATO.105 Програм надзора

Програм надзора за АТО мора укључивати надгледање стандарда курсева, укључујући узимање узорака летова оспособљавања с ученицима пилотима, ако је прикладно с обзиром на ваздухоплов који се користи.

#### ARA.ATO.110 Одобрење листе минималне опреме

Ако надлежни орган заприми захтјев за одобрење листе минималне опреме на основу ORO.MLR.105 Анекса III (Дио-ORO) и NCC.GEN.101 Анекса VI (Дио-NCC) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама, дужан је поступити у складу са ARO.OPS.205 Анекса II (Дио-ARO) тог правилника.

#### ARA.ATO.120 Чување записа

Осим записа захтијеваних у ARA.GEN.220, надлежни орган мора укључити у свој систем чувања записа детаље

курсева које спроводи АТО, и ако је примјењиво, записе повезане с FSTD који се користе за оспособљавање.

**ПОДДИО FSTD  
СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ ПОВЕЗАНИ С  
КВАЛИФИКАЦИЈОМ УРЕЂАЈА ЗА  
ОСПОСОБЉАВАЊЕ КОЈИ СИМУЛИРАЈУ ЛЕТ  
(FSTD)**

**ОДЈЕЉАК I  
Уопштено**

**ARA.FSTD.100 Процедура иницијалног прегледа**

- (a) По пријему захтјева за издавање потврде квалификације FSTD, надлежни орган мора:
- (1) прегледати FSTD за који је поднесен захтјев за иницијални преглед или за надоградњу у односу на примјењив ниво квалификације;
  - (2) оцијенити да је FSTD, у оним подручјима која су нужна, способан извршити процесе оспособљавања, тестирања и провјера чланова летачке посаде, како је примјењиво;
  - (3) спровести објективне, субјективне и функционалне тестове у односу на квалификациони ниво и оцијенити резултате таквих тестова како би се успоставила упутства за спровођење квалификационих тестова (QTG); и
  - (4) потврдити да је организација која ради са FSTD усклађена с примјењивим захтјевима. Наведено се не примјењује за иницијални преглед уређаја за оспособљавање из основних инструменталних процедура (BITD).
- (b) Надлежни орган ће одобрити QTG само онда кад је завршен иницијални преглед FSTD и кад се сва одступања у QTG понашају на задовољство надлежног органа. QTG произашао из процедуре иницијалног прегледа постаје оригинални QTG (MQTG), који представља основ за квалификацију FSTD и будуће периодичне прегледе FSTD.
- (c) Основи квалификације и специфични услови.
- (1) Надлежни орган може прописати специфичне услове за основе квалификације FSTD кад су испуњени захтјеви ORA.FSTD.210(a) и кад је доказано да специфични услови обезбјеђују еквивалентан ниво безбједности у односу на онај који је одређен у примјењивој спецификацији сертификације.
  - (2) Кад је надлежни орган, а који није Агенција, успоставио специфичне услове за основе квалификације FSTD, он ће без одгађања обавијестити о томе Агенцију након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума. Обавјештење мора укључивати цјелокупан опис специфичних прописаних услова, и процјену безбједности којом се доказује да је еквивалентан ниво безбједности у односу на онај који је одређен у примјењивој спецификацији сертификације успостављен.

**ARA.FSTD.110 Издавање потврде квалификације FSTD**

- (a) По завршетку прегледа FSTD и кад је утврђено да FSTD испуњава примјењиве основе квалификације у складу са ORA.FSTD.210 и кад организација која њиме ради испуњава примјењиве захтјеве за одржавање квалификације FSTD у складу с ORA.FSTD.100, надлежни орган издаће потврду квалификације FSTD неограниченог трајања, користећи образац како је одређено у Додатку IV овог дијела.

**ARA.FSTD.115 Привремена квалификација FSTD**

- (a) У случају увођења новог ваздухопловног програма, кад усклађеност са захтјевима одређеним у овом поддијелу за квалификацију FSTD нису могући, надлежни орган може издати привремени ниво квалификације FSTD.
- (b) За симулаторе летења (FFS) привремени ниво квалификације одобрава се само за ниво А, В или С.
- (c) Привремени ниво квалификације биће важећи до издавања коначног нивоа квалификације и, у сваком случају, неће прелазити 3 године.

**ARA.FSTD.120 Континуираност квалификације FSTD**

- (a) Надлежни орган континуирано надгледа организацију која ради FSTD како би утврдио да:
- (1) је комплетни сет тестова у MQTG поново спроведен прогресивно током 12-мјесечног периода;
  - (2) резултати периодичних прегледа настављају бити усклађени са стандардима дефинисаним у АРА.FSTD.100. Наведени прегледи спроводиће се:
  - (3) је конфигурациони контролни систем успостављен да обезбјеђује континуиран интегритет хардвера и софтвера квалификованог FSTD.
- (b) Надлежни орган спроводиће периодичне прегледе FSTD у складу с процедурама дефинисаним у АРА.FSTD.100. Наведени прегледи спроводиће се:
- (1) сваке године, у случају симулатора летења (FFS), уређаја за летачко оспособљавање (FTD) или уређаја за оспособљавање летачких и навигационих процедура (FNPT); почетак за сваки периодични 12-мјесечни период је датум иницијалне квалификације. Периодични преглед FSTD спроводи се унутар 60 дана прије краја овог 12-мјесечног периода периодичног прегледа.
  - (2) сваке 3 године, у случају BITD.

**ARA.FSTD.130 Промјене**

- (a) По пријему захтјева за одобрење било које промјене потврде квалификације FSTD, надлежни орган мора испунити захтјеве примјењивих елемената процедуре за иницијални преглед као што је описано у АРА.FSTD.100(a) и (b).
- (b) Надлежни орган може спровести специфични преглед усљед већих промјена или кад се сумња да способност FSTD није на иницијално одобреном нивоу квалификације.
- (c) Надлежни орган ће увијек спровести специфични преглед прије издавања одобрења за виши ниво квалификације FSTD.

**ARA.FSTD.135 Налази и корективне мјере – потврда квалификације FSTD**

Надлежни орган ограничава, суспендује или одузима, како је примјењиво, потврду квалификације FSTD у складу с АРА.GEN.350, али не ограничавајући се само на наведено, и у сљедећим околностима:

- (a) исхођење потврде квалификације FSTD фалсификовањем поднесених документационих доказа;
- (b) организација која ради FSTD не може више доказати да је FSTD усклађен с одобреним нивоом квалификације; или
- (c) организација која ради FSTD више не испуњава примјењиве захтјеве Дијела-ORA.

**ARA.FSTD.140 Чување записа**

Осим записа захтијеваних у АРА.GEN.220, надлежни орган мора чувати и ажурирати листу квалификованих FSTD које надгледа, датуме кад истиче период прегледа и датуми кад су ти прегледи спроведени.

**ПОДДИО АеМС**  
**СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ ПОВЕЗАНИ СА**  
**ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКИМ ЦЕНТРИМА**  
**(АеМС)**  
**ОДЈЕЉАК I**  
**Уопштено**

**ARA.АеМС.110 Процедура иницијалног сертификавања**

Процедура сертификавања за АеМС мора слиједити одредбе прописане у АРА.GEN.310.

**ARA.АеМС.150 Налази и корективне мјере – АеМС**

Не доводећи у питање АРА.GEN.350, налази нивоа 1 укључују, не ограничавајући се на следеће:

- (a) неуспјех у именовану вође АеМС;
- (b) неуспјех у обезбјеђивању медицинске повјерљивости ваздухопловно-медицинских записа; и
- (c) неуспјех у пружању медицинских и статистичких података надлежном органу у сврхе надзора.

**ПОДДИО МЕД**  
**СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ ПОВЕЗАНИ СА**  
**ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОМ**  
**СЕРТИФИКАЦИЈОМ**  
**ОДЈЕЉАК I**  
**Уопштено**

**ARA.MED.120 Медицински процјењивачи**

Надлежни орган мора именовати једног или више љекара процјењивача због послова описаних у овом одјељку. Медицински процјењивач мора бити лиценциран и квалификован у медицини и имати:

- (a) постдипломско радно искуство у медицини од најмање 5 година;
- (b) посебно знање и искуство у ваздухопловној медицини; и
- (c) специфично оспособљавање из медицинске сертификације.

**ARA.MED.125 Упућивање надлежном органу за издавање дозвола**

Кад АеМС или ваздухопловно-медицински испитивач (АМЕ) донесе одлуку о способности подносиоца захтјева надлежном органу за издавање дозволе:

- (a) медицински процјењивач или медицинско особље које је одредио надлежни орган мора процијенити релевантну медицинску документацију и затражити додатну медицинску документацију, љекарске прегледе и претраге кад је то потребно; и
- (b) медицински процјењивач мора утврдити способност подносиоца захтјева за издавање љекарског увјерења с једним или више ограничења ако је потребно.

**ARA.MED.130 Формат љекарског увјерења**

Љекарско увјерење усклађено је са следећим спецификацијама:

- (a) Садржај
  - (1) Држава гдје је издата дозвола пилота или гдје се пријављује (I),
  - (2) Категорија љекарског увјерења (II),
  - (3) Број потврде почиње УН кодом државе гдје је издата дозвола пилота или гдје се пријављује и у наставку с кодом бројева и/или слова с

арапским бројевима и латиничним писмом (III)

- (4) Име носиоца (IV),
- (5) Држављанство носиоца (VI),
- (6) Датум рођења носиоца: (дд/мм/гггг) (XIV),
- (7) Потпис носиоца (VII),
- (8) Ограничење (ограничења) (XIII),
- (9) Датум истека љекарског увјерења (IX) за:
  - (i) Категорија 1 једнопилотне комерцијалне операције превоза путника,
  - (ii) Категорија 1 друге комерцијалне операције,
  - (iii) Категорија 2,
  - (i) LAPL

(10) Датум љекарског прегледа

(11) Датум последњег електрокардиограма

(12) Датум последњег аудиограма

(13) Датум издавања и потпис АМЕ или медицинског процјењивача који је издао потврду. GMP може бити додат у ово поље ако националним законодавством државе чланице гдје је издата дозвола имају одобрење за издавање љекарског увјерења.

(14) Жиг или печат (XI)

- (b) Материјал: осим у случају LAPL издатог од GMP папир или други материјал који се користи спречава или одмах показује било какве промјене или брисања. Сваки унос или брисање у обрасцу јасно одобрава надлежни орган.
- (c) Језик: дозволе су написане националним језиком и енглеским и другим језицима како надлежни орган сматра прикладним.
- (d) Сви датуми на љекарском увјерењу написани су у формату дд/мм/гггг.

**ARA.MED.135 Ваздухопловно-медицински обрасци**

Надлежни орган мора користити обрасце за:

- (a) образац захтјева за љекарско увјерење;
- (b) образац извјештаја љекарског прегледа за подносиоце захтјева за категорију 1 и категорију 2; и
- (c) образац извјештаја љекарског прегледа за подносиоце захтјева за дозволу пилота лаког ваздухоплова (LAPL).

**ARA.MED.145 GMP обавјештење надлежном органу**

Надлежни орган, кад је примјењиво, мора успоставити процес обавјештавања за љекаре опште/породичне медицине (GMP) ради обезбјеђивања да је GMP свјестан медицинских захтјева прописаних у MED.B.095.

**ARA.MED.150 Чување записа**

- (a) Поред записа захтијеваних у АРА.GEN.220, надлежни орган мора у свој систем чувања записа укључити детаље ваздухопловно-медицинских љекарских прегледа и процјена послатих од АМЕ, АеМС или GMP.
- (b) Сви ваздухопловно-медицински записи носиоца дозвола морају се чувати најмање 10 година након истека последњег љекарског увјерења.
- (c) За потребе ваздухопловно-медицинских процјена и стандардизације, ваздухопловно-медицински записи морају бити доступни након писмене сагласности подносиоца захтјева/носиоца дозволе:
  - (1) АМЕ, АеМС или GMP у сврху завршетка ваздухопловно-медицинске процјене;

- (2) комисији за медицинску ревизију која може бити основана од надлежног органа за другостепену ревизију граничних случајева;
  - (3) релевантним медицинским стручњацима за потребе завршетка ваздухопловно-медицинске процјене;
  - (4) медицинском процјењивачу надлежног органа друге државе чланице ради заједничког надзора;
  - (5) подносиоцу захтјева/носиоцу дозволе на његов писани захтјев; и
  - (6) послије изузимања података о идентитету подносиоца захтјева/носиоца дозволе Агенцији у сврху стандардизације.
- (d) Надлежни орган може ваздухопловно-медицинске записе учинити доступним за друге сврхе од оних наведених под (c) у складу са релевантним одредбама прописа о заштити података.
- (e) Надлежни орган мора водити списак:
- (1) свих АМЕ који посједују важећу потврду издату од тог органа; и
  - (2) гдје је примјењиво, свих GMP који раде као АМЕ на њиховом подручју.

Ти спискови ће бити доступни другим државама чланицама и Агенцији на захтјев.

#### **ARA.MED.160 Размјена информација о љекарским увјерењима путем централне базе**

- (a) Агенција успоставља и води централну базу, Европску базу ваздухопловно-медицинских података (EAMR).
- (b) У сврхе медицинске сертификације и надзора над кандидатима за љекарско увјерење категорије 1 и носиоцима тог увјерења, те за надзор над АМЕ и АеМС, особе из (c) размјењују сљедеће информације путем EAMR:
  - (1) основне податке о кандидату за љекарско увјерење категорије 1 или носиоцу тог увјерења: надлежни орган за дозволе; презиме и име; датум рођења; држављанство; адреса е-поште и број једне идентификационе исправе или више њих (национална лична карта или пасош) које је доставио кандидат;
  - (2) податке из љекарског увјерења категорије 1: датум љекарског прегледа или, ако љекарски преглед није завршен, датум почетка љекарског прегледа; датум издавања и истека важења љекарског увјерења категорије 1; мјесто прегледа; статус ограничења; статус тог увјерења (нов, враћен, привремено одузет, одузет); јединствени референтни број медицинског процјењивача надлежног органа, АМЕ или АеМС који је издао то увјерење и његовог надлежног органа.
- (c) За потребе наведеног под (b) приступ EAMR и информацијама које садржава морају имати сљедеће особе:
  - (1) медицински процјењивачи надлежног органа за дозволе који су процјењивачи кандидата за љекарско увјерење категорије 1 или његовог носиоца и све друго овлашћено особље тог органа задужено за израду или вођење записа о том кандидату или носиоцу како се захтијева овим правилником;
  - (2) АМЕ и друго овлашћено особље АеМС којима је кандидат или носилац дао изјаву у складу са ставом MED.A.035 (b) (2).;
  - (3) све овлашћено особље надлежног органа задужено за надзор над АМЕ или АеМС који проводе

ваздухопловно-медицинске процјене тих кандидата или носилаца.

Притом, Агенција и надлежни органи могу одобрити другим особама приступ EAMR и информацијама које садржи ако је то потребно како би се обезбиједило добро функционисање EAMR, нарочито његово техничко одржавање. У том случају Агенција или надлежни орган се мора побринути да су те особе овлашћене и оспособљене, да им је приступ ограничен на оно што је нужно за потребе због којих им је приступ одобрен, те да су претходно прошле оспособљавање о примјењивим прописима о заштити личних података и повезаним мјерама заштите. Надлежни орган мора унапријед обавијестити Агенцију сваки пут кад особи одобрава такав приступ након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума.

- (d) Надлежни органи за дозволе, АМЕ и АеМС наведени под (c) уносе податке наведене под (b) у EAMR или, према потреби, ажурирају податке у њему одмах након сваког прегледа кандидата за љекарско увјерење категорије 1 или његовог носиоца.
- (e) Ако се ради о личним подацима како су дефинисани у релевантним одредбама прописа о заштити података морају при сваком уношењу или ажурирању унапријед о томе обавијестити кандидата за љекарско увјерење категорије 1 или његовог носиоца.
- (f) Агенција мора обезбиједити интегритет и безбједност EAMR и информација које садржи уз помоћ одговарајуће информатичке инфраструктуре. Она успоставља и примјењује, у договору с националним надлежним органима, протоколе и техничке мјере потребне како би се обезбиједило да је сваки приступ EAMR и информацијама које садржи законит и безбједан.
- (g) Агенција се мора побринути да се свака информација у EAMR избрише након 10 година. Тај период почиње од датума истека важења посљедњег љекарског увјерења категорије 1 издатог предметном кандидату или носиоцу или од датума посљедњег уноса или ажурирања података о том кандидату или носиоцу, у зависности који је датум каснији.
- (h) Агенција се мора побринути да кандидати за љекарско увјерење категорије 1 или његови носиоци могу приступати свим информацијама о себи у EAMR и да су упознати с тим да могу захтијевати да се подаци исправе или избришу. Надлежни органи за дозволе процјењују такве захтјеве и, кад сматрају да су предметне информације нетачне или непотребне за потребе наведене под (b), морају се побринути да се те информације исправе или избришу.

#### **ОДЈЕЉАК II**

#### **Ваздухопловно-медицинских испитивачи (АМЕ)**

#### **ARA.MED.200 Поступак издавања, продужавања, обнављања или промјене АМЕ потврде**

- (a) Процедура сертификавања АМЕ мора слиједити одредбе прописане у ARA.GEN.315. Прије издавања потврде, надлежни орган мора имати доказе да је АМЕ пракса у потпуности опремљена за обављање ваздухопловно-медицинских љекарских прегледа у обиму АМЕ потврде за коју је поднио захтјев.
- (b) Кад утврди да је АМЕ у складу с примјењивим захтјевима, надлежни орган издаје, продужава, обнавља или мијења потврду АМЕ на периоде који не премашују

три године, користећи и образац установљен у Додатку VII овог дијела.

#### **ARA.MED.240 Љекари опште/породичне медицине (GMP) који раде као АМЕ**

Надлежни орган мора обавијестити Агенцију и надлежне органе других држава чланица ако се ваздухопловно-медицински љекарски прегледи за LAPL на њиховом подручју могу обављати од GMP након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума.

#### **ARA.MED.245 Континуирани надзор АМЕ и GMP**

Код израде програма континуираног надзора наведеног у АРА.GEN.305, надлежни орган мора узети у обзир број АМЕ и GMP који користе своје привилегије унутар подручја гдје надлежни орган обавља надзор.

#### **ARA.MED.250 Ограничење, суспензија или одузимање АМЕ потврде**

- (a) Надлежни орган ограничава, суспендује или одузима АМЕ потврду у следећим случајевима:
- (1) АМЕ више не испуњава примјенљиве захтјеве;
  - (2) неуспјеха у задовољавању критеријума за сертификацију или континуирану сертификацију;
  - (3) мањкавитост ваздухопловно-медицинских записа или достављање нетачних података или информација;
  - (4) фалсификовања медицинских записа, потврде или документације;
  - (5) прикривања чињенице које се односе на подносиоца захтјева, односно носиоца медицинског свједочанства, или лажне или варајуће изјаве или излагања надлежном органу;
  - (6) неуспјеха исправљања налаза из надзора АМЕ праксе; и
  - (7) на захтјев сертификованог АМЕ.
- (b) Потврда АМЕ мора се аутоматски укинути у било којем од следећих случајева:
- (1) одузимање љекарске лиценце за обављање медицинске праксе; или
  - (2) брисање из регистра љекара.

#### **ARA.MED.255 Присилне мјере за обезбјеђење спровођења прописа**

Ако се током надзора или на било који други начин, пронађе доказ који показује одступање АеМС, АМЕ или GMP, орган надлежан за дозволе мора имати процес провере љекарских увјерења издатих од тог АеМС, АМЕ или GMP и може их учинити неважећим гдје је то потребно ради обезбјеђења безбједности летења.

### **ОДЈЕЉАК III**

#### **Медицинска сертификација**

#### **ARA.MED.315 Провјера љекарских извјештаја**

Надлежни орган за дозволе мора имати успостављен процес:

- (a) провере љекарских прегледа и процјене извјештаја за примљених од АеМС, АМЕ или GMP и обавјештавања истих о било којим недоследностима, пропустима или грешкама направљених у процесу процјењивања; и
- (b) асистирања АМЕ и АеМС на њихов захтјев у вези њихове одлуке о ваздухопловно-медицинској способности у спорним случајевима.

#### **ARA.MED.325 Процедура другостепене процјене**

Надлежни орган мора успоставити процедуру за разматрање граничних и спорних случајева с независним медицинским савјетницима, с искуством у пракси ваздухопловне медицине, који ће размотрити и препоручити способност подносиоца за медицинску сертификацију.

#### **ARA.MED.330 Посебне здравствене околности**

- (a) Када се открију нове медицинске технологије, лијекови или поступци помоћу којих се кандидати, који иначе не испуњавају захтјеве, могу оцијенити као здравствено способни, може се спровести истраживање ради прикупљања доказа о безбједном коришћењу привилегија дозволе.
- (b) Како би се спровело истраживање, надлежни орган, у сарадњи са најмање још једним надлежним органом, може развити и оцијенити протокол за медицинску процјену на основу којег ти надлежни органи могу издати одређени број љекарских увјерења за пилоте уз одговарајућа ограничења.
- (c) АеМС и АМЕ могу издавати љекарска увјерења само на основу истраживачког протокола ако их је тако упутио надлежни орган.
- (d) Протокол међусобно договарају дотични надлежни органи, те он укључује најмање:
  - (1) процјену ризика;
  - (2) преглед и оцјену литературе како би се доказало да издавање љекарског увјерења на основу истраживачког протокола неће угрозити безбједно коришћење привилегија дозволе;
  - (3) детаљне критеријуме за одабир пилота обухваћених протоколом;
  - (4) ограничења која ће се уписивати у љекарско увјерење;
  - (5) поступке праћења које спроводе дотични надлежни органи;
  - (6) одређивање крајњих тачака за прекид протокола.
- (e) Протокол је усклађен с одговарајућим етичким принципима.
- (f) Носиоцима дозволе с љекарским увјерењем издатим на основу протокола коришћење привилегија дозволе ограничава се на летове ваздухопловом регистрованим у једној од држава чланица укључених у истраживачки протокол. То се ограничење наводи у љекарском увјерењу.
- (g) Надлежни орган, након што Босна и Херцеговина испуни услове из друге фазе Анекса V Протокола II ЕСАА споразума:
  - (1) Агенцији доставља:
    - (i) истраживачки протокол прије спровођења;
    - (ii) појединости и квалификације именоване контакт тачке;
    - (iii) документоване извјештаје о редовним оцјенама учинковитости протокола;
  - (2) АеМС и АМЕ у својој надлежности ради информисања достављају појединости протокола прије спровођења.

### **ПОДДИО DTO**

#### **СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЈЕВИ ПОВЕЗАНИ С ПРИЈАВЉЕНИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ (DTO)**

#### **ARA.DTO.100 Пријава надлежном органу**

- (a) Након што прими пријаву од DTO, надлежни орган проверава садржава ли пријава све информације наведене у DTO.GEN.115 Анекса VIII (Дио-DTO) и



потврђује да је примило пријаву те представнику DTO додјељује појединачни референтни број DTO.

- (b) Ако пријава не садржи потребне информације или ако информације указују на неусклађеност с битним захтјевима из Анекса X овог правилника, захтјевима из Анекса I (Дио-FCL) и Анекса VIII (Дио-DTO) овог правилника или захтјевима из Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице надлежни орган поступа у складу са ARA.GEN.350(da).

#### **ARA.DTO.105 Измјене пријава**

Након што прими обавјештење о измјени информација из пријаве DTO, надлежни орган поступа у складу са ARA.DTO.100.

#### **ARA.DTO.110 Провјера усклађености програма оспособљавања**

- (a) Након што надлежни орган прими програм оспособљавања DTO и све измјене тог програма, што се доставља у складу са DTO.GEN.115(c) Анекса VIII (Дио-DTO), или захтјев за одобрење програма оспособљавања DTO, што се подноси у складу с DTO.GEN.230(c) тог анекса, надлежни орган провјерава да су ти програми оспособљавања усклађени са захтјевима из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице у зависности од случаја.
- (b) Кад се надлежни орган увјери да су програм оспособљавања DTO и све његове измјене усклађени с тим захтјевима, обавјештава о томе писаним путем представника DTO или, у случају из DTO.GEN.230(c) Анекса VIII (Дио-DTO), одобрава програм оспособљавања. За то одобрење користи се обрасцем из Додатка VIII овог анекса (Дио-ARA).
- (c) У случају било какве неусклађености надлежни орган поступа у складу с ARA.GEN.350(da) или, у случају из DTO.GEN.230(c) Анекса VIII (Дио-DTO), одбацује захтјев за одобрење програма оспособљавања.

#### **Додатак I**

##### **Дозвола члана летачке посаде**

Дозвола члана летачке посаде коју је држава чланица издала у складу с Анексом I (Дио-FCL), Анексом III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или Анексом III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице мора бити у складу са сљедећим спецификацијама:

- (a) Садржај. Број ставке увијек мора бити отиснут заједно с називом ставке. Ставке од I до XI су "сталне" ставке, а ставке од XII до XIV су

"промјене" ставке које се могу написати на одвојеном или одвојивом дијелу главног обрасца. Сваки одвојени или одвојиви дио мора бити јасно препознатљив као дио дозволе.

#### (1) Сталне ставке:

- (I) држава издавања дозволе;  
 (II) назив дозволе;  
 (III) серијски број дозволе који почиње са УН ознаком земље издавања дозволе иза које слиједи "FCL", "BFCL" или "SFCL" и ознака састављена од арапских бројева и/или слова латиничног писма;  
 (IV) име носиоца дозволе (латиничним писмом, чак и ако је писмо националног језика другачије од латинице);  
 (IVa) датум рођења;  
 (V) адреса носиоца дозволе;  
 (VI) држављанство носиоца дозволе;  
 (VII) потпис носиоца дозволе;  
 (VIII) надлежни орган те, према потреби, услови под којима је издата дозвола;  
 (IX) сертификација важења и одобрење за одобрене привилегије;  
 (X) потпис службеника који издаје дозволу и датум тог издавања; и  
 (XI) печат или жиг надлежног органа.

#### (2) Промјене ставке:

- (XII) овлашћења, потврде и, ако је ријеч о балонима и једрилицама, привилегије: класа, тип, потврде инструктора итд, са датумима истека важења, према потреби. Привилегије радиотелефоније (R/T) могу се налазити у дозволи или на засебној потврди;  
 (XIII) напомене: тј. посебне примједбе о ограничењима и примједбе о привилегијама, укључујући примједбе о језичкој способности, напомене о аутоматској валидацији дозвола, те овлашћења за ваздухоплове из Анекса II када се употребљавају за комерцијални ваздушни превоз; и  
 (XIV) сви остали подаци које захтијева надлежни орган (нпр. мјесто рођења/мјесто поријекла).
- (b) Материјал. Папир или други материјал који се употребљава на којем су онемогућене било какве промјене или брисања или на којем су такве измјене или брисања лако уочљиве. Сваки упис и свако брисање на обрасцу јасно ће одобрити надлежни орган.
- (c) Језик. Дозволе се пишу на једном од језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини и на енглеском, те осталим језицима које надлежни орган сматра прикладним.

Предња страница

<p>Назив и логотип надлежног органа</p> <p>(енглески и сви остали језици које је одредио надлежни орган)</p> <p>ЕВРОПСКА УНИЈА (само на енглеском језику)</p> <p>ДОЗВОЛА ЧЛАНА ЛЕТАЧКЕ ПОСАДЕ (енглески и сви остали језици које је одредио надлежни орган)</p> <p>►<sup>(1)</sup> Издато у складу са Дијелом FCL/Дијелом BFCL/Дијелом SFCL (избрисати непримјенљиве дијелове) ◀</p> <p>►<sup>(2)</sup> Ова дозвола је у складу са ICAO стандардима, осим у случају привилегија LAPL и BIR или ако је уз њу приложено лџкарско увјерење за LAPL ◀</p> <p>(енглески и сви остали језици које је одредио надлежни орган)</p> <p>EASA Образац 141. – 2. издање</p>	<p>Захтјеви</p> <p>„Европска унија“ треба се избрисати у случају држава које нису чланице ЕУ</p> <p>Величина сваке странице је једна осмина А4</p>
---	--

Страница 2.

I	Држава издавања	Захтјеви
---	-----------------	----------

III	Број дозволе	► <sup>(3)</sup> Серијски број дозволе увијек почиње са УН ознаком државе издавања дозволе за којом слиједи „FCL“, „BFCL“ или „SFCL“, у зависности од случаја ◀
IV	Презиме и име носиоца дозволе	
IVa	Датум рођења (видјети улутства)	Треба употребљавати стандардни облик датума, тј. пуни облик дд/мм/гггг.
XIV	Мјесто рођења	
V	Адреса носиоца дозволе: Улица, град, подручје, поштански број	
VI	Држављанство	
VII	Потпис носиоца дозволе:	
VIII	Надлежни орган који издаје дозволу нпр. овај CPL(A) издат је на основу ATPL који је издао/ла.....(трећа земља).....	
X	Потпис службеника који издаје дозволу и датум	
XI	Печат или жиг надлежног органа који издаје дозволу	

Страница 3.

II	Назив дозволе, датум првог издавања и ознака државе	► <sup>(3)</sup> Употребљавају се скраћенице као у Дијелу FCL (нпр: PPL(H), ATPL(A) итд.), Дијелу BFCL и Дијелу SCFL ◀  Треба употребљавати стандардни облик датума, тј. пуни облик дд/мм/гггг.
IX	<b>Важење:</b> привилегије дозволе могу се користити само ако је носиоцима важеће лекарско увјерење за тражену привилегију.  Носилац уз дозволу треба носити документ с фотографијом за потребе идентификације.	Тај документ није одређен, али је пасош довољан кад је потребна идентификација изван државе која је издала дозволу.
XII	<b>Привилегије радио-телефоније:</b> Носилац ове дозволе доказао је способност коришћења R/T уређаја у ваздухоплову на..... (навести језик/језике)	
XIII	<b>Напомене:</b> Језичка способност: (језик (језици)/ниво/датум истека)	Овдје се уносе све додатне потребне информације о дозволи и привилегије утврђене директивама/уредбама ICAO, E3 или EY.  Уносе се посебне примједбе о језичкој способности, нивоу и датуму истека.  У случају LAPL: LAPL није издат у складу са ICAO стандардим.  ► <sup>(3)</sup> У случају SPL, осим у случајевима из ► <sup>(3)</sup> члана (3)(b) става (2) (a) ◀ прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице привилегије за акробатско летење и летење у условима без спољне видљивости за једрилицу, те за методе старта користе се у складу са SFCL.155, SFCL.200 и SFCL.215 Анекса III (Део-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице

			у зависности од случаја. ◀
--	--	--	----------------------------

Додатне странице – Захтјеви:

Странице 1, 2. и 3. дозволе морају бити у складу с обрасцем утврђеним у моделу из ове тачке. Надлежни орган укључује додатне прилагођене странице са табелама које садрже барем сљедеће информације:

- овлашћења, потврде, примједбе и привилегије,
- датуме истека важења овлашћења, те привилегија из потврда инструктора и испитивача,
- датуме испитивања или провјере,
- напомене и ограничења (оперативна ограничења),
- поља за број потврде испитивача и/или инструктора и потпис, према потреби,
- скраћенице.

Додатне странице су намијењене надлежном органу или посебно овлашћеним инструкторима или испитивачима.

Прва издавања овлашћења или потврде уписује надлежни орган. Продужавање или обнављање овлашћења или потврде може уписати надлежни орган или посебно овлашћени инструктори или испитивачи.

Оперативна ограничења уписују се у „Напомене и ограничења” уз одговарајућу ограничену привилегију, нпр. приступање IR испиту практичне оспособљености с копилотом, привилегије оспособљавања ограничене на 1 тип ваздухоплова.

Овлашћења која нису валидирана надлежни орган може избрисати из дозволе.

#### *Додатак II АНЕКСУ VI ДИО-АРА*

#### **Стандардни EASA формат за потврду кабинске посаде**

Потврде кабинске посаде, издате у складу са Дијелом-СС у државама чланицама, морају бити у складу са сљедећим одредбама:

<p style="text-align: center;"><b>1. ПОТВРДА КАБИНСКЕ ПОСАДЕ</b></p> <p style="text-align: center;">Ова потврда издата је у складу са Дијелом-СС</p> <p><b>2. Референтни број:</b></p> <p><b>3. Држава издавања:</b></p> <p><b>4. Име и презиме носиоца:</b></p> <p><b>5. Датум и мјесто рођења:</b></p>
--

<p>6. <b>Држављанство:</b></p> <p>7. <b>Својеручни потпис:</b></p> <p>8. <b>Надлежни орган:</b></p> <p>9. <b>Орган који издаје потврду: службени жиг, печат или лого</b></p> <p>10. <b>Потпис особе која је издала потврду:</b></p> <p>11. <b>Датум издавања:</b></p> <p>12. Носилац ове потврде може остварити повластице да дјелује као кабинска посада на ваздухоплову у комерцијалном ваздушном превозу ако испуњава захтјеве из Дијела-СС, те ако је здравствено способан и посједује важећу квалификацију на тип у ваздухоплова</p> <p>EASA Образац 142. – Издање 1.</p>
--

## Упутства:

- (a) Потврда кабинске посаде садржи све ставке наведене у EASA обрасцу 142. у складу с тачкама од 1. до 12. како је наведено и описано у сљедећем тексту.
- (b) Величина потврде је 105 mm × 74 mm (једна осмина формата А4) или 85 mm × 54 mm коришћени материјал спречава лаке измјене или брисање.
- (c) Документ мора бити штампан на енглеском и једном од језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини, које надлежни орган сматра примјереним.
- (d) Документ издаје надлежни орган или организација одобрена за издавање потврде кабинске посаде. У том случају мора се навести на потврди референца одобрења надлежног органа државе чланице.
- (e) Потврда кабинске посаде признаје се у свим државама чланицама и није потребно замијенити документ приликом рада у другој држави чланици.

- Тачка 1 : Наслов „ПОТВРДА КАБИНСКЕ ПОСАДЕ” и позивање на Дио-СС.
- Тачка 2 : Референтни број на потврди мора започети с УН ознаком земље државе чланице након чега слиједи најмање два посљедња броја године издавања потврде и само за појединачну употребу/број према ознаци коју је одредио надлежни орган (нпр. BE-08 -xxxx).
- Тачка 3 : Држава чланица у којој се издаје потврда.
- Тачка 4 : Пуно име (презиме и име) носиоца потврде, као што је наведено у службеном идентификационом документу.
- Тачке 5 и 6 : Датум и мјесто рођења, као и држављанство носиоца потврде као што је наведено у службеном идентификационом документу носиоца.
- Тачка 7 : Својеручни потпис
- Тачка 8 : Идентификациони подаци о надлежном органу државе чланице у којој се издаје потврда, уписују се и достављају пуни назив надлежног органа, поштанска адреса,

службени печат или логотип према потреби.

- Тачка 9 : Ако је надлежни орган који издаје потврду, уписује се назив „надлежни орган“ и ставља се службени печат, жиг или логотип. Само у том случају надлежни орган може одредити стављају ли се службени печат, жиг или логотип и у тачки 8.
- Тачка 10 : Потпис овлашћене службене особе органа који издаје потврду.
- Тачка 11 : Користиће се стандардни облик датума: нпр. дан/мјесец/година у цјелости (нпр. 22/02/2008).
- Тачка 12 : Исте реченице на енглеском језику и њихов потпун и прецизан превод на другом језику, које надлежни орган сматра одговарајућим.

*Додатак III АНЕКСУ VI ДИО-АРА*

<p><b>ПОТВРДА ЗА ОДОБрене ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ (АТО)</b></p> <p>Европска унија *</p> <p>Надлежни орган</p>
<p><b>ПОТВРДА ОДОБрене ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ</b></p> <p>[БРОЈ ПОТВРДЕ/РЕФЕРЕНТНИ БРОЈ]</p>
<p>У складу са овим правилником и прописом којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне, прописом којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице (ПРИЛАГОДИТИ У ЗАВИСНОСТИ ОД СЛУЧАЈА) и под наведеним условима, [надлежни орган] овим потврђује да је</p> <p style="text-align: center;">[ИМЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ]</p> <p style="text-align: center;">[АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ]</p> <p>Организација за оспособљавање, сертификована у складу са Дијелом ОРА, са привилегијама за спровођење курсева оспособљавања за Дио FCL, укључујући употребу FSTD, како је наведено у приложеном одобрењу курса оспособљавања/курса оспособљавања за Дио BFCL/ курса оспособљавања за Дио SFCL [ПРИЛАГОДИТИ У ЗАВИСНОСТИ ОД СЛУЧАЈА]</p>
<p>УСЛОВИ:</p> <p>Ова је потврда ограничена на привилегије и обим курсева оспособљавања, укључујући кориштење FSTD,</p>

<p>наведеним у приложеном одобрењу курса оспособљавања.</p> <p>Овај потврда је важећа док је одобрена организација усклађена са Дијелом ORA, Дијелом FCL, Дијелом BFCL, Дијелом SFCL [ПРИЛАГОДИТИ У ЗАВИСНОСТИ ОД СЛУЧАЈА] и другим примјењивим прописима.</p> <p>У зависности од усклађености са наведеним условима, ова потврда је важећа ако није враћена, замијењена, ограничена, привремено одузета или трајно одузета.</p>
<p>Датум издавања:</p> <p>Потпис:</p> <p>[Надлежни орган]</p>

*\*избрисати „Европска унија“ за државе које нису чланице ЕУ.  
EASA образац 143, 2. издање – страница 1/2*

**ПОТВРДА ОДОБрене ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ  
ОДОБРЕЊЕ ПРОГРАМА ОСПОСОБЉАВАЊА**

<p><b>ПОТВРДА ОДОБрене ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ</b></p> <p><b>ОДОБРЕЊЕ ПРОГРАМА ОСПОСОБЉАВАЊА</b></p>	
<p>Прилог потврди АТО, број:</p> <p align="center">[БРОЈ ПОТВРДЕ/РЕФЕРЕНТНИ БРОЈ]</p> <p align="center">[ИМЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ]</p>	
<p>Стекла је привилегију пружања и спровођења курса оспособљавања за Дио FCL/ Дио BFCL/ Дио SFCL [ПРИЛАГОДИТИ У ЗАВИСНОСТИ ОД СЛУЧАЈА] и коришћење следећих FSTD:</p>	
Курс оспособљавања	FSTD који се користе, укључујући словни код (*)

( <sup>1</sup> ) како је наведено у потврди квалификације
<p>ово одобрење курсева оспособљавања је важеће:</p> <p>(a) Све док потврда АТО није враћена, замијењена новом, ограничена, привремено одузета или трајно одузета; и</p> <p>(b) Све док се све операције изводе у складу са Дијелом ОРА, Дијелом FCL, Дијелом BFCL, Дијелом SFCL [[ПРИЛАГОДИТИ У ЗАВИСНОСТИ ОД СЛУЧАЈА], другим примјењивим прописима и, према потреби, поступцима у документацији организације прописаној у Дијелу ОРА.</p>
<p>Датум издавања:</p> <p>потпис: [Надлежни орган]</p> <p>За државу чланицу/EASA</p>

EASA образац 143, 2. издање – странице 2/2

*Додатак IV АНЕКСУ VI ДИО-АРА*

**ПОТВРДА КВАЛИФИКАЦИЈЕ УРЕЂАЈА ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ КОЈИ СИМУЛИРА ЛЕТ**

**Увод**

EASA Образац 145 мора се користити за потврду квалификације FSTD. Наведени документ мора да садржи FSTD спецификације укључујући било коју лимитацију(-е) и специјалну ауторизацију(-е) или одобрење(-а) како је прикладно за предметни FSTD.

Потврда квалификације ће се исписивати на енглеском језику, те на једном од језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини како одреди надлежни орган.

Конвертибилан FSTD мора имати одвојену потврду квалификације за сваки тип ваздухоплова. Различити мотор и опрема на предметном FSTD не захтијевају одвојену потврду квалификације. Све потврде квалификације морају имати серијски број којем претходи ознака у словима, што ће се односити само на тај предметни FSTD. Ознака у словима ће бити специфична за надлежни орган који издаје потврду.

<p>Европска унија (*)</p> <p>Надлежни орган</p> <p>ПОТВРДА КВАЛИФИКАЦИЈЕ УРЕЂАЈА ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ КОЈИ СИМУЛИРА ЛЕТ</p>
<p>РЕФЕРЕНЦА:</p>



У складу са овим правилником и под наведеним условима, [надлежни орган] овим потврђује да је:

FSTD [ТИП ОЗНАКА У СЛОВИМА]

на локацији [НАЗИВ И АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ]

Испунио захтјеве за квалификацију прописане у Дијелу ORA, под условима у приложеној FSTD спецификацији

---

Ова потврда остаје важећа под условима да су FSTD и носилац потврде квалификације усклађени са примјењивим захтјевима Дијела ORA, ако се од њега није претходно одустало, ако није замијењена, ограничена, суспендована или одузета.

---

Датум издавања:  
.....

Потпис:  
.....

(\*): 'Европска унија' ће се избрисати за државе које нису државе чланице Европске уније  
EASA Образац 145, издање 1 – страница 1/2

[надлежни орган]					
ПОТВРДА КВАЛИФИКАЦИЈЕ FSTD: [Референца] СПЕЦИФИКАЦИЈЕ FSTD					
A. Тип или варијанта ваздухоплова: B. Ниво квалификације FSTD: C. Основни референтни документ: D. Визуелни системи: E. Покретни системи: F. Врста мотора: G. Врста инструмената: H. ACAS: I. Смицање вјетра: J. Додатне могућности: K. Забране или ограничење:					
L. Упутне информације које се односе на околности оспособљавања, тестирања и провјере					
CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(најмања вриједност)					
LVTO	RVR	m			
Последње искуство					
IFR оспособљавање/провјера					
/					
Овлашћење за тип					

Провера стручности	
Аутоматски приступ	
Аутоматско слијетање/изравњавање ваздухоплова по централној линији	/
ACAS III	/
Систем упозорења на подручје смицања вјетра/предвидиво подручје смицања вјетра	/
WX-радар	
HUD/HUGS	/
VENTILATORI	
GPWS/EGPWS	/
ETOPS способност	
GPS	
Друго	
Датум издавања:	
Потпис:	
.....	

За државу чланицу/EASA  
EASA Образац 145, издање 1 - страница 2/2

#### Додатак V АНЕКСУ VI ДИО-АРА

<p><b>ПОТВРДА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОГ ЦЕНТРА (АeМС)</b></p> <p><b>Европска унија (*)</b></p> <p><b>Надлежни орган</b></p> <p><b>ПОТВРДА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОГ ЦЕНТРА</b></p>
<p>РЕФЕРЕНЦА:</p> <p>У складу са овим правилником и према условима наведеним у наставку, [надлежни орган] потврђује</p> <p>[НАЗИВ ОРГАНИЗАЦИЈЕ]</p> <p>[АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ]</p> <p>Као сертификовани ваздухопловно-медицински центар из Дијела ОРА, са привилегијама и обимом активности како је наведено у приложеним условима одобрења.</p>

<p>УСЛОВИ:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ова потврда је ограничена у складу са одјељком о обиму одобрења у приручнику одобрене организације;</li><li>2. Овом потврдом се захтијева усклађеност са поступцима утврђеним у документацији у вези са организацијом, у складу са Дијелом ORA.</li><li>3. Ова потврда је важећа уз услов да је усклађена са захтјевима Дијела ORA осим у случају њеног враћања, замјене, укидања или поништења.</li></ol>
<p>Датум издавања:</p> <p>Потпис:</p> <p>.....</p>

(<sup>1</sup>) Европска унија брине се за државе које нису чланице ЕУ  
EASA Образац 146, издање 1.

*Додатак VI АНЕКСУ VI ДИО-АРА  
(ПРАЗНА СТРАНИЦА)*

*Додатак VII АНЕКСУ VI (ДИО-АРА)*

<p><b>ПОТВРДА ЗА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКЕ ИСПИТИВАЧЕ (АМЕ)</b></p> <p><b>Европска унија (*)</b></p> <p><b>Надлежни орган</b></p> <p><b>ПОТВРДА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОГ ИСПИТИВАЧА</b></p>
<p><b>БРОЈ ПОТВРДЕ/РЕФЕРЕНЦА:</b></p> <p>У складу с овим правилницима према наведеним условима, [надлежни орган] потврђује</p> <p>[ИМЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОГ ИСПИТИВАЧА]</p> <p>[АДРЕСА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОГ ИСПИТИВАЧА]</p> <p>Као ваздухопловно-медицински испитивач</p>

УСЛОВИ:	
1. Ова потврда је ограничена на привилегије наведене у прилогу ове АМЕ потврде; 2. Ова потврда захтијева усклађеност са спроведбеним правилима и процедурама прописаним у Дијелу МЕД; 3. Ова потврда ће остати важећа на период од 3 године, до [xx/yy/zzzz(**)] на основу усклађивања са захтјевима Дијела МЕД, осим ако се од ње није претходно одустало, ако није замијењена, суспендована или одузета.	
Датум издавања: xx/yy/zzzz	Потпис: [Надлежни орган]

(\*) Европска унија брише се за државе које нису чланице ЕУ

(\*\*) Датум истека важења: дан/мјесец/година.

EASA Образац 148, издање 1.

<b>ПОТВРДА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОГ ИСПИТИВАЧА</b>	
Прилог АМЕ потврди број:	
ПРИВИЛЕГИЈЕ И ОБИМ	
[Име и академска титула ваздухопловно-медицинског испитивача] добио је привилегију(-е) да обавља ваздухопловно-медицинске лјекарске прегледе и процјене за издавање лјекарског увјерења како је наведено у табели и за издавање лјекарског увјерења за:	
LAPL	[да/датум]
Категорија 2	[[да/датум]
Категорија 1 продужавање/обнова	[[да/датум]/[не]
Датум издавања: xx/yy/zzzz	Потпис: [Надлежни орган]

## Додатак VIII АНЕКСУ VI (ДИО-АРА)

<p><b>Одобрење програма оспособљавања</b></p> <p>За пријављену организацију за оспособљавање (DTO)</p> <p>Европска унија (*)</p> <p>Надлежни орган.</p>		
<i>Надлежни орган издавања:</i>		
<i>Назив DTO:</i>		
<i>Референтни број DTO:</i>		
<i>Одобрени програм оспособљавања:</i>	<i>Референтна ознака документа:</i>	<i>Напомене:</i>
Стандардизација испитивача – FE(S), FE(B) (**)		
Курс за обнову знања – FE(S), FE(B) (**)		
Претходно наведени надлежни орган проверио је претходно наведене програме оспособљавања и утврдио да су ти		

програми у складу са захтјевима из Анекса I (Дио-FCL) овог правилника, Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SCFL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице.

Датум издавања:

Потпис: [надлежни орган]

(\* ) избрисати „Европска унија“ за државе које нису чланице ЕУ.

(\*\*) Прилагодити у зависности од случаја.

EASA Образац 157. – 2. издање ◀ – страница 1/1

**АНЕКС VII**  
**ЗАХТЈЕВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈУ ЗА ЧЛАНОВЕ**  
**ПОСАДЕ ВАЗДУХОПЛОВА**  
**[ДИО-ORA]**  
**ПОДДИО GEN**  
**УОПШТЕНИ ЗАХТЈЕВИ**  
**ОДЈЕЉАК I**  
**Уопштено**  
**ORA.GEN.105 Надлежни орган**

- (a) за потребе овог дијела, надлежни орган који спроводи надзор над:
- (1) организацијама које подлијежу обавезама сертификације мора бити:
    - (i) за организације које имају главно мјесто пословања у Босни и Херцеговини, орган одређен од Босне и Херцеговине;
    - (ii) за организације које имају главно мјесто пословања смјештено у трећој земљи, Босна и Херцеговина;
  - (2) FSTD мора бити:
    - (i) Агенција, за FSTD:
      - смјештене изван подручја држава чланица, или
      - смјештене на подручју држава чланица и којима дјелују организације које имају главно мјесто пословања смјештено у трећој земљи,
    - (ii) за FSTD смјештене на подручју држава чланица и којима дјелују организације које имају главно мјесто пословања смјештено у држави чланици, орган одређен од државе чланице гдје организација која њиме ради има главно мјесто пословања, или Агенција, ако је тако захтијевано од споменуте државе чланице.
- (b) Кад је FSTD смјештен изван подручја држава чланица којим ради организација сертификована од државе чланице, Агенција мора квалификовати тај FSTD у координацији са државом чланицом која је

сертификовала организацију која ради предметним FSTD.

**ORA.GEN.115 Захтјев за потврду организације**

- (a) Захтјев за потврду организације или допуну постојеће потврде мора се извршити у облику и према правилима успостављенима од надлежног органа, узимајући у обзир примјенљиве захтјеве овог правилника.
- (b) Подносиоци захтјева за иницијалну потврду морају доставити надлежном органу документацију којом ће доказати на који начин су усклађени са захтјевима успостављеним у овом правилнику. Предметна документација мора укључивати процедуре које ће описивати како ће се управљати промјенама које не захтијевају одобрење и како ће се обавјештавати надлежни орган.

**ORA.GEN.120 Начини усклађивања**

- (a) Алтернативни начини усклађивања у односу на AMC усвојен од Агенције може се користити од организације како би се успоставила усклађеност с овим правилником.
- (b) Кад организација има потребу користити алтернативни начин усклађивања, она мора, прије него што тај начин усклађивања спроведе, доставити надлежном органу свеобухватан опис алтернативног начина усклађивања. Опис мора укључивати све измјене приручника или процедура које могу бити релевантне, као и процјену која доказује да су испуњени захтјевии овог правилника. Организација може имплементирати предметне начине усклађивања ако претходно добије одобрење од надлежног органа и након пријема обавјештења како је описано у ARA.GEN.120(d).

**ORA.GEN.125 Услови одобрења и привилегије организације**

Сертификована организација мора испуњавати услове обима и привилегија који су успостављени у условима одобрења које је приложено потврди организације.

**ORA.GEN.130 Промјене у организацијама**

- (a) Било која промјена која утиче на:

- (1) обим потврде или услове одобрења организације; или
- (2) на било који од елемената система управљања организације како се захтијева у ORA.GEN.200(a)(1) и (a)(2), мора захтијевати претходно одобрење надлежног органа.
- (b) За било које промјене које захтијевају претходно одобрење у складу с овим правилником, организација мора поднијети захтјев и добити одобрење издато од надлежног органа. Захтјев мора бити поднесен прије него што предметна промјена ступи на снагу, како би се омогућило надлежном органу да утврди континуирану усклађеност с овим прописом и да измијени, ако је потребно, потврду организације и повезане услове одобрења које су приложене потврди. Организација мора обезбиједити надлежном органу сву релевантну документацију. Промјена ће бити имплементирана након пријема формалног одобрења надлежног органа у складу са ARA.GEN.330. Организација мора радити под условима које је успоставио надлежни орган током таквих промјена, како је примјењиво.
- (c) Све промјене које нису подложне одобрењу морају се контролисано спровести и о истом је потребно обавијестити надлежни орган како је дефинисано процедуром одобреном од надлежног органа у складу са ARA.GEN.310(c).

#### **ORA.GEN.135 Континуирано важење**

- (a) Потврда организације остаће важећа под условом:
  - (1) да организација остаје усклађена с релевантним захтјевима овог прописа, узимајући у обзир одредбе повезане с начином поступања са налазима како је наведено под ORA.GEN.150;
  - (2) да је надлежном органу обезбијеђен приступ организацији како је дефинисано у ORA.GEN.140 ради утврђивања континуиране усклађености с релевантним захтјевима овог прописа; и
  - (3) да потврда није замијењена или укинута.
- (b) Након одузимања или замјене потврде, иста мора бити враћена надлежном органу без одгађања.

#### **ORA.GEN.140 Приступ**

У сврху утврђивања усклађености с релевантним захтјевима овог прописа, организација мора обезбиједити приступ било којем смјештају, ваздухоплову, документу, записима, подацима, процедурама или било којој другој материји која је релевантна активности коју спроводи, а која је под сертификацијом, без обзира је ли уговорена или не, било којој ауторизованој особи:

- (a) надлежног органа како је дефинисано у ORA.GEN.105; или
- (b) органа које наступа под одредбама у ARA.GEN.300(d), ARA.GEN.300(e) или ARO.RAMP.

#### **ORA.GEN.150 Налази**

Након што заприми обавјештење о налазима, организација мора:

- (a) утврдити основни узрок настанка неусклађености;
- (b) одредити план корективне акције; и
- (c) доказати имплементацију корективне акције на задовољство надлежног органа унутар усаглашеног периода с надлежним органом како је одређено под ARA.GEN.350(d).

#### **ORA.GEN.155 Реакција без одгађања на проблем безбједности**

Организација мора имплементирати:

- (a) сваку мјеру безбједности која се захтијева од надлежног органа у складу са ARA.GEN.135(b); и
- (b) сваку релевантну обавезну безбједносну информацију издату од Агенције, укључујући наредбе о пловидбености.

#### **ORA.GEN.160 Извјештавање о догађајима**

- (a) Као дио свог система управљања, организација успоставља и одржава систем извјештавања о догађајима, укључујући обавезно и добровољно извјештавање. За организације које имају главно мјесто пословања у држави чланици, тај систем мора испуњавати захтјеве из овог правилника и прописа којим се уређује извјештавање о догађајима.
- (b) Организација извјештава надлежни орган и, у случају ваздухоплова који није регистрован у држави чланици, државу регистра о сваком догађају или стању повезаном са безбједношћу који угрожавају или, ако се не исправе или не ријеше, могу угрозити ваздухоплов, особе у њему или било коју другу особу, а посебно сваку несрећу или озбиљну незгоду.
- (c) Не доводећи у питање наведено под (b), организација обавјештава надлежни орган и носиоца одобрења пројекта о било каквој незгоди ваздухоплова, неисправности, техничком квару, прекорачењу техничких ограничења, догађају који би могао разјаснити нетачне, непотпуне или нејасне информације садржане у подацима утврђеним у складу с прописом о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација, као и о свим другим вредним околностима које су угрозиле или су могле угрозити ваздухоплов и особе у њему, а нису резултирале несрећом или озбиљном незгодом.
- (d) Не доводећи у питање пропис којим се уређује извјештавање о догађајима, акте донесене на основу тог прописа, извјештаја у складу са (c) морају:
  - (1) изградити се што је прије могуће, али у сваком случају унутар 72 сата од кад је организација идентификовала догађај или услове који су повезани с извјештајем, осим ако то спријече ванредне околности.
  - (2) бити у облику и према правилима која је утврдио надлежни орган, како је дефинисано у ORA.GEN.105;
  - (3) садржавати све потребне информације о условима за које организација зна.
- (e) За организације које немају главно мјесто пословања у држави чланици:
  - (1) почетне обавезна извјештаје тих организација морају:
    - (i) штитити на одговарајући начин повјерљивост идентитета извјештача и особа наведених у извјештају;
    - (ii) саставити се што је прије могуће, али у сваком случају унутар 72 сата од кад је организација сазнала за догађај, осим ако то спријече ванредне околности;
    - (iii) припремити се у облику и према правилима које одреди Агенција;
    - (iv) садржавати све потребне информације о условима који су познати организацији;



- (2) према потреби, те организације састављају извјештај о праћењу процеса како би се обезбиједило да детаљна дјеловања која намјеравају спровести спријече сличне догађаје у будућности, одмах након што су та дјеловања одређена; ти извјештаји о праћењу процеса:

- (i) шаљу се релевантним субјектима који су првобитно извјештавани у складу са (b) и (c);  
(ii) припремају се у облику и према правилима која одреди Агенција.

## ОДЈЕЉАК II Управљање

### ORA.GEN.200 Систем управљања

- (a) Организација мора успоставити, имплементирати и одржавати систем управљања који укључује:
- (1) јасно дефинисане дужности и одговорности кроз организацију, укључујући директну одговорност за безбједност од стране одговорног руководиоца;
  - (2) опис цјелокупних филозофија и принципа организације у односу на безбједност, познат као политика безбједности;
  - (3) одређивање опасности безбједности ваздухопловства у односу на активности организације, њихову евалуацију и управљање повезаних ризика, укључујући предузимање мјера у сврху смањења ризика и потврђивање њихове ефикасности;
  - (4) одржавање особља оспособљеним и компетентним за извођење њихових задатака;
  - (5) документацију свих кључних процеса система управљања, укључујући процес освјешћивања особља о њиховим одговорностима, и процедуре за измјену те документације;
  - (6) функцију надгледања усклађености организације с релевантним захтјевима. Надгледање усклађености мора укључивати систем обезбјеђења повратних информација о налазима одговорном руководиоцу како би се обезбиједила ефикасна имплементација корективних мјера како је потребно; и
  - (7) било које додатне релевантне захтјеве прописане овим правилником и прописом којим се уређује извјештавање о догађајима.
- (b) Систем управљања мора одговарати величини организације и природи и комплексности њених активности, узимајући у обзир опасности и повезане ризике које се односе на те активности.
- (c) Независно од наведеног под (a), у организацији која спроводи оспособљавање само за LAPL, PPL, SPL или BPL и одговарајућа овлашћења или потврде, управљање безбједносним ризицима и надгледање усклађености дефинисано у (a)(3) и (a)(6) може се обавити у оквиру организационог прегледа који се спроводи најмање једном у календарској години. Организација обавјештава надлежни орган о резултатима прегледа без непотребног одгађања.

### ORA.GEN.205 Уговорне активности

- (a) Уговорне активности укључују све активности организације унутар обима одобрења које се изводе од друге организације која је сертификована да спроводи предметне активности или није сертификована, али ради под одобрењем уговорне организације. Организација мора обезбиједити да кад уговара или набавља било који дио својих активности, да су уговорна или набавна

услуга или производ усклађени с примјењивим захтјевима.

- (b) Кад сертификована организација уговори било који дио својих активности организацији која није сертификована у складу с овим дијелом да спроводи такву активност, уговорна организација мора радити под одобрењем уговорне организације. Уговорна организација мора обезбиједити да је надлежном органу дат приступ уговорној организацији, како би се утврдила континуирана усклађеност с примјењивим захтјевима.

### ORA.GEN.210 Захтјеви за особље

- (a) Организација мора одредити одговорног руководиоца, који поседује овлашћење којим обезбјеђује да је за све активности обезбијеђено довољно финансијских средстава и којим обезбјеђује да се све активности изводе у складу с примјењивим захтјевима. Одговорни руководиоца је одговоран за успостављање и одржавање ефикасног система управљања.
- (b) Особа или група особа мора бити именована од стране организације, с одговорностима којима се обезбјеђује да организација остаје у складу с примјењивим захтјевима. Та особа(-е) ће бити одговорне одговорном руководиоцу.
- (c) Организација мора имати довољан број квалификованог особља за планиране задатке и активности које се имају обавити у складу с примјењивим захтјевима.
- (d) Организација мора одржавати записе о одговарајућем искуству, квалификацијама и оспособљености како би доказала усклађеност са наведеним под (c).
- (e) Организација мора обезбиједити да је све особље свјесно правила и процедура који су релевантни за извођење њихових дужности.

### ORA.GEN.215 Захтјеви за смјештај

Организација мора имати смјештај који омогућава извођење и управљање свих планираних задатака и активности у складу с примјењивим захтјевима.

### ORA.GEN.220 Чување записа

- (a) Организација мора успоставити систем чувања записа који омогућава прикладно чување и поуздано праћење свих развијених активности, покривајући посебно све елементе назначене у ORA.GEN.200.
- (b) Формат записа мора бити одређен у процедурама организације.
- (c) Записи морају бити чувани на начин који осигурава заштиту од оштећења, неовлашћене измјене и крађе.

## ПОДДИО АТО

### ОДОБРЕНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ ОДЈЕЉАК I

#### Уопштено

### ORA.ATO.100 Подручје примјене

Овај поддио успоставља захтјеве које мора испуњавати организација која спроводи оспособљавање за дозволе пилота и повезана овлашћења и потврде.

### ORA.ATO.105 Захтјев

- (a) Подносиоци захтјева за издавање потврде као одобреној организацији за оспособљавање (АТО) морају доставити надлежном органу:
- (1) сљедеће информације:
    - (i) назив и адресу организације за оспособљавање;
    - (ii) датум планираног почетка активности;
    - (iii) личне детаље (детаљну биографију) и квалификације за руководиоца обуке (НТ),

- за инструктора(-е) за спровођење оспособљавања у лету, за инструктора(-е) за спровођење оспособљавања на симулатору и за инструктора(-е) за спровођење теоријског оспособљавања;
- (iv) име(-на) и адресу(-е) аеродрома и/или оперативног(-их) мјеста на којима ће се оспособљавање спроводити;
- (v) списак ваздухоплова којима ће се изводити операције у сврху оспособљавања, укључујући њихову групу, класу или тип, регистрацију, власника и категорију потврде пловидбености, ако је примјењиво;
- (vi) списак уређаја за оспособљавање који симулирају лет (FSTD) које организација за оспособљавање намјерава користити, ако је примјењиво;
- (vii) врсту оспособљавања коју организација за оспособљавање жели спроводити и припадајуће програме оспособљавања; и
- (2) оперативне приручнике и приручнике оспособљавања.
- (b) Организације за оспособљавање за тестно летење. Без обзира на (a)(1)(iv) и (v), организација за оспособљавање за тестно летење мора доставити само следеће:
- (1) име(-на) и адресу(-е) основног аеродрома и/или оперативног(-их) мјеста на којима ће се оспособљавање спроводити; и
- (2) списак типова или категорија ваздухоплова који ће се користити за оспособљавање за тестно летење.
- (c) У случају промјена потврде, подносиоци захтјева морају доставити надлежном органу релевантне дијелове информација и документацију као што је наведено под (a).
- ORA.АТО.110 Захтјеви за особље**
- (a) НТ мора бити именован. НТ мора имати велико искуство у својству инструктора у подручјима релевантним за оспособљавање које АТО спроводи и мора посједовати особине потребне за успешно вођење и руковођење организацијом.
- (b) Одговорности НТ морају укључивати:
- (1) обезбјеђивање да је спровођено оспособљавање у складу са захтјевима из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне, Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, у зависности од случаја, и, ако је ријеч о оспособљавању за тестне летове, да су испуњени релевантни захтјеви из Анекса I (Дио-21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација и из програма оспособљавања;
- (2) обезбјеђење да је задовољавајућа интеграција оспособљавања у лету на ваздухопловима или уређајима за оспособљавање који симулирају лет и теоријског оспособљавања; и
- (3) надзор напретка појединог подносиоца захтјева.
- (c) Инструктори за спровођење теоријског оспособљавања морају имати:
- (1) практично искуство у ваздухопловству у подручјима која су релевантна за оспособљавање које спроводе и завршен курс из методике и технике оспособљавања; или
- (2) претходно искуство у спровођењу теоријског оспособљавања и прикладно теоријско искуство у предмету за који ће спроводити оспособљавање.
- (d) Инструктори летења и инструктори на уређајима за оспособљавање који симулирају лет морају имати квалификације у складу са захтјевима из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозволе члановима летачке посаде за балоне или Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице за врсту оспособљавања које спроводе.
- ORA.АТО.120 Чување записа**
- Следећи записи морају се чувати током трајања курса и најмање три године након завршетка оспособљавања:
- (a) детаљи о теоријском, летачком и оспособљавању на уређају за оспособљавање који симулирају лет који су дати поједином подносиоцу захтјева;
- (b) детаљни и редовни извјештаји о напретку од инструктора укључујући процјене, и редовни тестови напретка у летењу и теоријски испити; и
- (c) информације о дозволама и повезаним овлашћењима и потврдама подносилаца захтјева, укључујући датуме истека важења и љекарских увјерења и овлашћењима.
- ORA.АТО.125 Програм оспособљавања**
- (a) Програм оспособљавања мора бити развијен за сваку врсту курса која ће се изводити.
- (b) Програм оспособљавања мора бити у складу са захтјевима из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозволе члановима летачке посаде за балоне, Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, у зависности од случаја, и, ако је ријеч о оспособљавању за тестне летове, релевантним захтјевима из Анекса I (Дио-21) прописа о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација.
- ORA.АТО.130 Приручник оспособљавања и оперативни приручник**
- (a) АТО мора успоставити и одржавати приручник оспособљавања и оперативни приручник који садрже информације и инструкције које омогућавају особљу да спроводи своје дужности и који дају упутства подносиоцима захтјева на који начин морају испунити захтјеве курса.
- (b) АТО мора омогућити доступност особљу и гдје је прикладно подносиоцима захтјева информације садржане у приручнику оспособљавања, у оперативном приручнику и у документацији одобрења АТО.
- (c) У случају да АТО изводи оспособљавање за тестно летење, оперативни приручник мора испуњавати

захтјеве оперативног приручника за тестно летење, као што је успостављено у Дијелу-21.

- (d) Оперативни приручник мора успоставити шеме временских ограничења налета за инструкторе оспособљавања у лету, укључујући максимални број сати налета, максимални број сати налета оспособљавања и минимално вријеме одмора између дужности оспособљавања у складу с Дијелом-ORO.

#### **ORA.ATO.135 Ваздухоплов за оспособљавање и FSTD**

- (a) АТО употребљава прикладну флоту ваздухоплова за оспособљавање или FSTD који су одговарајуће опремљени за курсеве оспособљавања који се пружају. Флота ваздухоплова мора бити састављена од ваздухоплова који испуњавају све захтјеве утврђене у прописима које доноси ВHDCА. Ваздухоплови обухваћени (a), (b), (c) или (d) Анекса IX овог правилника могу се употребљавати за оспособљавање ако су испуњени сви сљедећи услови:

- (1) током поступка оцјењивања надлежни орган потврдио је ниво безбједности упоредив са оним који је дефинисан посебним прописом из области пловидбености ваздухоплова;
- (2) надлежни орган одобрио је употребу ваздухоплова за оспособљавање у АТО.

- (b) АТО ће спроводити оспособљавање на FSTD само кад је доказао надлежном органу:

- (1) прикладност између FSTD спецификација и повезаног програма оспособљавања;
- (2) да су FSTD који се користе усклађени с релевантним захтјевима Дијела- FCL;
- (3) у случају симулатора летења (FFS), да FFS прикладно репрезентује релевантни тип ваздухоплова; и
- (4) да је уградио у систем прикладно надгледање промјена FSTD и да је обезбиједио да те промјене не утичу на прикладност програма оспособљавања.

- (c) Ако је ваздухоплов који се користи за тест практичне оспособљености другачијег типа од FFS који се користи за оспособљавање за летење у визуелним условима, максимално признавање мора бити ограничено на оно које се односи на FNPT II за авионе и FNPT II/III за хеликоптере у релевантном летачком програму оспособљавања.

- (d) Организације за оспособљавање за тестно летење. Ваздухоплов који се користи за оспособљавање за тестно летење мора бити прикладно опремљен с тестним летачким инструментима, у складу са сврхом оспособљавања.

#### **ORA.ATO.140 Аеродроми и оперативна мјеста**

Кад изводи летачко оспособљавање на ваздухоплову, АТО мора користити аеродроме или оперативна мјеста која имају прикладан смјештај и карактеристике које допуштају оспособљавање релевантних маневара, узимајући у обзир оспособљавање које се спроводи и категорију и тип ваздухоплова који се користи.

#### **ORA.ATO.145 Предуслови за оспособљавање**

- (a) АТО мора обезбиједити да полазници задовоље све предуслове за оспособљавање утврђене у Дијелу-MED, Дијелу-FCL и, ако је примјењиво, оне који су одређени у обавезном дијелу података о оперативној прикладности утврђених у складу с прописом о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних

производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација.

- (b) У случају АТО који спровде оспособљавање за тестно летење, подносиоци захтјева морају испуњавати све предуслове за оспособљавање утврђене у складу са прописом о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација.

#### **ORA.ATO.150 Оспособљавање у трећим земљама**

Кад је АТО одобрен за спровођење оспособљавања за овлашћење за инструментално летење (IR) у трећим земљама:

- (a) програм оспособљавања мора укључивати аклиматизационо летење у једној од држава чланица прије него се спроведе тест практичне оспособљености за IR; и
- (b) тест практичне оспособљености за IR мора бити спроведен у једној од држава чланица.

#### **ОДЈЕЉАК II**

#### **Додатни захтјеви за АТО који спровде оспособљавање за CPL, MPL, ATPL, повезана овлашћења и потврде**

#### **ORA.ATO.210 Захтјеви за особље**

- (a) Руководилац обуке (НТ). Осим у случају за АТО који спроводи оспособљавање за тестно летење, именовани НТ мора имати велико искуство као инструктор за професионалну дозволу пилота и припадајућа овлашћења или потврде.

- (b) Руководилац практичне обуке (CFI). АТО који спроводи летачко оспособљавање мора именовати CFI који мора бити одговоран за надгледање инструктора летења и инструктора који спровде оспособљавање у уређајима који симулирају лет и за стандардизовање оспособљавања на авиону, те на уређајима који симулирају лет. CFI мора посједовати највишу професионалну дозволу и припадајућа овлашћења која су повезана са курсевима летачког оспособљавања која се спровде и имати потврду инструктора с привилегијама које му дају да спроводи оспособљавање за најмање један од понуђених курсева оспособљавања.

- (c) Руководилац теоријске обуке (СТКИ). АТО који спроводи теоријско оспособљавање мора именовати СТКИ који мора бити одговоран за надгледање свих инструктора за спровођење теоријског оспособљавања и за стандардизацију целокупног теоријског оспособљавања. СТКИ мора имати велико искуство као инструктор теоријског оспособљавања у подручјима релевантним за оспособљавање које спроводи АТО.

#### **ORA.ATO.225 Програм оспособљавања**

- (a) Програм оспособљавања мора укључивати детаљно описане фазе летачког и теоријског оспособљавања, седмицу по седмицу или по фазама, списак стандардних вјежби и преглед наставног плана и програма.
- (b) Садржај и слијед програма оспособљавања мора бити спецификован у приручнику оспособљавања.

#### **ORA.ATO.230 Приручник оспособљавања и оперативни приручник**

- (a) Приручник оспособљавања мора садржавати стандарде, сврху и циљеве оспособљавања за сваку фазу оспособљавања коју су подносиоци захтјева обавезни задовољити и мора садржавати сљедеће елементе:
- план оспособљавања,
  - припрему и извођење вјежби у ваздуху,
  - летачко оспособљавање на FSTD, ако је примјењиво,

- теоријско оспособљавање.
- (b) Оперативни приручник мора дати релевантне информације одређеним групама особља, као што су инструктори летења, инструктори који спроводе оспособљавање у уређајима који симулирају лет, инструктори који спроводе теоријско оспособљавање, оперативно особље и особље одржавања, и мора садржавати уопштене, техничке, рутне информације и информације о оспособљавању особља.

### ОДЈЕЉАК III

#### Додатни захтјеви за АТО који спроводе специфичне врсте оспособљавања

##### Поглавље 1

##### Курс учења на даљину

#### ORA.ATO.300 Уопштено

АТО може бити одобрен за спровођење курсева модуларних програма користећи методу учења на даљину у сљедећим случајевима:

- за курсеве модуларног теоријског оспособљавања;
- за курсеве додатног теоријског знања за овлашћење за класу или тип; или
- за курсеве одобреног предусловног потребног теоријског знања за прво овлашћење за тип за вишемоторне хеликоптере.

#### ORA.ATO.305 Оспособљавање у учионици

- Елемент оспособљавања у учионици мора бити укључен у свим предметима модуларног курса учења на даљину.
- Укупно вријеме проведено у стварном оспособљавању у учионици не смије бити мање од 10% од укупног времена трајања курса.
- С обзиром на наведено, учионица мора бити доступна или у главном мјесту смјештаја пословних активности АТО или у склопу прикладног смјештаја на некој другој локацији.

#### ORA.ATO.310 Инструктори

Сви инструктори морају бити у потпуности упознати са захтјевима програма курса учења на даљину.

##### Поглавље 2

#### Оспособљавање без оспособљавања у ваздухоплову (ZFFT)

#### ORA.ATO.330 Уопштено

- Одобрење за оспособљавање без оспособљавања у ваздухоплову (ZFFT), као што је спецификовано у Дијелу-FCL, може бити одобрено само АТО који такође имају привилегије да спроводе САТ операције или АТО који имају спецификоване споразуме с САТ операторима.
- Одобрење за ZFFT ће бити издато само ако оператор има најмање 90 дана оперативног искуства на типу авиона.
- У случају да ZFFT спроводи АТО који има спецификован споразум с оператором, услов од 90 дана оперативног искуства неће бити примјењив ако је TRI (A) који је укључен у додатним полијетањима и слијетањима, у складу с Дијелом-ORO, има оперативно искуство на типу авиона.

#### ORA.ATO.335 Симулатор летења

- FFS одобрен за ZFFT мора бити употребљив у складу с критеријумима система управљања АТО.
- Покретни и визуелни систем FFS мора бити у потпуности употребљив, у складу с примјењивим спецификацијама сертификације за FSTD као што је дефинисано у ORA.FSTD.205.

### Поглавље 3

#### Интегрисани курсеви оспособљавања за дозволу пилота вишечлане посаде

#### ORA.ATO.350 Уопштено

Привилегије за спровођење MPL интегрисаног курса биће дате само АТО који је такође одобрен да спроводи САТ операције или има спецификован споразум са САТ оператором.

### Поглавље 4

#### Оспособљавање за тестно летење

#### ORA.ATO.355 Организација за оспособљавање за тестно летење

- АТО који је одобрен да спроводи оспособљавање за тестно летење за стицање категорије 1 или 2 овлашћења за тестно летење у складу с Дијелом-FCL може проширити своје привилегије на спровођење оспособљавања за друге категорије тестног летења и друге категорије особља за тестно летење, ако:
  - су испуњени релевантни захтјеви Дијела-21; и
  - постоје спецификовани споразуми између АТО и Дијела-21 организације која запошљава или намјерава запослити такво особље.
- Записи оспособљавања морају укључивати писане извјештаје од подносиоца захтјева, као што се захтијева програмом оспособљавања, укључујући, гдје је примјењиво, процесуиране податке и анализе записаних параметара релевантних за тип тестног лета.

### ПОДДИО FSTD

#### ЗАХТЈЕВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈЕ КОЈЕ РАДЕ УРЕЂАЈИМА ЗА ОСПОСБЉАВАЊЕ КОЈИ СИМУЛИРАЈУ ЛЕТ (FSTD) И ЗАХТЈЕВИ ЗА КВАЛИФИКАЦИЈУ FSTD

##### ОДЈЕЉАК I

#### Захтјеви за организације које раде FSTD

#### ORA.FSTD.100 Уопштено

- Подносилац захтјева за потврду квалификације FSTD мора доказати надлежном органу да је успоставио систем управљања у складу са ORA.GEN, Одјељак II. Предметно доказивање мора обезбиједити да подносилац захтјева, директно или преко уговора, има способност за одржавање перформанси, функција и осталих карактеристика спецификованих за ниво квалификације FSTD и способност за контролу инсталација FSTD.
- Ако је подносилац захтјева носилац потврде квалификације издате у складу с овим дијелом, FSTD спецификације морају бити спецификоване:
  - у условима АТО потврде; или
  - у случају носиоца АОС, у приручнику оспособљавања.

#### ORA.FSTD.105 Одржавање квалификације FSTD

- Како би одржао квалификацију FSTD, носилац потврде квалификације FSTD мора спроводити комплетни сет тестова садржаних у упутству за спровођење квалификационих тестова (MQTG) и мора спроводити функционалне и субјективне тестове прогресивно кроз 12-мјесечни период.
- Резултати морају бити датирани, означени као анализирани и оцијењени, и чувани у складу са ORA.FSTD.240, у сврху доказивања да је стандард FSTD одржан.
- Конфигурациони контролни систем мора бити успостављен како би се обезбиједила континуирана интеграција хардвера и софтвера квалификованог FSTD.

**ORA.FSTD.110 Модификације**

- (a) Носилац потврде квалификације FSTD мора успоставити и одржавати систем како би утврдио, процијенио и уклопио било коју важну модификацију у FSTD којима ради, посебно:
- (1) било коју модификацију ваздухоплова која је битна за оспособљавање, тестирање и провјере, без обзира је ли стављена на снагу путем наредбе о пловидбености; и
  - (2) било коју модификацију FSTD, укључујући покретне и визуелне системе, кад су битни за оспособљавање, тестирање и провјере, као што је то у случају измјене података.
- (b) Модификације FSTD хардвера и софтвера који утичу на руковање, перформансе и оперативне системе или било која велика модификација покретног или визуелног система мора бити евалуирана како би се одредио утицај на првобитни критеријум квалификације. Организација мора припремити измјене за било које валидационе тестове на које је извршен утицај.
- (c) Организација мора обавијестити надлежни орган унапријед у случају великих промјена како би се утврдило јесу ли тестови спроведени на задовољавајући начин. Надлежни орган мора одредити је ли након модификације потребна специфична евалуација FSTD, а прије повратка уређаја за коришћење оспособљавања.

**ORA.FSTD.115 Инсталације**

- (a) Носилац потврде квалификације FSTD мора обезбиједити да:
- (1) је FSTD смјештен у прикладном окружењу које подржава безбједну и поуздану операцију;
  - (2) да су сви корисници FSTD, као и особље одржавања, упућени о безбједном коришћењу FSTD како би се обезбиједило да су свјесни цјелокупне безбједносне опреме и процедура повезаних са FSTD у случају ванредне опасности; и
  - (3) да је FSTD и његова инсталација усклађена са локалним прописима о заштити здравља и безбједности.
- (b) FSTD безбједносни склоп, као што су заустављање и свјетла у ванредном случају, мора бити провјерен најмање једном годишње и мора бити евидентиран запис о истом.

**ORA.FSTD.120 Додатна опрема**

Кад је додатна опрема додана FSTD, иако није потребна за квалификацију, иста мора бити процијењена од надлежног органа како би се обезбиједило да нема негативних посљедица на квалитет оспособљавања.

**ОДЈЕЉАК II****Захтјеви за квалификацију FSTD****ORA.FSTD.200 Захтјев за квалификацију FSTD**

- (a) Захтјев за потврду квалификације FSTD мора бити предат у облику и на начин како је успоставио надлежни орган:
- (1) у случају уређаја за обуку из основних инструменталних процедура (BITD), од стране BITD произвођача;
  - (2) у осталим случајевима, од организације која има намјеру радити FSTD.
- (b) Подносиоци захтјева за иницијалну квалификацију морају доставити надлежном органу сву документацију којом доказују како испуњавају захтјеве успостављене у овом правилнику. Предметна документација мора

укључивати процедуру успостављену како би се обезбиједила усклађеност с ORA.GEN.130 и ORA.FSTD.230.

**ORA.FSTD.205 Сертификациони захтјеви за FSTD**

- (a) Агенција издаје сертификационе захтјеве као стандардно мјерило како би се доказала усклађеност FSTD с основним захтјевима Анекса X овог правилника.
- (b) Предметни сертификациони захтјеви морају бити довољно детаљни и спецификовани како би назначили подносиоцу захтјева које услове мора испуњавати у сврху издавања квалификације.

**ORA.FSTD.210 Основ квалификације**

- (a) Основ квалификације за издавање потврде квалификације FSTD састоји се од:
- (1) примјењивих сертификационих захтјева успостављених од Агенције који ступају на снагу од датума подношења захтјева за иницијалну квалификацију.
  - (2) података о провјери важења ваздухоплова одређених у обавезном дијелу података о оперативној прикладности одобрених у складу са прописом о сертификацији пловидбености и еколошкој сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација, ако је примјењиво; и
  - (3) било којих специфичних услова прописаних од надлежног органа ако повезани са сертификационим захтјевима не садрже прикладне или одговарајуће стандарде FSTD јер FSTD има неиспитан или другачији склоп у односу на оне на основу којих су примјењиви сертификациони захтјеви базирани.
- (b) Основ квалификације мора бити примјењив за будуће периодичне квалификације FSTD, осим ако је рекатегоризован.

**ORA.FSTD.225 Трајање и континуирано важење**

- (a) Квалификација симулатора летења (FFS), уређаја за летачко оспособљавање (FTD) или уређаја за оспособљавање летачких и навигационих процедура (FNPT) остаће важећа ако:
- (1) су FSTD и организација која ради FSTD усклађени с примјењивим захтјевима;
  - (2) је надлежном органу обезбијеђен приступ организацији као што је дефинисано у ORA.GEN.140 како би се утврдило континуирано важење с релевантним захтјевима прописа које доноси BHDCA; и
  - (3) потврда квалификације није измијењена или одузета.
- (b) Период од 12 мјесеци успостављен у ARA.FSTD.120(b)(1) може бити продужен до највише 36 мјесеци, у сљедећим околностима:
- (1) кад је FSTD био подложен иницијалној и најмање још једној периодичној евалуацији којом је успостављена усклађеност са основама квалификације;
  - (2) кад носилац потврде квалификације FSTD има задовољавајуће записе са успјешних FSTD евалуација током задњих 36 мјесеци;
  - (3) кад надлежни орган спроводи формални аудит система надгледања усклађености у организацији сваких 12 мјесеци како је дефинисано у ORA.GEN.200(a)(6); и

- (4) кад одређена особа у организацији с одговарајућим искуством прегледава редовно периодично спровођење квалификационих тестова (QTG) и спроводи релевантне функционалне и субјективне тестове сваких 12 мјесеци и доставља извјештаје с резултатима надлежном органу.
- (c) Квалификација BITD остаје важећа под условом редовних евалуација усклађености с примјењивим основама квалификације од надлежног органа у складу са ARA.FSTD.120.
- (d) По измјени или одузимању, потврда квалификације FSTD мора се вратити надлежном органу.

#### **ORA.FSTD.230 Промјене квалификованог FSTD**

- (a) Носилац потврде квалификације FSTD мора обавијестити надлежни орган у случају приједлога промјена FSTD, као што су:
- (1) велике модификације;
  - (2) релокација FSTD; и
  - (3) било која деактивација FSTD.
- (b) У случају надоградње нивоа квалификације FSTD, организација мора поднијети захтјев за евалуацију надоградње. Организација мора спровести све валидационе тестове за тражени ниво квалификације. Резултати пријашњих евалуација неће се користити за валидацију перформанси FSTD за постојећу надоградњу.
- (c) Кад је FSTD премјештен на нову локацију, организација мора обавијестити надлежни орган прије планиране активности заједно с планом повезаних поступака.

Прије враћања FSTD у коришћење на новој локацији, организација мора спровести најмање 1/3 валидационих тестова, и функционалних и субјективних тестова како би обезбиједила да перформансе FSTD испуњавају првобитне квалификационе стандарде. Копија документације тестова мора се чувати заједно са записима FSTD за преглед од надлежног органа.

Надлежни орган може спровести евалуацију FSTD након релокације. Евалуација мора бити у складу с првобитним основама квалификације FSTD.

- (d) Ако организација планира уклонити FSTD из активног статуса на дужи период, мора обавијестити надлежни орган и успоставити одговарајућу контролу за период током којег ће FSTD бити неактиван.

Организација мора договорити с надлежним органом план деактивације, било које чување и реактивацију како би се обезбиједило да се FSTD може вратити у активно стање на првобитном нивоу квалификације.

#### **ORA.FSTD.235 Пренос квалификације FSTD**

- (a) Када долази до промјене организације која ради FSTD, нова организација мора обавијестити надлежни орган унапријед како би се договорили план преноса FSTD.
- (b) Надлежни орган може спровести евалуацију у складу с првобитним основама квалификације FSTD.
- (c) Кад FSTD више не испуњава услове иницијалне квалификације, организација ће поднијети захтјев за нову потврду квалификације FSTD.

#### **ORA.FSTD.240 Чување записа**

Носилац потврде квалификације FSTD мора чувати записе:

- (a) свих докумената који описују и дају иницијалне квалификационе услове и ниво FSTD за све вријеме употребе FSTD; и

- (b) било које периодичне документе и извјештаје повезане са сваким FSTD и ас активностима надгледања усклађености за период од најмање 5 година.

### **ПОДДИО АеМС ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРИ ОДЈЕЉАК I Уопштено**

#### **ORA.АеМС.105 Обим**

Овај поддио успоставља додатне захтјеве које морају испуњавати организације да би се квалификовале за издавање или континуирано важење одобрења ваздухопловно-медицинског центра (АеМС) да издаје љекарска увјерења, укључујући иницијално љекарско увјерење категорије 1.

#### **ORA.АеМС.115 Захтјев**

Подносиоци захтјева за АеМС потврду морају:

- (a) удовољавати MED.D.005; и
- (b) поред документације за одобрење организације захтијеване у ORA.GEN.115, обезбиједити детаље о клиничкој повезаности или везу с одређеним болницама или медицинским институтима у сврху специјалистичких љекарских прегледа.

#### **ORA.АеМС.135 Континуирано важење**

АеМС потврда ће се издати на неодређено вријеме. Остаће важећа у зависности од чињенице да ли носилац и ваздухопловно-медицински испитивачи организације:

- (a) удовољавају MED.D.030; и
- (b) обезбјеђују континуирано искуство обављајући одговарајући број љекарских прегледа категорије 1 сваке године.

### **ОДЈЕЉАК II Управљање**

#### **ORA.АеМС.200 Систем управљања**

АеМС мора успоставити и одржавати систем управљања који обухвата ставке наведене у ORA.GEN.200 и, додатно, процес:

- (a) за медицинску сертификацију у складу с Дијелом MED; и
- (b) за обезбјеђење медицинске повјерљивости у сваком тренутку.

#### **ORA.АеМС.210 Захтјеви за особље**

- (a) АеМС мора:
- (1) имати ваздухопловно-медицинског испитивача (АМЕ) именованог за руководиоца АеМС, с привилегијом за издавање категорије 1 љекарског увјерења и довољно искуства у ваздухопловној медицини да обавља своје дужности; и
  - (2) имати за особље адекватан број потпуно квалификованих АМЕ и другог техничког особља и стручњака.
- (b) Руководилац АеМС је одговоран за координацију процјене резултата љекарских прегледа и потписивање извјештаја, потврда и иницијалних љекарских увјерења категорије 1.

#### **ORA.АеМС.215 Захтјеви за смјештај**

АеМС мора бити опремљен медицинско-техничким средствима адекватним за обављање ваздухопловно-медицинских прегледа нужних за коришћење привилегија у обиму одобрења.

#### **ORA.АеМС.220 Чување записа**

Осим записа захтијеваног у ORA.GEN.220, АеМС мора:

- (a) водити записе са детаљима о љекарским прегледима и процјенама направљеним за издавање, продужавање или обнављање љекарских увјерења, и њиховим резултатима, за период од најмање 10 година након последњег датума прегледа; и
- (b) држати све медицинске записе на начин који обезбјеђује да се медицинска повјерљивост поштује све вријеме.

**АНЕКС VIII  
ЗАХТЈЕВИ ЗА ПРИЈАВЉЕНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА  
ОСПОСОБЉАВАЊЕ (DTO)  
[ДИО-DTO]**

**DTO.GEN.100 Уопштено**

У овом анексу (Дио-DTO) утврђују се захтјеви примјениви на организације за оспособљавање пилота које спроводе оспособљавање из DTO.GEN.110 на основу пријаве поднесене у складу са DTO.GEN.115.

**DTO.GEN.105 Надлежни орган**

За потребе овог анекса (Дио-DTO) надлежни орган за DTO је BHDCA.

**DTO.GEN.110 Обим оспособљавања**

- (a) DTO је овлашћен да спроводи следеће оспособљавање, уз услов да је поднио пријаву у складу са DTO.GEN.115:
  - (1) за ваздухоплове:
    - (a) теоријско оспособљавање за LAPL(A) и PPL (A);
    - (b) летачко оспособљавање за LAPL(A) и PPL (A);
    - (c) оспособљавање за добивање овлашћења за класу SEP (копно), SEP (море) и TMG;
    - (d) оспособљавање за добивање додатних овлашћења: ноћно летење, акробатско летење, летење у планинском подручју, вуча једрилица и транспарената;
  - (2) за хеликоптере:
    - (a) теоријско оспособљавање за LAPL(H) и PPL(H);
    - (b) летачко оспособљавање за LAPL(H) и PPL(H);
    - (c) оспособљавање за добивање овлашћења за тип једномоторног хеликоптера за који је сертификован највећи број сједишта пет;
    - (d) оспособљавање за добивање овлашћења за ноћно летење;
  - (3) за једрилице, у складу са захтјевима из Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице:
    - (a) теоријско оспособљавање за SPL;
    - (b) летачко оспособљавање за SPL;
    - (c) оспособљавање за проширење привилегија на једрилице или TMG у складу с тачком SFCL.150;
    - (d) оспособљавање за додатне врсте старта у складу са SFCL.155;
    - (e) оспособљавање за додатна овлашћења и привилегије: привилегије за основно акробатско летење, привилегије за напредно акробатско летење, овлашћење за вучу једрилица, овлашћење за вучу транспарената, овлашћење за ноћно летење за TMG и овлашћење за летење у условима без спољне видљивости за једрилицу;

(f) оспособљавање за потврду инструктора летења за једрилице (FI(S));

(g) курс за обнову знања за FI(S);

- (4) за балоне, у складу са захтјевима из Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне:

(a) теоријско оспособљавање за BPL;

(b) летачко оспособљавање за BPL;

(c) оспособљавање за проширење класе или групе у складу са BFCL.150;

(d) оспособљавање за добивање додатних овлашћења: овлашћење за лет балоном узгоњеним врућим ваздухом са споном, овлашћење за ноћно летење и овлашћење за комерцијалне операције;

(e) оспособљавање за потврду инструктора летења за балоне (FI(B));

(f) курс за обнову знања за FI(B).

- (b) DTO је овлашћен и да спроводи оспособљавање за испитиваче из BFCL.430 и BFCL.460(b)(1) Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне за FE(B), као и из SFCL.430 и SFCL.460(b)(1) Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице за FE(S), под условом да је DTO доставио пријаву у складу с DTO.GEN.115 и да је надлежни орган одобрио програм оспособљавања у складу с DTO.GEN.230(c).

**DTO.GEN.115 Пријава**

- (a) Организација која намјерава да спроводи оспособљавање из тачке DTO.GEN.110, прије спровођења оспособљавања подноси пријаву надлежном органу. Пријава садржи барем следеће податке:
  - (1) назив DTO;
  - (2) контактне податке главног мјеста пословања DTO и, ако је примјениво, контактне податке аеродрома и оперативних мјеста DTO;
  - (3) имена и контактне податке следећих особа:
    - (i) представника DTO;
    - (ii) руководиоце оспособљавања DTO и
    - (iii) свих замјеника руководиоца оспособљавања, ако се то тражи у DTO.GEN.250(b)(1);
  - (4) врсту оспособљавања, како је наведено у DTO.GEN.110, која се спроводи на поједином аеродрому и/или оперативном мјесту;
  - (5) списак свих ваздухоплова и FSTD који ће се употребљавати за оспособљавање, ако је примјениво;
  - (6) датум планираног почетка оспособљавања;
  - (7) изјаву којом се потврђује да је DTO развио безбједносну политику и да ће примјенивати ту политику током свих активности оспособљавања обухваћених пријавом, у складу с DTO.GEN.210(a)(1)(ii);
  - (8) изјаву да DTO испуњава и да ће током свих активности оспособљавања обухваћених пријавом наставити испуњавати битне захтјеве из Анекса X овог прописа, захтјеве из Анекса I (Дио-FCL) и Анекса VIII (Дио-DTO) овог правилника и захтјеве из Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим

- се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице.
- (b) Та пријава, и све њене накнадне измјене, предају се на обрасцу из Додатка I.
- (c) DTO надлежном органу с пријавом подноси и програм или програме оспособљавања које употребљава или намјерава употребљавати за спровођење оспособљавања, те захтјев за одобрење програма или програмâ оспособљавања ако се то одобрење тражи у складу с DTO.GEN.230(c).
- (d) Одступајући од наведеног под (c) организација која посједује одобрење издато у складу са Поддијелом АТО Анекса VII (Дио-ORA) може с пријавом предати само референтну ознаку већ одобреног приручника или одобрених приручника за оспособљавање.

#### **DTO.GEN.116 Обавјештавање о измјенама и престанку активности оспособљавања**

DTO без одгађања обавјештава надлежни орган о сљедећем:

- (a) свим измјенама информација које обухвата пријава из DTO.GEN.115(a) и програма или програмâ оспособљавања или одобреног приручника или одобрених приручника из DTO.GEN.115(c) односно (d);
- (b) престанку неких или свих активности оспособљавања које обухвата пријава.

#### **DTO.GEN.135 Престанак права на спровођење оспособљавања**

DTO више неће имати право да спроводи неке или све активности оспособљавања наведене у својој пријави на основу те пријаве ако се догоди нешто од сљедећег:

- (a) DTO је обавијестио надлежни орган о престанку неких или свих активности оспособљавања које обухвата пријава у складу с DTO.GEN.116(b);
- (b) DTO није спроводио оспособљавање више од 36 узастопних мјесеци.

#### **DTO.GEN.140 Приступ**

Како би се утврдило поступа ли DTO у складу са својом пријавом, DTO у сваком тренутку омогућава приступ свим објектима, ваздухопловима, документима, записима, подацима, поступцима и било којем другом материјалу релевантном за његове активности оспособљавања обухваћене пријавом свакоме кога је овластио надлежни орган.

#### **DTO.GEN.150. Налази**

Након што је надлежни орган обавијестио DTO о налазу у складу с ARA.GEN.350(da)(1), DTO у року који је одредио надлежни орган предузима сљедеће кораке:

- (a) утврђује основни узрок неусклађености;
- (b) предузима потребне корективне активности за прекид неусклађености и, према потреби, уклања њене последице;
- (c) обавјештава надлежни орган о корективним активностима које је предузео.

#### **DTO.GEN.155 Реакција на безбједносни проблем**

Како би реаговао на безбједносни проблем, DTO спроводи:

- (a) мјере безбједности које захтијева надлежни орган у складу с ARA.GEN.135(c);

- (b) релевантне обавезне безбједносне информације које је издала Агенција и BHDCA, укључујући наредбе о пловидбности.

#### **DTO.GEN.210 Захтјеви за особље**

(a) DTO именује:

- (1) представника који је одговоран и овлашћен за најмање сљедеће:
- (i) обезбјеђивање усклађености DTO и његових активности с примјењивим захтјевима и његовом пријавом;
- (ii) развој и успостављање безбједносне политике којом се гарантује да се активности DTO изводе безбједно, обезбјеђивање да се DTO придржава те безбједносне политике и предузимање потребних мјера за постизање циљева те безбједносне политике;
- (iii) подстицање безбједности унутар DTO;
- (iv) обезбјеђивање доступности довољно ресурса унутар DTO како би се активности из (i), (ii) те (iii) могле учинковито спровести;
- (2) руководиоца оспособљавања који је одговоран и квалификован за обезбјеђивање најмање сљедећег:
- (i) усклађености оспособљавања са захтјевима из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице и с програмом оспособљавања DTO;
- (ii) задовољавајуће интеграције летачког оспособљавања на ваздухопловима или уређајима за оспособљавање који симулирају лет (FSTD) и теоријског оспособљавања;
- (iii) надзора над напретком полазника;
- (iv) у случају из DTO.GEN.250(b) надзора замјеника или замјеника руководиоца оспособљавања;
- (b) DTO може именовати исту особу за свог представника и руководиоца оспособљавања.
- (c) DTO не смије именовати особу за свог представника или руководиоца оспособљавања ако постоје објективне назнаке да се тој особи не може вјеровати да ће обављати задатке наведене под (a) тако да штити и унапређује безбједност ваздушног саобраћаја. Таквом објективном знаком сматра се чињеница да је на особу у посљедње три године приммијењена присилна мјера за обезбјеђење спровођења прописа предузета у складу са ARA.GEN.355, осим ако та особа може доказати да налаз на основу којег је предузета та мјера због своје природе, размјера или учинка на безбједност ваздушног саобраћаја не може упућивати на то да јој није могуће вјеровати да ће обављати те задатке на тај начин.
- (d) DTO обезбјеђује да инструктори за теоријско оспособљавање имају једну од сљедећих квалификација:
- (1) практично искуство у ваздухопловству у подручјима која су релевантна за оспособљавање које спроводе и завршен курс из методике и технике оспособљавања;



- (2) претходно искуство у спровођењу теоријског оспособљавања и прикладно теоријско искуство у предмету за који ће спроводити оспособљавање;
- (e) Инструктори летења и инструктори на уређајима за оспособљавање који симулирају лет морају имати квалификације у складу са захтјевима из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице за врсту оспособљавања које спроводе.

#### DTO.GEN.215 Захтјеви у погледу средстава

DTO мора имати успостављена средства којима се омогућава обављање свих његових активности и управљање њима у складу с битним захтјевима из Анекса X овог правилника и захтјевима из овог анекса (Дио-DTO).

#### DTO.GEN.220 Чување записа

- (a) DTO за сваког појединачног полазника чува следеће записе током трајања курса и три године након завршетка последњег оспособљавања:
- (1) податке о оспособљавању на земљи, летачком оспособљавању и на уређајима за оспособљавање који симулирају лет;
  - (2) податке о појединачном напретку;
  - (3) податке о дозволама и повезаним овлашћењима који су релевантни за оспособљавање, укључујући датуме истека овлашћења и потврда о здравственој способности;
- (b) DTO чува извјештај о годишњем унутрашњем прегледу и извјештај о активностима из DTO.GEN.270(a) односно (b) три године од датума кад је DTO саставио тај извјештај.
- (c) DTO чува програм оспособљавања три године од датума кад је одржао последњи курс оспособљавања у складу с тим програмом.
- (d) DTO у складу с примјењивим правом о заштити личних података похрањује записе наведене под (a) тако да примјереним алатима и протоколима обезбјеђује заштиту те предузима одговарајуће мјере за ограничавање приступа тим записима на особе које су прописно овлашћене за приступ њима.

#### DTO.GEN.230 Програм оспособљавања DTO

- (a) DTO успоставља програм оспособљавања за свако од оспособљавања наведених у DTO.GEN.110 која DTO спроводи.
- (b) Програми оспособљавања морају испуњавати захтјеве из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне или Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, у зависности од случаја.
- (c) DTO је овлашћен да спроводи оспособљавање из DTO.GEN.110(b) само ако је BHDCA на захтјев DTO у складу с ARA.DTO.110 издала одобрење којим се потврђује да програм оспособљавања за то оспособљавање и све његове измене испуњавају захтјеве из Анекса I (Дио-FCL), Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL)

прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице, у зависности од случаја. DTO подноси захтјев за то одобрење подношењем своје пријаве у складу са DTO.GEN.115.

- (d) Тачка (c) не примјењује се на организацију која поседује и одобрење издато у складу са Поддијелом АТО Анекса VII (Дио-ORA) које укључује привилегије за то оспособљавање.

#### DTO.GEN.240 Ваздухоплови за оспособљавање и FSTD I

- (a) DTO употребљава прикладну флоту ваздухоплова за оспособљавање или FSTD који су одговарајуће опремљени за курс оспособљавања који пружа. Флота ваздухоплова мора бити састављена од ваздухоплова који испуњавају све захтјеве утврђене у прописима које доноси BHDCA. Ваздухоплови обухваћени тачкама (a), (b), (c) или (d) Анекса IX овог правилника могу се употребљавати за оспособљавање ако су испуњени сви следећи услови:
- (1) током поступка оцјењивања надлежни орган потврдио је ниво безбједности упоредив с оним који је дефинисан релевантним прописима из области пловидбености ваздухоплова;
  - (2) надлежни орган одобрио је употребу ваздухоплова за оспособљавање у DTO.
- (b) DTO саставља и ажурира списак свих ваздухоплова, укључујући њихове регистрационе ознаке, којима се користи за оспособљавање које спроводи.

#### DTO.GEN.250 Аеродроми и оперативна мјеста

- (a) Кад изводи летачко оспособљавање на ваздухоплову, DTO мора користити само аеродроме или оперативна мјеста која имају прикладан смјештај и карактеристике које допуштају оспособљавање релевантних маневара, узимајући у обзир оспособљавање које се спроводи и категорију и тип ваздухоплова који се користи.
- (b) Ако DTO употребљава више од једног аеродрома за спровођење било којег оспособљавања наведеног у DTO.GEN.110(a)(1) и (2), он:
- (1) за сваки додатни аеродром именује замјеника руководиоца оспособљавања који је одговоран за задатке из DTO.GEN.210(a)(2)(i) до (iii) на том аеродрому и
  - (2) обезбјеђује доступност довољно ресурса за безбједно извођење операција на свим аеродромима, у складу са захтјевима из овог анекса (Дио-DTO).

#### DTO.GEN.260 Теоријско оспособљавање

- (a) При теоријском оспособљавању DTO може спроводити оспособљавање на лицу мјеста или учење на даљину.
- (b) DTO прати и биљежи напредак сваког полазника теоријског оспособљавања.

#### DTO.GEN.270 Годишњи унутрашњи преглед и годишњи извјештај о активностима

DTO предузима следеће кораке:

- (a) спроводи годишњи унутрашњи преглед задатака и одговорности наведених у DTO.GEN.210 и саставља извјештај о том прегледу;
- (b) саставља годишњи извјештај о активностима;
- (c) доставља извјештај о годишњем унутрашњем прегледу и годишњи извјештај о активностима надлежном органу до датума који је одредио надлежни орган.

## Додатак 1. Анексу VIII (Дио-ДТО)

ПРИЈАВА	
У складу са Правилником о о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству	
<input type="checkbox"/> Прва пријава	
<input type="checkbox"/> Обавјештење о измјенама <sup>(1)</sup> – референтна ознака ДТО :	
1.	<b>Пријављена организација за осposољавање (ДТО)</b> Назив:
2.	<b>Мјесто(а) пословања</b> Контакт подаци (адреса, телефон, адреса е-поште) главног мјеста пословања ДТО:
3.	<b>Особље</b> Име и контакт подаци (адреса, телефон, адреса е-поште) представника ДТО: Име и контакт подаци (адреса, телефон, адреса е-поште) руководиоца осposољавања ДТО и, ако је примјењиво, замјеника/замјеника руководиоца осposољавања:
4.	<b>Обим осposољавања</b> Списак осposољавања која се спроводе: Списак свих програма осposољавања који се користе за спровођење осposољавања (документе треба приложити уз ову пријаву) или, у случају из ДТО.GEN.230(d) Анекса VIII ( (Дио-ДТО) овог правилника, референтна ознака свих одобрених приручника за осposољавање који се користе за спровођење осposољавања:
5.	<b>Ваздухоплови за осposољавање и FSTD</b> Списак ваздухоплова који се користе за осposољавање: Списак квалификованих FSTD који се користе за осposољавање (ако је примјењиво, укључујући ознаку у словима како је наведено на потврди квалификације):
6.	<b>Аеродром(и) и оперативнo(а) мјесто(а)</b> Контакт подаци (адреса, телефон, адреса е-поште) свих аеродрома и оперативних мјеста које користи ДТО за спровођење осposољавања:
7.	<b>Датум планираног почетка осposољавања:</b>
8.	<b>Захтјев за одобрење стандардизационог курса за испитиваче и семинара за освјежење знања (ако је примјењиво)</b> <input type="checkbox"/> ДТО подноси захтјев за одобрење претходно наведених програма осposољавања за испитиваче за једрилице или балоне у складу са ДТО.GEN.110(b) и ДТО.GEN.230(c) Анекса VIII (Дио-ДТО) овог правилника.
9.	<b>Изјава</b> ДТО је саставио безбједносну политику у складу с Анексом VIII (Дио-ДТО) овог правилника, а посебно с његовом тачком ДТО.GEN210(a)(1)(ii), те ће примјењивати ту политику током свих активности осposољавања обухваћених пријавом. ДТО испуњава битне захтјеве из Анекса X овог правилника, захтјеве из Анекса I (Дио-FCL) и Анекса VIII (Дио-ДТО) овог правилника и захтјеве из Анекса III (Дио-BFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне и Анекса III (Дио-SFCL) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилица и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице те ће током свих активности осposољавања обухваћених пријавом наставити испуњавати те захтјеве. Потврђујемо да су све информације у овој пријави, укључујући њене анексе (ако је примјењиво), потпуне и тачне. Име, датум и потпис представника ДТО. Име, датум и потпис руководиоца осposољавања ДТО.

<sup>(1)</sup> У случају измјена треба испунити само тачку 1. и поља у којима су измјене.

## АНЕКС IX

Ваздухоплови из члана 2. тачка (b)

(1) Категорије ваздухоплова с посадом на које се овај правилник не примјењује:

(a) историјски ваздухоплови који испуњавају сљедеће критеријуме:

(i) ваздухоплови:

- чије првобитно пројектовање претходи 1. јануару 1955. године и
- чија је производња престала прије 1. јануара 1975. године;

или

(ii) ваздухоплови који су од јасног историјског значаја, у вези са:

- учествовањем у важном историјском догађају,
- важним кораком у развоју ваздухопловства или
- важном улогом коју су имали у Оружаним снагама Босне и Херцеговине;

или

(b) ваздухоплови посебно пројектовани или прилагођени у истраживачке, експерименталне или научне сврхе, који ће се вјероватно производити у врло ограниченом броју;

(c) ваздухоплови, укључујући оне достављене у комплексу саставних дијелова, при чему је најмање 51% задатака израде и састављања обавио аматер

или непрофитно удружење аматера за властиту употребу и у некомерцијалне сврхе;

(d) ваздухоплови које су употребљавале војне снаге, осим ако се ради о типу ваздухоплова за који је Агенција или надлежни орган утврдио стандард за пројектовање;

(e) ваздухоплови чија мјерљива брзина слома узгона или најмања стална брзина летења при слијетању не премашује 35 чворова калибрисане брзине (CAS), хеликоптери, моторни падобрани, једрилице и моторне једрилице, који имају највише два сједишта и максималну масу при полијетању (МТОМ), како је забиљежила BHDCA, која не премашује:

	Авион/хеликоптер/моторни падобран/моторна једрилица	Једрилице	Амфибијски авион или авион/хеликоптер с пловцима	Падобран за поновно лизање причвршћен на конструкцију
једносјед	300 kg МТОМ	250 kg МТОМ	додатних 30 kg МТОМ	додатних 15 kg МТОМ
двосјед	450 kg МТОМ	400 kg МТОМ	додатних 45 kg МТОМ	додатних 25 kg МТОМ

Када амфибијски авион или авион/хеликоптер с пловцима функционише и као авион/хеликоптер с пловцима и као копнени авион/хеликоптер, мора бити испод примјењиве границе МТОМ.

(f) једносједи и двосједи жироплани чији МТОМ не премашује 600 kg;

- (g) реплике ваздухоплова који испуњавају критеријуме из (a) или (d) и чија је пројектована структура слична оригиналном ваздухоплову;
  - (h) балони и ваздушни бродови за једну или двије особе чија највећа пројектована запремина у случају врућег ваздуха не премашује 1 200 m<sup>3</sup>, а у случају другог узгонског плина не премашује 400 m<sup>3</sup>;
  - (i) сви остали ваздухоплови с посадом чија максимална маса празног ваздухоплова, укључујући гориво, не премашује 70 kg.
- (2) Надаље, овај се правилник не примјењује на:
- (a) привезане ваздухоплове без погонског система с максималном дужином споне од 50 m, и
    - (i) МТОМ ваздухоплова, укључујући његов корисни терет, мањим од 25 kg, или
    - (ii) у случају ваздухоплова лакших од ваздуха, највећом пројектованом запремином ваздухоплова мањом од 40 m<sup>3</sup>;
  - (b) привезане ваздухоплове с МТОМ који не премашује 1 kg.

### АНЕКС X

#### Битни захтјеви у погледу посаде ваздухоплова

##### 1. ОСПОСОБЉАВАЊЕ ПИЛОТА

###### 1.1 Уопштено

Особа која се оспособљава за пилота ваздухоплова мора бити довољно зрела у образовном, физичком и психичком смислу како би могла усвојити, задржати и показати одговарајуће теоријско знање и практичне вјештине.

###### 1.2 Теоријско знање

Пилот мора стећи и одржавати ниво знања која одговара дужностима које се обављају у ваздухоплову и која је пропорционална ризицима повезанима с врстом активности. Такво знање мора обухватати барем следеће:

- (a) ваздухопловно право;
- (b) опште знање о ваздухопловима;
- (c) техничка питања у вези с категоријом ваздухоплова;
- (d) извођење и планирање лета;
- (e) људске способности и људска ограничења;
- (f) метеорологију;
- (g) навигацију;
- (h) оперативне поступке, укључујући управљање ресурсима;
- (i) принципе летења;
- (j) комуницирање и
- (k) вјештине нетехничке природе, укључујући откривање пријетњи и грешака, те управљање њима.

###### 1.3 Доказивање и одржавање теоријског знања

1.3.1 Стицање и задржавање теоријског знања мора се доказивати континуираним оцјењивањем током оспособљавања и, према потреби, полагањем испита.

1.3.2 Мора се одржавати одговарајући ниво стеченог теоријског знања. То се мора доказивати редовним оцјењивањем, испитима, тестовима или провјерама. Учесталост испита, тестова или провјера мора бити пропорционална нивоу ризика повезаног с активношћу.

###### 1.4 Практичне вјештине

Пилот мора стећи и одржавати практичне вјештине потребне за обављање својих дужности у ваздухоплову. Такве вјештине морају бити пропорционалне ризицима повезанима с врстом активности и обухватати, ако то одговара дужностима које се обављају у ваздухоплову, следеће:

- (a) активности прије полијетања и током лета, укључујући одређивање перформанси, масе и равнотеже ваздухоплова, инспекцијски преглед и сервисирање ваздухоплова, планирање расположивости горива/енергије, процјену метеоролошких услова, планирање руте летења, ограничења ваздушног простора и расположивост полетно-слетне стазе;
- (b) операције на аеродрому и у аеродромском саобраћајном кругу;
- (c) мјере опреза и поступке за избјегавање судара;
- (d) управљање ваздухопловом на основу спољних визуелних референтних тачака;
- (e) летачке маневре, укључујући оне у критичним ситуацијама, и с тим повезане маневре за "спречавање стрмоглављења", у мјери у којој су технички изводљиви;
- (f) полијетања и слијетања у уобичајеним условима и при бочном вјетру;
- (g) летење само на основу инструмената, у складу с врстом активности;
- (h) оперативне поступке, укључујући тимске вјештине и управљање ресурсима, у складу с врстом операције и тиме је ли посада једночлана или вишечлана;
- (i) навигацију и спровођење правила летења и с тим повезаних поступака, користећи се, према потреби, визуелним или навигационим помагалима;
- (j) неубичајене и ванредне операције, укључујући симулиране кварове опреме ваздухоплова;
- (k) поштовање поступака за услуге у ваздушном саобраћају и комуникационих поступака;
- (l) посебне аспекте с обзиром на тип или разред ваздухоплова;
- (m) додатно оспособљавање за стицање практичних вјештина које се може захтијевати за ублажавање ризика повезаних с одређеним активностима и
- (n) вјештине нетехничке природе, укључујући оне које се односе на откривање пријетњи и грешака, те управљање њима уз помоћ оцјењивачке методологије, заједно с процјеном техничких вјештина.

###### 1.5 Доказивање и одржавање практичних вјештина

1.5.1 Пилот мора доказати да је способан изводити поступке и маневре на степену стручности који одговара дужностима које се обављају у ваздухоплову, и то:

- (a) управљањем ваздухопловом у оквиру његових ограничења;
- (b) добрим расуђивањем и добрим пилотирањем;
- (c) примјеном ваздухопловног знања;
- (d) одржавањем контроле над ваздухопловом све вријеме тако да буде обезбијеђен успјешан исход поступка или маневра; и
- (e) вјештине нетехничке природе, укључујући оне које се односе на откривање пријетњи и грешака, те управљање њима уз помоћ оцјењивачке методологије, заједно с процјеном техничких вјештина.

1.5.2 Мора се одржавати одговарајући ниво стеченог практичног знања. То се мора доказивати редовним оцјењивањем, испитима, тестовима или провјерама. Учесталост испита, тестова или провјера мора бити пропорционална нивоу ризика повезаног с активношћу.

## 1.6 Ниво језичке способности

Пилот мора посједовати ниво језичке способности који одговара дужностима које се обављају у ваздухоплову. Такав ниво способности укључује:

- (a) способност разумијевања докумената с метеоролошким подацима;
- (b) употребу летачких рутних, одлазних и прилазних карата, те припадајућих докумената с летачким информацијама и
- (c) способност комуницирања с другим летачким посадама и службама за услуге у ваздушној пловидби током свих фаза лета, укључујући припрему лета, на језику који се употребљава у радијској комуникацији у вези с летом.

## 1.7 Уређаји за оспособљавање који симулирају лет

Ако се уређај за оспособљавање који симулира лет (FSTD) употребљава за оспособљавање или доказивање да су практичне вјештине стечене или одржане, тај уређај мора задовољити одређени ниво перформансе у подручјима која су релевантна за обављање повезаних задатака. Нарочито, имитација конфигурације ваздухоплова, обиљежја управљања, перформанси ваздухоплова и понашања система мора одговарајуће представљати ваздухоплов.

## 1.8 Курс оспособљавања

1.8.1 Оспособљавање се мора спроводити уз помоћ курса оспособљавања.

1.8.2 Курс оспособљавања мора испуњавати следеће услове:

- (a) за сваку врсту курса мора се изградити наставни план и
- (b) курс оспособљавања мора се састојати од рашчлањених елемената теоријске наставе и практичног подучавања из летења (укључујући оспособљавање на симулатору), према потреби.

## 1.9 Инструктори

### 1.9.1 Теоријска настава

Теоријску наставу морају изводити одговарајуће квалификовани инструктори. Они морају:

- (a) имати одговарајуће знање у подручју у којем се настава изводи и
- (b) бити способни примјењивати одговарајуће методе подучавања.

### 1.9.2 Настава из летења и оспособљавање на симулатору летења

Наставу из летења и оспособљавање на симулатору летења морају изводити одговарајуће квалификовани инструктори који имају следеће квалификације:

- (a) испуњавају захтјеве у вези с теоријским знањем и искуством који су примјерени настави која се изводи;
- (b) способни су примјењивати одговарајуће методе подучавања;
- (c) вјежбали су методе подучавања у летачким маневрима и поступцима који су предмет наставе из летења;
- (d) доказали су способност извођења наставе у оним подручјима у којима се настава и подучавање из летења треба изводити, укључујући подучавање о поступцима прије лета, након лета и на тлу и
- (e) редовно похађају оспособљавања за обнову знања како би се обезбиједила ажурираност стандарда наставе.

Инструктори лета који спроводе оспособљавање у ваздухоплову такође морају имати овлашћење за обављање

дужности вође ваздухоплова у ваздухоплову за који се изводи настава, осим ако је ријеч о оспособљавању за нове типове ваздухоплова.

## 1.10 Испитивачи

Особе одговорне за оцјењивање пилотских вјештина морају:

- (a) испуњавати захтјеве за инструкторе лета или инструкторе симулације летења и
- (b) бити способне оцјенити вјештине пилота и спроводити тестове летења и провјере током лета.

## 2. ЗАХТЈЕВИ У ПОГЛЕДУ ИСКУСТВА – ПИЛОТИ

Особа која дјелује као члан летачке посаде, инструктор или испитивач мора стећи и одржавати dostatно искуство за дужности које се обављају, осим ако је спроведеним актима донесенима на основу овог правилника предвиђено да се те компетенције доказују у складу с тачком 1.5.

## 3. ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ – ПИЛОТИ

### 3.1 Здравствени критеријуми

3.1.1 Сви пилоти морају периодично доказивати здравствену способност да на задовољавајући начин могу обављати своје дужности, узимајући у обзир врсту активности. То се мора доказивати одговарајућом проценом на основу најбоље праксе ваздухопловне медицине, узимајући у обзир врсту активности и могућа психичка и физичка погоршања стања због старосне доби.

Здравствена способност, која обухвата физичку и психичку способност, значи стање без болести или инваљидности због које пилот не би могао:

- (a) обављати задатке потребне за управљање ваздухопловом;
- (b) у сваком тренутку обављати дужности које су му додијелене или
- (c) правилно запажати своју животну средину.

3.1.2 Ако здравствена способност није у потпуности доказана, могу се примијенити мјере ублажавања којима се обезбеђује истовјетна безбједност летења.

### 3.2 Ваздухопловно-медицински испитивачи

Ваздухопловно-медицински испитивач:

- (a) мора бити квалификован и имати одобрење за самосталан рад (лиценца) као лекар;
- (b) мора имати завршено оспособљавање из ваздухопловне медицине, те мора редовно похађати оспособљавања за обнову знања из ваздухопловне медицине како би се обезбиједила ажурираност стандарда оцјењивања и
- (c) морао је стећи практично знање и искуство о условима у којима пилоти обављају своје дужности.

### 3.3 Ваздухопловно-медицински центри

Ваздухопловно-медицински центри морају испуњавати следеће услове:

- (a) имати сва средства потребна за испуњавање свих одговорности повезаних с њиховим привилегијама. Та средства укључују, између осталог, објекте, особље, опрему, алате и материјале, документацију о задацима, одговорностима и поступцима, приступ релевантним подацима и вођење евиденције;
- (b) у зависности од врсте активности која се обавља, те величини организације, имати успостављен систем управљања ради обезбеђивања усклађености с битним захтјевима наведенима у овом анексу, ради управљања безбједносним ризицима, те настојања

за континуираним побољшавањем тог система и одржавати такав систем, те

- (c) према потреби, имати успостављене аранжмане с другим одговарајућим организацијама ради обезбјеђивања трајне усклађености с овим захтјевима.

#### 4. ЧЛАНОВИ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ

##### 4.1 Уопштено

Чланови кабинске посаде морају:

- (a) бити оспособљени и редовно провјеравани како би постигли и одржали ниво компетенција потребан за обављање додијелених им дужности у погледу безбједности, и
- (b) бити периодично подвргнути процјени здравствене способности за безбједно обављање додијелених им дужности у погледу безбједности. То се мора доказати одговарајућом процјеном на основу најбоље праксе ваздухопловне медицине.

##### 4.2 Курс оспособљавања

4.2.1 Ако је то прикладно за врсту операције или привилегија, оспособљавање се мора спроводити уз помоћ курсева оспособљавања.

4.2.2 Курс оспособљавања мора испуњавати сљедеће услове:

- (a) за сваку врсту курса мора се израдити наставни план и
- (b) курс оспособљавања мора се састојати од рашчлањених елемената теоријске наставе и практичне обуке (укључујући оспособљавање на симулатору), ако је то примјењиво.

##### 4.3 Инструктори кабинске посаде

Наставу морају изводити одговарајуће квалификовани инструктори. Ти инструктори морају:

- (a) имати одговарајуће знање у подручју у којем се настава изводи;
- (b) бити способни примјењивати одговарајуће методе подучавања и
- (c) редовно похађати оспособљавања за обнову знања како би се обезбиједила ажурираност стандарда наставе.

##### 4.4 Испитивачи кабинске посаде

Особе одговорне за испитивање кабинске посаде морају:

- (a) испуњавати захтјеве за инструкторе кабинске посаде и
- (b) бити способни оцијенити вјештине кабинске посаде и спроводити испите.

#### 5. ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОСПОСОБЉАВАЊЕ

Организација за оспособљавање пилота или кабинске посаде мора испуњавати сљедеће захтјеве:

- (a) имати сва средства потребна за испуњавање обавеза повезаних са својом дјелатношћу. Та средства укључују, између осталог, објекте, особље, опрему, алате и материјале, документацију о задацима, одговорностима и поступцима, приступ релевантним подацима и вођење евиденције;
- (b) у зависности од оспособљавања које се спроводе, те величини организације, организација мора спроводити и одржавати систем управљања ради обезбјеђивања усклађености с битним захтјевима наведенима у овом анексу, ради управљања безбједносним ризицима, између осталих, и ризицима повезанима с погоршањем стандарда

оспособљавања, те ради настојања за континуираним побољшавањем тог система, и

- (c) према потреби, успоставити аранжмане с другим одговарајућим организацијама ради обезбјеђивања трајне усклађености с тим захтјевима.

#### АНЕКС XI

(Додатни захтјеви ВНДСА у погледу примјене Анекса I, IV и VI овог правилника)

1. **Додатни захтјеви за примјену члана 16. (Постојеће дозволе пилота) и члана 25. (Оспособљавање за овлашћење за тип ваздухоплова и подаци о оперативној прикладности) овог правилника**
  - 1.1 Носиоцима JAR неусаглашених дозвола пилота авиона и хеликоптера који нису поднијели захтјев за замјену у Part-FCL дозволу, ВНДСА издаје дозволу на новом образцу, описаном у тачки 1.7.
  - 1.2 Одредбе овог правилника сходно се примењују на продужавање и обнову важења овлашћења и потврда инструктора, које се односе на JAR неусаглашене дозволе.
  - 1.3 У погледу спецификација JAR неусаглашених дозвола пилота примењују се све одредбе Анекса VI (Part-ARA), осим серијског броја дозволе, који је већ дефинисан и који се задржава. На насловној страни налази се грб Босне и Херцеговине, текст: Босна и Херцеговина, Министарство комуникација и транспорта, Дирекција за цивилно ваздухопловство, Пилотска дозвола и изјава издато у складу са ICAO стандардима, написано на једном од језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини и енглеском језику, и простор у коме се врши упис ознаке врсте дозволе која се издаје.
  - 1.4 За издавање овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције, кандидат мора да посједује дозволу из Анекса I овог правилника. Ознака типа ваздухоплова за коју се пилот обучава преузима се из потврде о типу ваздухоплова издатог од надлежног органа државе која је издала потврду о типу.
  - 1.5 Обуку пилота за издавање или обнову овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције, може да врши инструктор летења на том типу ваздухоплова или класи ваздухоплова који посједује посебно одобрење за вршење те обуке издато од стране ВНДСА или организација одобрена за обуку пилота на предметном типу ваздухоплова, односно класи ваздухоплова.
  - 1.6 Практични испит за стицање овлашћења за летење на типу ваздухоплова и испит за продужавање рока важења овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције спроводи лице које за то овласти ВНДСА посебним рјешењем.
  - 1.7 У погледу осталих услова који се односе на издавање, продужавање или обнову овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције, ВНДСА издаје додатак на Part-FCL дозволу, на основу које стиче сва права носиоца овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције и исти садржи:
  - 1.8 Кандидату који посједује Part-FCL дозволу и стекне овлашћење за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције, ВНДСА издаје додатак на Part-FCL дозволу, на основу које стиче сва права носиоца овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције и исти садржи:

- грб Босне и Херцеговине, текст: Босна и Херцеговина, Министарство комуникација и транспорта, Дирекција за цивилно ваздухопловство, назив дозволе, опште податке о носиоцу дозволе (број дозволе, презиме и име, датум рођења, мјесто рођења, држављанство, адреса и потпис) и податке о издавању дозволе;
  - податке о стеченим и посебним овлашћењима и напомену;
  - евиденцију о стеченим и посебним овлашћењима, којима се продужава важење, и њихов рок важења.
- 2. Додатни захтјеви за примјену члана 26. овог правилника (Признавање искуства стеченог током војне службе ради издавања дозвола пилота) у погледу дозвола пилота авиона и хеликоптера, овлашћења за инструментално летење, овлашћења за летење на класи или типу ваздухоплова потврда инструктора и овлашћења за акробатско летење**
- 2.1 Држављанима Босне и Херцеговине, који су оспособљени за пилота по војном програм обуке, а службовали су у Оружаним снагама Босне и Херцеговине, за стицање дозволе пилота авиона и хеликоптера признаје се служба у Оружаним снагама под сљедећим условима:
- 2.1.1 За стицање дозволе приватног пилота авиона или хеликоптера (PPL(A/H)), кандидат мора да:
- испуни услове прописане FCL.210.A, односно FCL.210.H који се односе на искуство и признавање времена летења;
  - положи испит из предмета "Ваздухопловни прописи" у складу са FCL.215;
  - положи практичан испит у складу са FCL.235.
- 2.1.2 За стицање дозволе професионалног пилота авиона или хеликоптера (CPL(A/H)), кандидат мора да:
- испуни услове који се односе на искуство прописане у Додатку 3 Анекса I (CPL модулари програм обуке - Авиони - тачка 12, односно, CPL модулари програм обуке - Хеликоптери - тачка 11);
  - положи теоријски испит из предмета у складу са FCL.310;
  - положи практичан испит у складу са FCL.320.
- 2.1.3 За стицање дозволе саобраћајног пилота авиона или хеликоптера (ATPL(A/H)), кандидат мора да:
- испуни услове прописане FCL.510.A(b), односно FCL.510.H(b), који се односе на захтијevano искуство;
  - заврши теоријску обуку у одобреном центру за обуку у складу са FCL.515(a);
  - положи теоријски испит из предмета у складу са FCL.515(b);
  - положи практичан испит у складу са FCL.520.A, односно FCL.520.H.
- 2.1.4 За стицање овлашћења за инструментално летење (IR), кандидат мора да:
- испуни услове прописане у складу са FCL.610;
  - испуни услове прописане у складу са FCL.615(a)(2) који се односе на захтијevану практичну обуку;
  - заврши додатну практичну обуку ако руководиоца обуке одобреног центра за обуку процијени да је она потребна;
  - заврши теоријску обуку у одобреном центру за обуку у складу са FCL.615(a);
  - положи теоријски испит из предмета у складу са FCL.615(b);
  - положи практичан испит у складу са FCL.620.
- 2.1.5 За издавање овлашћења за летење на класи или типу ваздухоплова кандидат мора да достави доказ да је завршио обуку за одговарајућу класу или тип ваздухоплова у Оружаним снагама, да испуњава услове из FCL.720.A за авионе, односно FCL.720.H за хеликоптере који се односе на потребно искуство и да положи практичан испит у складу са FCL.725(c).
- 2.2 Испит за издавање овлашћења за инструментално летење може се комбиновати са испитом за издавање овлашћења за летење на класи или типу ваздухоплова.
- 2.3 Прије приступања практичном испиту на одговарајућој класи или типу ваздухоплова који посједује потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције, кандидат мора да у одобреном центру за обуку заврши додатну обуку ако руководиоца обуке тог центра процијени да је обука потребна.
- 2.4 Практичан испит може се спровести на одговарајућој класи или типу војног ваздухоплова за који је кандидат оспособљен у Оружаним снагама, ако је тај ваздухоплов одговарајуће опремљен за ту намјену и ако постоји еквивалентна класа или тип ваздухоплова који посједује потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције. Ако је испит за стицање дозволе или овлашћења спроведен на класи или типу војног ваздухоплова, дозвола се ограничава за летење на ваздухопловима који су уписани у Регистар цивилних ваздухоплова који води BHDSA.
- 2.5 Ограничење из тачке 2.4 овог анекса се укида када носилац дозволе изврши провјеру стручности или практичан испит на одговарајућем цивилном ваздухоплову који посједује потврду о типу ваздухоплова издату од Агенције.
- 2.6 За стицање потврде наставника летења на авиону или хеликоптеру (FI(A/H)), кандидат мора да достави доказе о томе да је завршио курс наставника летења током војне службе и да положи процијену оспособљености у складу са захтјевом FCL.935.
- 2.7 Стечена права су ограничена на начин прописан захтјевом у FCL.910.FI(a) и (b) осим ако кандидат достави доказе да је током војне службе испунио услове прописане у захтјевима FCL.910.FI(c).
- 2.8 За стицање овлашћења за акробатско летење кандидат мора да достави доказе о томе да је током војне службе завршио обуку за акробатско летење.
- 2.9 Стечена права су ограничена на летење на класи или типу ваздухоплова на којем је завршена обука за акробатско летење, под условом да кандидат посједује важеће овлашћење за летење на одговарајућој класи или типу ваздухоплова.
- 3. Додатни захтјеви за примјену FCL.015(c) Анекса I овог правилника**
- Изузетно од одредбе FCL.015(c) Анекса I овог правилника, носилац пилотских дозвола издатих од стране BHDSA у складу са Анексом I овог правилника, који стекну дозволу у некој од држава чланица или држави са којом Босна и Херцеговина има потписан билатерални или мултилатерални споразум, могу наставити да користе права и привилегије из дозволе издате од стране BHDSA све до пуноправног признавања те дозволе од стране држава чланица или државе са којом Босна и Херцеговина има потписан билатерални или мултилатерални споразум.
- 4. Додатни захтјеви за примјену FCL.020 Анекса I овог правилника**

- 4.1 Одобен центар за обуку дужан је, прије почетка практичне обуке кандидата, поднијети ВНДСА захтев за издавање дозволе пилота ученика.
- 4.2 Ако је пилот ученик малољетно лице, уз захтев за издавање дозволе одобрени центар за обуку подноси и овјерену писану сагласност оба родитеља или старатеља за похађање обуке.
- 4.3 Пилот ученик је дужан да носи са собом дозволу пилота ученика током спровођења практичне обуке на ваздухоплову.
- 4.4 Дозвола пилота ученика се издаје са роком важења од три године.
- 4.5 Дозвола пилота ученика се издаје на обрасцу и исти садржи:
- грб Босне и Херцеговине, текст: Босна и Херцеговина, Министарство комуникација и транспорта, Дирекција за цивилно ваздухопловство, назив дозволе;
  - опште податке о носиоцу дозволе (број ученичке дозволе, презиме и име, датум рођења, мјесто рођења, држављанство, адреса и потпис), назив организације у којој се школује пилот, датум првог издавања дозволе, датум издавања, потпис и печат одговорног лица;
  - упозорење којим се обавезује носилац дозволе о обавези ношења документа са фотографијом ради утврђивања идентитета;
  - податке о овлашћењима за које се школује и напомену;
- 5. Додатни захтјеви за примјену FCL.030 Анекса I и ARA.FCL.205 Анекса VI овог правилника**
- 5.1 Приликом одобравања полагања практичног испита са циљем издавања дозволе, издавања овлашћења или потврде наставника летења, ВНДСА одређује испитивача за спровођење испита практичне обучености или процјене стручности са листе која је у складу са ARA.FCL.205(b). При спровођењу провјере стручности са циљем продужавања или обнове овлашћења за класу или тип ваздухоплова или процјене оспособљености са циљем продужавања или обнове потврде наставника летења, кандидат сам бира испитивача са поменуте листе.
- 5.2 Препорука за полагање практичног испита из FCL.030(b) важи шест мјесеци од дана када је кандидат завршио практичну обуку или додатну практичну обуку, осим препоруке за стицање овлашћења за летење на класи или типу ваздухоплова. Ако у дефинисаном року кандидат не приступи полагању практичног испита, кандидат мора да, прије полагања практичног испита, заврши додатну практичну обуку, коју одређује одобрени центар за обуку (АТО), у зависности од нивоа оспособљености кандидата и показане вјештине летења.
- 6. Додатни захтјеви за примјену FCL.055 Анекса I овог правилника**
- 6.1 Право коришћења радио-телефоније на једном од језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини и/или на енглеском језику уписује се у рубрику XII пилотске дозволе ("Права радио-телефоније") сагласно условима стицања предметне дозволе или овлашћења.
- 6.2 Упис језика у дозволу врши се за језик на којем је вођена теоријска и практична обука кандидата односно радио-комуникација током практичног испита или провјере стручности. Упис језика радио-телефонске комуникације у дозволу је дефинисан ознаком језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини "R/T назив језика" језик" односно за енглески језик "R/T English language".
- 6.3 Прије приступања теоријској или практичној обуци кандидата на енглеском језику, односно полагања практичног испита или провјере стручности током којег се радио-комуникација води на енглеском језику, кандидат мора да покаже знање енглеског језика, најмање на оперативном нивоу (ниво 4). Тражени ниво знања енглеског језика кандидат доказује документом који је издао испитивач или тест центар, одобрен од стране надлежних ваздухопловних власти за наведену активност.
- 6.4 Кандидату коме је један од језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини матерњи језик, уписује се у пилотску дозволу матерњи језик, који кандидат на основу изјаве сматра таквим, а на којем је разумио теоријску и практичну наставу, и исти је процијенен као експертски ниво знања датог језика (ниво 6). Под матерњим језиком подразумијева се онај језик који кандидат најбоље разумије и користи, односно који је као дијете прво научио, најбоље разумио и користио. Кандидату могу бити уписани и други језици који су у службеној употреби у Босни и Херцеговини, при чему је кандидат дужан доставити доказе о експертском нивоу знања датог језика
- 6.5 Током полагања практичног испита или провјере стручности током које ће се радио-комуникација водити на једном од језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини, кандидат коме исти није матерњи језик мора да покаже знање наведеног језика пред овлашћеним испитивачем, најмање на оперативном нивоу (ниво 4).
- 6.6 Рок важења оперативног и напредног нивоа знања енглеског језика се рачуна од дана када је кандидат положио одговарајући испит. У случају продужавања рока важења привилегије, рок тече од датума истицања важења под условом да је кандидат положио одговарајући испит у оквиру последњих шест мјесеци важења квалификације. Знање енглеског језика које је стечено у иностранству може да се призна као основ за продужавање важења нивоа знања енглеског језика које је већ уписано у дозволу, ако из документације може да се установи датум када је извршена провјера знања језика и ниво знања коју је кандидат показао.
- 6.7 Носиоцима дозволе пилота лаких ваздухоплова (LAPL) ВНДСА може уписати знање енглеског језика у дозволу под условима како је то прописано у FCL.055.
- 6.8 Признавање нивоа знања енглеског језика које је стечено у иностранству и уписано у страну дозволу пилота или на посебном документу може бити признато ради иницијалног уписа постојеће привилегије у дозволу пилота коју издаје ВНДСА уколико је исто издато од стране надлежне ваздухопловне власти државе чланице Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO) или од стране центра за обуку који је одобрен од тих ваздухопловних власти. Прије признавања нивоа знања енглеског језика, ВНДСА може провјерити код надлежне ваздухопловне власти вјеродостојност података и права који су предмет признавања.
- 6.9 Током спровођења практичног испита, провјере стручности, процјене оспособљености или компанијске провјере стручности, испитивач који посједује експертски ниво знања енглеског језика (ниво 6) и који је посебно сертификован од стране ВНДСА за процјену нивоа знања енглеског језика,

- може да изврши процјену знања енглеског језика кандидата са циљем продужавања важења оперативног (ниво 4) и напредног нивоа знања енглеског језика (ниво 5).
- 6.10 Током спровођења практичног испита, провјере стручности, процјене оспособљености или компанијске провјере стручности, испитивач који посједује напредни ниво знања енглеског језика (ниво 5) и који је посебно одобрен од стране ВНДСА за процјену нивоа знања енглеског језика, може да изврши процјену знања енглеског језика кандидата са циљем продужавања важења оперативног нивоа знања енглеског језика (ниво 4).
- 6.11 Процјену знања енглеског језика кандидата из тач. 6.9 и 6.10 испитивач доставља у виду извјештаја у ВНДСА ради уписа или продужавања процијењених нивоа знања енглеског језика у дозволи пилота.
- 7. Додатни захтјеви за примјену FCL.070 Анекса I и ARA.GEN.355 I ARA.FCL.250 Анекса VI овог правилника**
- 7.1 Поред случајева прописаних у ARA.FCL.250(a) Анекса VI овог правилника, ВНДСА суспендује или ставља ван снаге потврду испитивача летења и у сљедећим случајевима:
- ако је испитивач кажњен за ваздухопловни прекршај;
  - ако је донесено рјешење о дјелимичној или потпуној суспензији коришћења пилотске дозволе испитивача;
  - ако се установи да се испитивач приликом спровођења испита и провјера стручности није придржавао стандарда прописаних овим правилником и Приручником за испитиваче (Flight Examiner Manual);
  - ако је испитивач правоснажно осуђен за кривично дјело које се односи на безбједност ваздушног саобраћаја;
  - ако је учинио други пропуст, који га дискредитује за обављање послова испитивача.
- 7.2 Суспензија потврде испитивача летења може да траје најдуже шест мјесеци од дана достављања рјешења о суспензији.
- 7.3 Обавјештење о суспензији потврде испитивача летења ВНДСА објављује на својој званичној интернет страници.
- 7.4 Ако се по доношењу рјешења о суспензији потврде испитивача летења утврди да постоје разлози због којих носилац потврде више не може да обавља послове испитивача, ВНДСА доноси рјешење о стављању ван снаге потврде испитивача летења.
- 7.5 Ако до истека рока од шест мјесеци из 8.4 ове тачке ВНДСА не донесе рјешење о стављању ван снаге потврде или рјешење о укидању суспензије, сматраће се да је суспензија престала.
- 8. Додатни захтјеви за примјену FCL.740(b)(1) Анекса I овог правилника**
- Кандидат за обнову важења овлашћења у дозволи пилота авиона, односно хеликоптера, није дужан да заврши обуку освјежења знања из FCL.740(b)(1) ако испуњава сљедеће услове:
- посједује важећу страну дозволу истог ранга издату у складу са Анексом I Чикашке конвенције, са истовјетним важећим овлашћењем за летење на типу или класи авиона, односно хеликоптера;
  - у периоду од годину дана који претходи подношењу захтјева за обнову важења овлашћења остварио је најмање десет рутних сектора као пилот на одговарајућој класи или типу авиона, односно у случају хеликоптера најмање два сата летења на одговарајућем типу хеликоптера.
- 9. Додатни захтјеви за примјену FCL.740.A; FCL.740.H; FCL.740.PL; FCL.740.As; FCL.625 IR Анекса I овог правилника**
- 9.1 Провјера стручности коју кандидат изврши прије рока прописаног у FCL.740.A(a)(1) или FCL.740.A (b)(1) признаје се за продужавање рока важења овлашћења за летење на типу или класи авиона ако кандидат испуњава услов из FCL.740.A(a)(2), односно из FCL.740.A(b)(1)(ii) за класу једномоторних авиона са једним пилотом.
- 9.2 Провјера стручности коју кандидат изврши прије рока прописаног у FCL.740.H(a)(1) признаје се за продужавање рока важења овлашћења за летење на типу хеликоптера ако кандидат испуњава услов FCL.740.H(a)(2).
- 9.3 Провјера стручности коју кандидат изврши прије рока прописаног у FCL.740.PL(a)(1) признаје се за продужавање рока важења овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлијетањем ако кандидат испуњава услов из FCL.740.PL(a)(2).
- 9.4 Провјера стручности коју кандидат изврши прије рока прописаног у FCL.740.As(a)(1) признаје се за продужавање рока важења овлашћења за летење на типу ваздушног брода ако кандидат испуњава услов из FCL.740.As (a)(2).
- 9.5 Провјера стручности коју кандидат изврши прије рока прописаног у FCL.625 IR(b)(1) признаје се за продужавање рока важења овлашћења за инструментално летење (IR) на авиону, хеликоптеру или ваздушном броду.
- 9.6 У случајевима наведеним од 10.1 до 10.5, почетак важења овлашћења за летење на типу или класи ваздухоплова, односно овлашћења за инструментално летење, рачуна се од посљедњег календарског дана мјесеца у којем је извршена провјера.
- 10. Додатни захтјеви за примјену MED.C.005(b) Анекса IV овог правилника**
- У погледу важења лјкарских увјерења кабинског особља, примјењују се захтјеви MED.A.045(a)(3) Анекса IV овог правилника.
- 11. Додатни захтјеви за примјену ARA.FCL.200(b) Анекса VI овог правилника**
- 11.1 ВНДСА издаје потврду инструктора летења у виду уписа одговарајућих права у дозволу пилота, осим потврде инструктора на тренажеру (STI), инструктора за сарадњу вишечлане посаде (MCCI) и инструктора летења на уређају за симулирано летење (SFI), који се издају као засебна исправа.
- 11.2 ВНДСА издаје потврду испитивача летења у виду засебне исправе.
- 12. Додатни захтјеви за примјену ARA.FCL.300(c) Анекса VI овог правилника**
- 12.1 Теоријски испит за стицање дозволе пилота лаких ваздухоплова (LAPL), дозволе приватног пилота ваздухоплова (PPL) се спроводи на једном од језика у службеној употреби у Босни и Херцеговини или на енглеском језику, према избору кандидата.
- 12.2 Теоријски испити за стицање дозволе професионалног пилота ваздухоплова (CPL), дозволе саобраћајног пилота ваздухоплова (ATPL), дозволе пилота вишечлане посаде (MPL), као и за стицање овлашћења за инструментално летење (IR) се спровode на енглеском језику.



### 13. Додатни захтјеви за примјену Додатка I, тачка (а)(2), рубрика XIII Анекса VI овог правилника

13.1 Кандидат који је положио теоријски испит за стицање дозволе саобраћајног пилота ваздухоплова може да поднесе BHDCA захтјев за издавање потврде о положеном испиту или захтјев да му се у важећу дозволу приватног или професионалног пилота ваздухоплова упише напомена о положеном испиту.

Напомена о положеном испиту са датумом када је кандидат положио последњи предмет се уписује у рубрику XIII дозволе ("Напомене") и то као ATPL Theory credit.

#### АНЕКС XII

##### Непримјењиве одредбе

Непримјењиве одредбе Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 од 3. новембра 2011. године о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са члановима посаде ваздухоплова у цивилном ваздухопловству у складу с Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета:

#### Члан 4.

(Постојеће дозволе пилота)

8) До 8. септембра 2021. године држава чланица може издати одобрење пилоту за уживање посебних ограничених привилегија за управљање ваздухопловом у инструменталним условима прије него што пилот испуни све потребне услове за издавање овлашћења за инструментално летење у складу са овом уредбом, уз сљедеће услове:

- е) држава чланица обавјештује Комисију, Европску агенцију за безбједност ваздушне пловидбе и друге државе чланице о посебностима тог одобрења, укључујући и своје образложење и процјену ризика безбједности;
- г) држава чланица обавља преиспитивање безбједносних питања повезаних са спровођењем одобрења и подноси извјештај Комисији најкасније до 8. априла 2017. године.

Непримјењиве одредбе Уребе (ЕУ) 2018/1139 Европског парламента и Савјета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе и измени уредби (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савјета, те стављање ван снаге Уредби (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета и Уредбе Савјета (ЕЕЗ) бр. 3922/91 које се односе на члан 1. став (3) тач. (е) и (ф), одредбе које се односе на област посаде ваздухоплова, Поглавље III – Материјални захтјеви, Одјељак II – Посада ваздухоплова и одредбе које се односе на Поглавље IV, Заједнички систем сертификације, надзора и обезбјеђивања спровођења прописа.

#### Члан 1.

(Предмет и циљеви)

- (3) Циљеви утврђени у ст. (1) и (2) остварују се, између осталог:
  - (е) оснивањем независне Агенције Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе ("Агенција");
  - (ф) уједначеним спровођењем свих потребних аката од стране националних надлежних органа и Агенције у оквирима њихових подручја одговорности.

#### Члан 23.

(Спроведбени акти у погледу пилота и чланова кабинске посаде)

(1)

- (а) различитим категоријама дозвола пилота и љекарских увјерења пилота из члана 21, као и различита овлашћења за такве дозволе пилота које одговарају различитим врстама активности које се обављају;
- (б) привилегијама и одговорностима носиоца дозвола пилота, овлашћењима и љекарским увјерењима пилота;
- (с) правилима и поступцима за издавање, одржавање, измену, ограничавање, привремено одузимање или укидање дозвола пилота, овлашћења и љекарских увјерења пилота, укључујући:
  - (i) правила и поступке за ситуације у којима се такве дозволе, овлашћења и љекарска увјерења не захтијевају;
  - (ii) правила и поступке за замјену постојећих дозвола пилота и љекарских увјерења пилота у дозволе пилота и љекарска увјерења пилота из члана 21. став (1);
  - (iii) правила и поступке за замјену постојећих дозвола инжењера лета у дозволе пилота из члана 21. став (1);
  - (iv) правила и поступке за признавање оспособљавања и искуства у ваздухопловима који не подлијежу овој уредби за потребе стицања дозвола пилота из члана 21. став (1).

Ти спроведбени акти се доносе у складу с поступком испитивања из члана 127. став (3).

При доношењу тих спроведбених аката Комисија обезбјеђује усклађеност с битним захтјевима из члана 20. ове уредбе и узима у обзир међународне стандарде и препоручене праксе, посебно оне наведене у Прилогу 1. Чикашке конвенције.

Ти спроведбени акти према потреби морају укључивати одредбе за издавање свих врста дозвола пилота и овлашћења који се захтијевају у складу с Прилогом 1. Чикашке конвенције. Ти спроведбени акти могу укључивати и одредбе за издавање других врста дозвола пилота и овлашћења.

- (2) Како би се обезбиједило уједначено спровођење битних захтјева из члана 20. и усклађеност с њима, у погледу чланова кабинске посаде који су укључени у операције ваздухоплова из члана 2. став (1) тачка (б), осим беспилотних ваздухоплова, Комисија на основу начела утврђених у члану 4. и ради остваривања циљева утврђених у члану 1. доноси спроведбене акте којима се утврђују детаљне одредбе у вези са:
  - (а) правилима и поступцима за издавање, одржавање, измену, ограничавање, привремено одузимање или укидање потврда кабинске посаде те за ситуације у којима се такве потврде захтијевају за чланове кабинске посаде укључене у операције које нису операције комерцијалног ваздушног превоза;
  - (б) правилима и поступцима за процјену здравствене способности чланова кабинске посаде из члана 22;
  - (с) привилегијама и одговорностима носилаца потврда кабинске посаде из члана 22.

Ти спроведбени акти се доносе у складу с поступком испитивања из члана 127. став (3).

#### Члан 27.

(Спроведбени акти у погледу оспособљавања, испитивања, проверавања и здравствене процјене)

(1)

- (a) правилима и поступцима за издавање, одржавање, измјену, ограничавање, привремено одузимање или укидање одобрења и потврда из чл. 24, 25. и 26, те за ситуације у којима се таква одобрења и такве потврде захтијевају или се не захтијевају;
- (b) правилима и поступцима за давање изјава организација за оспособљавање пилота и организација за оспособљавање кабинске посаде из члана 24. став (6) и оператора уређаја за оспособљавање који симулирају лет из члана 25. став (5), те за ситуације у којима се такве изјаве захтијевају;
- (c) привилегијама и одговорностима носноца одобрења и потврда из чл. 24, 25. и 26, те организација које дају изјаве у складу с чл. 24. став (6) и 25. став (5).

Ти спроведбени акти се доносе у складу с поступком испитивања из члана 127. став (3).

- (2) При доношењу тих спроведбених аката Комисија обезбјеђује усклађеност с битним захтјевима из члана 20. и узима у обзир међународне стандарде и препоручене праксе, посебно оне наведене у прилозима 1. и 6. Чикашке конвенције.

#### Члан 68.

##### (Признавање потврда трећих земаља)

- (1)
  - (b) делегираним актима донесенима на основу става 3; или
  - (c) ако не постоје међународни споразум и релевантни делегирани акти из тачке (a) односно тачке (b) овог става те не доводећи у питање члан 140. став 6. ове уредбе, споразуму о признавању сертификата склопљеном између државе чланице и треће земље прије ступања на снагу Уредбе (ЕЗ) бр. 1592/2002 о којем су Комисија и остале државе чланице обавијештене у складу са чланом 9. став 2. тачка (a) Уредбе (ЕЗ) бр. 1592/2002 или чланом 12. став 2. тачка (a) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (3) Комисија је овлашћена за доношење делегираних аката у складу са чланом 128. којима се утврђују детаљна правила у погледу признавања потврда и друге документације којом се потврђује усклађеност с правилима у подручју цивилног ваздухопловства, а које су издате у складу с прописима треће земље, и обезбјеђује ниво безбједности који је истовјетан оном који је предвиђен у овој уредби, између осталог услови и поступци за остваривање и одржавање потребног повјерења у регулаторне системе трећих земаља.