

- a) različita ovlaštenja za dozvole pilota, uvjete za izdavanje, održavanje, mijenjanje, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje dozvola, privilegije i odgovornosti nositelja dozvola pilota, te uvjete za zamjenu postojećih dozvola pilota i postojećih dozvola inženjera leta u dozvole pilota;
 - b) certifikaciju osoba odgovornih za provođenje letačkog osposobljavanja ili osposobljavanja na uređajima za osposobljavanje, koji simuliraju let, i za procjenjivanje vještina pilota;
 - c) različita ljekarska uvjerenja za pilote, uvjete za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje ljekarskog uvjerenja, privilegije i odgovornosti nositelja ljekarskih uvjerenja i uvjete za zamjenu postojećih ljekarskih uvjerenja u međusobno priznata ljekarska uvjerenja;
 - d) certifikaciju zrakoplovno-medicinskih ispitivača i uvjete pod kojim ljekar opšte prakse može vršiti dužnost zrakoplovno-medicinskog ispitivača;
 - e) periodičnu zrakoplovno-medicinsku procjenu članova kabinske posade i kvalifikacije lica odgovornih za tu procjenu;
 - f) uvjete za izdavanje, održavanje, dopunjavanje, ograničavanje, suspendovanje ili ukidanje potvrde člana kabinske posade, te privilegije i obaveze nositelja potvrda člana kabinske posade;
 - g) uvjete za izdavanje, održavanje, dopunjavanje, ograničavanje, suspendovanje ili ukidanje potvrda organizacija za osposobljavanje pilota i zrakoplovno-medicinskih centara uključenih u kvalificiranje i davanje zrakoplovno-medicinskih procjena članova posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu;
 - h) zahtjeve za sertifikaciju uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let i organizacija koje koriste te uređaje;
 - i) odobrenje obuke pilota za sticanje ili obnovu ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije;
 - j) zahtjeve za sistemom upravnih postupaka i upravljanja koje Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: BHDCA) i organizacije moraju ispunjavati u odnosu na pravila u tač. od a) do i).
- (2) Na dozvole pilota balona i jedrilica primjenjuje se član 32. ovog pravilnika i Aneks IV (Dio-MED), Aneks VI (Dio-ARA), Aneks VII (Dio-ORA) i Aneks VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika.
- (3) Ovim pravilnikom se preuzimaju odredbe sljedećih propisa Evropske unije:
- a) Uredba komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. novembra 2011. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa članovima posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Vijeća;
 - b) Uredba (EU) 2018/1139 Evropskog parlamenta i Savjeta od 4. jula 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za sigurnost zračne plovbe i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Evropskog parlamenta i Vijeća, te stavljanju van snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91, odredbe koje se odnose na član 1. stav (1), član 1. stav (2) tač. a), b), c), d), e), f), g), h), i), j) i k), član 1. stav (3) tač. a), b), c), d), g) i h), član 2. stav (1) tačka (b)

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

PRAVILNIK
O UTVRĐIVANJU TEHNIČKIH ZAHTJEVA I
UPRAVNIH POSTUPAKA U VEZI SA LETAČKIM
OSOBLJEM U CIVILNOM ZRAKOPLOVSTVU
DIO PRVI – OPŠTE ODREDBE

Član 1.
(Predmet)

- (1) Ovim pravilnikom utvrđuju se detaljna pravila za:

alineja i) i ii) i član 2. stav (3) tačka (d), član 4. odredbe koje se odnose na čl. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26. i 27. Poglavlja III, Materijalni zahtjevi, Odjeljak II, Posada zrakoplova, odredbe koje se odnose na član 68. stav (1) tačka a) i član 68. stav (2) Poglavlja IV, Zajednički sistem certifikacije, nadzora i osiguravanja provođenja propisa, odredbe iz Priloga I – Zrakoplovi iz člana 2. stav 3) tačka (d) i odredbe iz Priloga IV - Bitni zahtjevi u pogledu posade vazduhoplova.

- (4) Navođenje odredbi uredbi iz stava (3) ovog člana vrši se isključivo u svrhu praćenja i informiranja o preuzimanju pravne stečevine Evropske unije u zakonodavstvo Bosne i Hercegovine.

Član 2. (Primjena)

Pored člana 1. ovaj pravilnik se primjenjuje i na:

- a) projektovanje, proizvodnju, održavanje i operacije zrakoplova i na njihove motore, elise, dijelove, neugrađenu opremu i opremu za daljinsko upravljanje zrakoplovima ako zrakoplov jeste, odnosno ako će biti:
 - 1) registriran u državi članici, osim ako je i u mjeri u kojoj je država članica svoje obaveze na osnovu Čikaške konvencije prenijela na treću zemlju i zrakoplovom upravlja operator zrakoplova iz treće zemlje;
 - 2) registriran u trećoj zemlji i zrakoplovom upravlja operator zrakoplova koji je osnovan, ima prebivalište ili glavno sjedište na području Bosne i Hercegovine.
- b) projektovanje, proizvodnju, održavanje i operacije zrakoplova, čije operacije uključuju nizak rizik za sigurnost zračne plovidbe, kako je navedeno u Aneksu IX ovog pravilnika, te na osoblje i organizacije koji učestvuju u tim aktivnostima, osim ako je za predmetni zrakoplov izdata ili se smatra da je izdata potvrda u skladu sa propisima u Bosni i Hercegovini.

Član 3. (Ciljevi)

- (1) Glavni cilj ovog pravilnika je uspostaviti i održati visok jednoobrazan nivo sigurnosti zračne plovidbe u civilnom zrakoplovstvu u Bosni i Hercegovini.
- (2) Ovom se pravilnikom, osim toga, nastoji:
 - a) doprinijeti široj zrakoplovnoj politici Bosne i Hercegovine, te poboljšanju cjelokupnih ostvarenih rezultata u sektoru civilnog zrakoplovstva;
 - b) olakšati, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, slobodno kretanje robe, ljudi, usluga i kapitala, pružajući ravnopravne uvjete svim učesnicima na unutrašnjem zrakoplovnom tržištu i poboljšati konkurentnost zrakoplovne industrije Bosne i Hercegovine;
 - c) doprinijeti visokom jednoobraznom nivou zaštite životne sredine;
 - d) olakšati, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, kretanje robe, usluga i osoblja širom svijeta uspostavljanjem odgovarajuće saradnje sa trećim zemljama i njihovim zrakoplovnim organima, te promoviranjem uzajamnog priznavanja potvrda i drugih relevantnih dokumenata;
 - e) promovirati isplativost, između ostalog izbjegavanjem dupliranja i promoviranjem efikasnosti regulatornih, certifikacijskih i nadzornih procesa, te efikasnu upotrebu srodnih resursa Bosne i Hercegovine;
 - f) doprinijeti, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, uspostavljanju i održavanju visokog

jednoobraznog nivoa zrakoplovne sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu;

- g) pomagati zainteresiranim subjektima u Bosni i Hercegovini, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, u ostvarivanju prava i ispunjavanju obaveza iz Čikaške konvencije, osiguravanjem zajedničkog tumačenja i po potrebi jedinstvene i blagovremene primjene njenih odredbi;
 - h) promovirati širom svijeta stavove Bosne i Hercegovine u vezi sa standardima i pravilima civilnog zrakoplovstva, uspostavljanjem odgovarajuće saradnje sa trećim zemljama i međunarodnim organizacijama;
 - i) promovirati istraživanje i inovacije, između ostalog, i u regulatornim, certifikacijskim i nadzornim procesima;
 - j) promovirati, u oblastima obuhvaćenim ovim pravilnikom, tehničku i operativnu interoperabilnost i razmjenu najboljih upravnih praksi;
 - k) podsticati povjerenje putnika u sigurno civilno zrakoplovstvo.
- (3) Ciljevi utvrđeni u st. (1) i (2) ovog člana ostvaruju se između ostalog:
- a) pripremom, donošenjem i jedinstvenom primjenom svih potrebnih akata;
 - b) preduzimanjem mjera za poboljšanje standarda sigurnost zračne plovidbe;
 - c) osiguravanjem da izjave i potvrde izdate u skladu sa ovim pravilnikom i provedbenim aktima donesenim na osnovu ovog pravilnika vrijede i priznaju se u Evropskoj uniji bez ikakvih dodatnih zahtjeva;
 - d) izradom, uz učestvovanje standardizacijskih i drugih industrijskih tijela, detaljnih tehničkih standarda koji se trebaju upotrebljavati kao načini usklađivanja sa ovim pravilnikom i po potrebi provedbenim aktima donesenim na osnovu ovog pravilnika;
 - e) prikupljanjem, analizom i razmjenom informacija radi podržavanja odlučivanja na osnovu dokaza;
 - f) preduzimanjem inicijativa za podizanje svijesti i promoviranje koje uključuju osposobljavanje, komunikaciju i širenje relevantnih informacija.

Član 4. (Definicije)

- (1) Za potrebe ovog pravilnika primjenjuju se sljedeće definicije:
 - a) **Dozvola iz Dijela – FCL** (Part - FCL licence): označava dozvolu letačke posade koja ispunjava zahtjeve Aneksa I ovog pravilnika;
 - b) **JAR** (JAR): označava zajedničke zrakoplovne zahtjeve usvojene od Zajedničkih zrakoplovnih vlasti kako je primjenjivo na dan 30. juna 2009. godine;
 - c) **Dozvola pilota lakog zrakoplova – LAPL** (Light aircraft pilot licence - LAPL): označava dozvolu rekreativnog pilota iz čl. 5. i 6. ovog pravilnika;
 - d) **JAR neusaglašena dozvola** (Non-JAR-compliant licence): označava dozvolu pilota izdatu ili priznatu od strane Bosne i Hercegovine ili države članice EASA u skladu sa postojećim propisima i koja nije predložena za međusobno priznavanje u odnosu na relevantni JAR;
 - e) **Priznavanje** (Credit): označava priznavanje prethodnog iskustva ili kvalifikacija;
 - f) **Izveštaj o priznavanju** (Credit report): označava izveštaj na osnovu kojeg se prethodno iskustvo ili kvalifikacije mogu priznati;
 - g) **Izveštaj o zamjeni** (Conversion report): označava izveštaj na osnovu kojeg se dozvola može zamijeniti u dozvolu iz Dijela - FCL;

- h) **Član kabinske posade** (Cabin crew member): označava odgovarajućeg kvalificiranog člana posade, a koji nije član letačke posade ili član tehničke posade, kojeg je operator odredio da vrši poslove u vezi sa sigurnošću putnika i leta za vrijeme izvođenja operacija;
- i) **Posada zrakoplova** (Aircraft crew): označavaju članove letačke posade ili članove kabinske posade;
- j) **Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine - BHDCA** (Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation - BHDCA): Nadležna zrakoplovna vlast Bosne i Hercegovine (National Aviation Authority) / Državni nadzorni organ Bosne i Hercegovine (National Supervisory Authority) / Nadležni organ (Competent Authority) sa ovlaštenjima i nadležnostima za certifikaciju i nadzor nad osobljem i organizacijama koje su predmet ovog pravilnika;
- k) **Prihvatljivi načini usklađivanja - AMC** (Acceptable means of compliance - AMC): označavaju neobavezujuće standarde koje je usvojila Agencija i BHDCA preuzela Pravilnikom o prihvatljivim i alternativnim načinima usklađivanja, certifikacijskim zahtjevima, posebnim uvjetima i smjernicama ("Službeni glasnik BiH", broj 61/21) za opisivanje načina za uspostavljanje usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na osnovu Aneksa I ECAA sporazuma. AMC koji donosi Agencija ne predstavlja pravni osnov;
- l) **Alternativni načini usklađivanja - AltMoC** (Alternative means of compliance - AltMoC): označavaju one načine usklađivanja koji pružaju alternative postojećim prihvatljivim načinima usklađivanja ili one kojima se predlažu novi načini za uspostavljanje usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na osnovu Aneksa I ECAA sporazuma, a za koje EASA nije donijela AMC;
- m) **Odobrena organizacija za osposobljavanje - ATO** (Approved training organization - ATO): označava organizaciju koja je ovlaštena da provodi osposobljavanje pilota na osnovu potvrde izdate u skladu sa članom 27. stav (1) ovog pravilnika;
- n) **Uređaj za obuku iz osnova instrumentalnih procedura - BITD** (Basic instrument training device - BITD): označava uređaj za vježbanje pilota, koji se nalazi na zemlji, a koji predstavlja klase aviona i može koristiti instrumente na ekranu i kontrole na oprugama, te koji pruža minimalno platformu za osposobljavanje za proceduralne aspekte instrumentalnog letenja;
- o) **Certifikacijski zahtjevi - (CS)** (Certification specifications - CS): označavaju tehničke standarde koje donosi Agencija, u kojima se navode načini za dokazivanje usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na osnovu Aneksa I ECAA sporazuma, a koje organizacija može da koristi u svrhu certifikacije. CS može postati obavezujući za organizaciju kao dio dogovorene osnove za certifikaciju;
- p) **Instruktor letenja - FI** (Flight instructor - FI): označava instruktora koji ima privilegije za provođenje osposobljavanja na zrakoplovu u skladu sa Poddijelom J Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika;
- r) **Uređaj za osposobljavanje koji simulira let - FSTD** (Flight simulation training device - FSTD): označava uređaj za osposobljavanje pilota koji je:
 - 1) u slučaju aviona, simulator letenja (FFS), uređaj za letačko osposobljavanje (FTD), uređaj za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT) ili uređaj za obuku iz osnova instrumentalnih procedura (BITD);
 - 2) u slučaju helikoptera, simulator letenja (FFS), uređaj za letačko osposobljavanje (FTD) ili uređaj za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT);
- s) **Kvalifikacija FSTD** (FSTD qualification): označava nivo tehničke sposobnosti FSTD kako je navedeno u certifikacijskim zahtjevima koji se odnose na predmetni FSTD;
- t) **Glavno mjesto poslovanja** (Principal place of business): označava glavni ured ili registriran ured organizacije unutar koje se obavljaju glavne finansijske djelatnosti i operativna kontrola aktivnosti iz ovog pravilnika;
- u) **ARO.RAMP** (ARO.RAMP): označava Poddio RAMP Aneksa II propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;
- v) **Čikaška konvencija** (Convention on International Civil Aviation - Chicago Convention): Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu predstavlja međunarodni ugovor sastavljen u Čikagu, 7. decembra 1944. godine, kojim se uređuju pravila o zračnom prostoru, registraciji zrakoplova, zrakoplovnoj sigurnosti, kao i ostala detaljna prava država potpisnica u vezi sa zračnim prometom;
- aa) **Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (International Civil Aviation Organisation - ICAO)**: uspostavljena Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. godine;
- bb) **Automatski validirano** (Automatically validated): označava prihvatanje, bez formalnosti, dozvole člana letačke posade u državi ugovornici ICAO navedenoj u dodatku ICAO koja je izdata u državi u skladu sa Prilogom 1. Čikaške konvencije;
- cc) **Dodatak ICAO-a** (ICAO attachment): označava dodatak automatski validiranoj dozvoli člana letačke posade izdatoj u skladu sa Prilogom 1. Čikaške konvencije, naveden u rubrici XIII dozvole člana letačke posade;
- dd) **Upute za provođenje kvalifikacijskih testova - QTG** (Qualification test guide - QTG): označava dokument sačinjen da dokaže da performanse i kvalitet upravljanja FSTD predstavljaju određeni zrakoplov, klasu aviona ili tip helikoptera, koji su simulirani unutar propisanih ograničenja, i da su svi primjenjivi zahtjevi ispunjeni. QTG uključuje i podatke o zrakoplovu, klasi aviona ili tipu helikoptera i podatke FSTD koji se koriste kao podrška validaciji;
- ee) **Prijavljena organizacija za osposobljavanje - DTO** (Declared training organisation - DTO): označava organizaciju koja je ovlaštena za osposobljavanje pilota na osnovu prijave podnesene u skladu sa članom 27. stav (2) ovog pravilnika;
- ff) **Program osposobljavanja DTO** - (DTO training programme): označava dokument koji je sastavio DTO u kojem se detaljno opisuje osposobljavanje koje provodi taj DTO;
- gg) **Postojeća dozvola** (National Licence): označava dozvolu pilota koju je BHDCA izdala u skladu sa važećim propisima prije datuma početka primjene Aneksa I (Dio-FCL);
- hh) **Agencija**: Agencija Evropske unije za sigurnost zračne plovbe (European Aviation Safety Agency - EASA);

- ii) **Komisija** (European Commission): Evropska komisija;
- jj) **Država članica** (Member state) – označava svaku državu članicu EASA i Bosnu i Hercegovinu;
- kk) **Treća zemlja** (Third Country): svaka država osim Bosne i Hercegovine i države članice EASA (zemlja članica EU, Švajcarska, Norveška, Lihtenštajn i Island).

DIO DRUGI – BITNI ZAHTEJEVI U POGLEDU LICENCIRANJA LETAČKOG OSOBLJA

Član 5.

(Bitni zahtjevi)

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

Član 6.

(Piloti)

- (1) Od pilota se zahtijeva da ima dozvolu pilota i ljekarsko uvjerenje pilota koji odgovaraju operaciji koja se treba obaviti, osim u situacijama u kojima se zbog donošenja provedbenih akata iz člana 8. ovog pravilnika, uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a posebno prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, takve dozvole ili ljekarska uvjerenja ne zahtijevaju.
- (2) Dozvola pilota iz stava (1) ovog člana izdaje se na osnovu zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenost sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosti sa bitnim zahtjevima iz člana 5. ovog pravilnika.
- (3) Ljekarsko uvjerenje pilota iz stava (1) ovog člana izdaje se na osnovu zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenost sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosti sa bitnim zahtjevima iz člana 5. ovog pravilnika.
- (4) U dozvoli pilota i ljekarskom uvjerenju pilota iz stava (1) ovog člana navode se privilegije dodijeljene pilotu. Dozvola i ljekarsko uvjerenje pilota mogu se izmijeniti kako bi se privilegije dodale ili uklonile u skladu sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika.
- (5) Dozvola pilota ili ljekarsko uvjerenje pilota iz stava (1) ovog člana mogu se ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti kada nositelj više nije usklađen sa pravilima i postupcima za izdavanje i održavanje dozvole ili ljekarskog uvjerenja u skladu sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika.
- (6) Osposobljavanje i iskustvo u zrakoplovima koji ne podliježu ovom pravilniku mogu se, u skladu sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika, priznati za potrebe sticanja dozvole pilota iz stava (1) ovog člana.

Član 7.

(Kabinska posada)

- (1) Od članova kabinske posade uključenih u operacije komercijalnog zračnog prometa zahtijeva se da imaju potvrdu.
- (2) Uzimajući u obzir ciljeve i načela utvrđene u čl. 3. i 13. ovog pravilnika, a posebno prirodu predmetne aktivnosti i rizik povezan sa njom, od članova kabinske posade uključenih u operacije koje nisu operacije komercijalnog zračnog prometa može se takođe zahtijevati da imaju potvrdu u skladu sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika.

- (3) Potvrde iz st. (1) i (2) ovog člana izdaju se na osnovu zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenost sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika donesenim radi osiguranja usklađenosti sa bitnim zahtjevima iz člana 5. ovog pravilnika.
- (4) U potvrdama iz st. (1) i (2) ovog člana navode se privilegije dodijeljene članovima kabinske posade. Potvrde se mogu izmijeniti kako bi se privilegije dodale ili uklonile u skladu sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika.
- (5) Potvrde iz st. (1) i (2) ovog člana mogu se ograničiti, privremeno oduzeti ili ukinuti u skladu sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika, kada nositelj više nije usklađen sa pravilima i postupcima za izdavanje ili održavanje takvih potvrda.
- (6) Članovi kabinske posade podliježu procjeni zdravstvene sposobnosti prije ostvarivanja svojih privilegija, te u redovnim vremenskim razmacima nakon toga, kako bi se osigurala usklađenost sa bitnim zahtjevima iz člana 5. ovog pravilnika o zdravstvenoj sposobnosti u skladu sa provedbenim aktima iz člana 8. ovog pravilnika.

Član 8.

(Provedbeni akti u pogledu pilota i članova kabinske posade)

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

Član 9.

(Organizacije za osposobljavanje i zrakoplovno-medicinski centri)

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

odgovornosti povezanih sa aktivnostima koje ona obavlja u skladu sa tim provedbenim aktima.

Član 10.

(Uređaji za osposobljavanje koji simuliraju let)

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

Član 11.

(Instruktori i ispitivači)

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

Član 12.

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

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

Član 13.

(Načela za mjere)

- (1) Kada preduzima mjere na osnovu ovog pravilnika, BHDCA:
 - a) odražava najnovija dostignuća i najbolje prakse u području zrakoplovstva i uzima u obzir iskustva u području zrakoplovstva iz cijelog svijeta, te naučni i tehnički napredak u odgovarajućim oblastima;
 - b) oslanja se na najbolje dostupne dokaze i analizu;
 - c) omogućava trenutnu reakciju na utvrđene uzroke nesreća, ozbiljnih nezgoda i namjernih povreda zrakoplovne sigurnosti;
 - d) uzima u obzir međuzavisnosti između različitih područja sigurnosti zračne plovitve u civilnom zrakoplovstvu, te između sigurnosti zračne plovitve u civilnom zrakoplovstvu, informacijske sigurnosti drugih tehničkih područja zrakoplovnih propisa;
 - e) utvrđuje, kada je to moguće, zahtjeve i postupke na način koji se zasniva na rezultatima i usmjeren je na ciljeve koje treba ostvariti, dopuštajući pritom različite načine postizanja usklađenosti sa tim ciljevima koji se zasnivaju na rezultatima;
 - f) promovira saradnju i efikasno korištenje resursa sa drugim državama;
 - g) kada je to moguće, poduzima neobavezujuće mjere, uključujući djelovanje za promoviranje sigurnosti zračne plovitve;
 - h) uzima u obzir međunarodna prava i obaveze Bosne i Hercegovine u području civilnog zrakoplovstva, između ostalog prava i obaveze iz Čikaške konvencije.
- (2) Mjere koje se preduzimaju u skladu sa ovim pravilnikom moraju odgovarati prirodi i rizicima svake od pojedinačnih aktivnosti na koju se odnose i biti proporcionalne toj prirodi i tim rizicima. Pri pripremi i provođenju takvih mjera, BHDCA uzima u obzir, zavisno od toga o kojoj je konkretnoj aktivnosti riječ:
 - a) prevozi li zrakoplov druge osobe osim pilota, a naročito je li operacija otvorena za javnost;
 - b) u kojoj bi mjeri aktivnost mogla ugroziti treće strane ili imovinu na tlu;
 - c) složenost, performanse i operativne karakteristike predmetnog zrakoplova;
 - d) svrhu leta, tip zrakoplova i vrstu zračnog prostora koji se upotrebljava;
 - e) vrstu, obim i složenost operacije ili aktivnosti, uključujući, prema potrebi, veličinu i vrstu prometa koji obavlja odgovorna organizacija ili osoba;
 - f) mjeru u kojoj su lica, na koja utiču rizici povezani sa operacijom, sposobna procijeniti i kontrolirati te rizike;
 - g) rezultate prijašnjih aktivnosti certifikacije i nadzora.

Član 14.

(Priznavanje potvrda trećih zemalja)

- 1) BHDCA može izdavati potvrde predviđene ovim pravilnikom na osnovu potvrda koje su izdate u skladu sa

propisima treće zemlje ili može priznavati potvrde i drugu odgovarajuću dokumentaciju kojom se potvrđuje usklađenost sa pravilima u području civilnog zrakoplovstva, a koje su izdate u skladu sa propisima treće zemlje, ako je takva mogućnost predviđena u:

- a) međunarodnim sporazumima o priznavanju potvrda sklopljenim između Bosne i Hercegovine i treće zemlje;
 - b) drugom primjenjivom propisu koji je na snazi u Bosni i Hercegovini ako nije u suprotnosti sa ovim pravilnikom.
- 2) Kako bi se ostvarilo i održalo povjerenje u regulatorne sisteme trećih zemalja, BHDCA je ovlaštena da provodi potrebne tehničke procjene i evaluacije propisa trećih zemalja i stranih zrakoplovnih organa.

DIO TREĆI – LICENCIRANJE PILOTA I CERTIFIKACIJA ZDRAVSTVENE SPOSOBNOSTI

Član 15.

(Izdavanje dozvola pilota i ljekarskih uvjerenja)

- (1) Piloti zrakoplova iz člana (2) ovog pravilnika pridržavaju se tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka utvrđenih u Aneksu I i Aneksu IV ovog pravilnika.
- (2) Nezavisno od privilegija nositelja dozvola definiranih u Aneksu I ovog pravilnika, nositelji dozvola pilota, izdatih u skladu sa Poddijelom B ili C Aneksa I ovog pravilnika, mogu obavljati letove iz člana 9. stav (2) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama. Time se ne dovodi u pitanje usklađenost sa bilo kakvim dodatnim zahtjevima za prijevoz putnika ni razvoj komercijalnih operacija definiranih u Poddijelu B ili C Aneksa I ovog pravilnika.

Član 16.

(Postojeće dozvole pilota)

- (1) Dozvole, koje nisu usaglašene sa JAR, uključujući pripadajuća ovlaštenja, potvrde, autorizacije i/ili kvalifikacije izdate ili priznate od BHDCA prije primjene ovog pravilnika, BHDCA konvertuje u dozvole iz Dijela-FCL.
- (2) Dozvole koje nisu usaglašene sa JAR konvertuju se u dozvole iz Dijela-FCL i pripadajuća ovlaštenja i potvrde u skladu sa:
 - a) odredbama Aneksa II; ili
 - b) elementima utvrđenim u izvještaju o zamjeni.
- (3) Izvještaj o zamjeni:
 - a) izrađuje BHDCA;
 - b) opisuje postojeće zahtjeve na osnovu kojih su izdate dozvole pilota;
 - c) opisuje obim privilegija koje su date pilotima;
 - d) naznačava za koje zahtjeve iz Aneksa I ovog pravilnika se daje priznavanje;
 - e) naznačava bilo koja ograničenja koja će biti upisana u dozvolu iz dijela-FCL i bilo koje zahtjeve koje pilot mora ispuniti kako bi se uklonila ta ograničenja.
- (4) Izvještaj o zamjeni sadrži kopije svih dokumenata koji su potrebni kako bi se dokazali elementi iz stava (3) tačka a) do e) ovog člana, uključujući kopije relevantnih postojećih zahtjeva i procedura. Prilikom izrade izvještaja o konverziji, BHDCA nastoji da se, koliko god je to moguće, pilotima omogući da zadrže trenutni obim aktivnosti.
- (5) Nezavisno od stava (2) ovog člana, potvrde instruktora za ovlaštenja za klasu ili potvrde ispitivača koji imaju privilegije za jednopilotni složeni zrakoplov visokih performansi konvertuju se u potvrdu instruktora za ovlaštenje za tip ili potvrdu ispitivača za jednopilotne avione.

(6) BHDCA može odobriti učeniku koji pohađa kurs osposobljavanja za LAPL da koristi ograničene privilegije bez nadzora prije nego što ispuni sve zahtjeve potrebne za izdavanje LAPL pod sljedećim uvjetima:

- a) područje primjene privilegija zasniva se na procjeni sigurnosnog rizika koju obavlja BHDCA, uzimajući u obzir potreban stepen osposobljavanja nužan za postizanje potrebnog nivoa pilotske vještine;
 - b) privilegije su ograničene na sljedeće:
 - 1) teritoriju Bosne i Hercegovine;
 - 2) zrakoplove registrirane u Bosni i Hercegovini;
 - 3) avione i helikoptere, koji su jednomotorni klipni zrakoplovi sa maksimalnom masom polijetanja koja ne prelazi 2 000 kg, jedrilice i balone;
 - c) nositelju autorizacije koji se prijavi za izdavanje LAPL, BHDCA priznaje osposobljavanje koje je provedeno u skladu sa predmetnom autorizacijom, a na osnovu preporuke ATO ili DTO;
 - d) BHDCA prati korištenje odobrenja izdatih na osnovu ovog stava kako bi osigurala prihvatljiv nivo sigurnosti zračne plovidbe i preduzela odgovarajuće mjere u slučaju povećanog sigurnosnog rizika ili bilo kojih drugih sigurnosnih pitanja.
- (7) Do 31. decembra 2022. godine BHDCA može izdati odobrenje pilotu za uživanje posebnih ograničenih privilegija za upravljanje zrakoplovom u instrumentalnim uvjetima prije nego što pilot ispuni sve potrebne uvjete za izdavanje ovlaštenja za instrumentalno letenje u skladu sa ovim pravilnikom, uz sljedeće uvjete:
- a) BHDCA izdaje ta odobrenja samo kada je to opravdano određenim posebnim lokalnim uvjetima koji ne mogu biti ispunjeni ovlaštenjima utvrđenim ovim pravilnikom;
 - b) područje primjene privilegija koje se dodjeljuju autorizacijom zasniva se na procjeni rizika sigurnosti koju obavlja BHDCA, uzimajući u obzir potreban nivo osposobljavanja nužan za postizanje potrebnog nivoa pilotske vještine;
 - c) privilegije takvog odobrenja ograničene su na zračni prostor Bosne i Hercegovine ili njenih dijelova;
 - d) autorizacija se izdaje podnositeljima zahtjeva nakon što završe odgovarajuće osposobljavanje koje provode kvalificirani instruktori i dokažu potrebne vještine kvalificiranom ispitivaču, kako je odredila BHDCA;
 - e) BHDCA prati aktivnosti povezane sa odobrenjem kako bi osigurala prihvatljiv nivo sigurnosti zračne plovidbe i preduzela odgovarajuće mjere u slučaju utvrđivanja povećanog rizika ili bilo kakvih sigurnosnih problema;
- (8) Dodatni zahtjevi BHDCA u pogledu postupanja po dozvolama koje nisu JAR usaglašene, propisani su Aneksom XI ovog pravilnika.

DIO ČETVRTI – PRIVILEGIJE I OVLAŠTENJA

Član 17.

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

- (1) Piloti smiju letjeti u skladu sa postupcima navigacije zasnovane na performansama (PBN) samo nakon što im se u ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR) upišu privilegije za posebno ovlaštenje PBN.
- (2) Pilotu se odobravaju privilegije za PBN ako ispunjava sljedeće zahtjeve:

- a) pilot je uspješno završio kurs teorijskog znanja koji uključuje PBN u skladu sa FCL.615 Aneksa I (Dio-FCL);
 - b) pilot je uspješno završio letačko osposobljavanje koje uključuje PBN u skladu sa FCL.615 Aneksa I (Dio-FCL);
 - c) pilot je uspješno završio ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 7. Aneksa I (Dio-FCL) ili ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. Aneksa I (Dio-FCL).
- (3) Zahtjevi iz stava (2) tačka a) i b) ovog člana smatraju se ispunjenim ako nadležni organ smatra da je stručnost stečena osposobljavanjem ili poznavanjem PBN operacija jednako vrijedna znanju stečenom na kursevima iz stava (2) tačka a) i b) ovog člana, te pilot pokaže takvu stručnost ispunjavanjem kriterija ispitivača na provjeri stručnosti ili ispitu praktične osposobljenosti iz stava (2) tačka c) ovog člana.
- (4) Nakon što pilot uspješno završi ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti, podaci o uspješnom dokazivanju stručnosti za PBN u skladu sa stavom (2) tačka c) ovog člana unose se u knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i potpisuje ih ispitivač koji je održao ispit ili obavio provjeru.

Član 18.

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

- (1) Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz istog postaje obavezan dio kursa osposobljavanja za dozvolu pilota višečlane posade (MPL), integriranog kursa osposobljavanja za prometnog pilota aviona (ATPL(A)), kursa osposobljavanja za dozvolu profesionalnog pilota aviona (CPL(A)) i kurseva osposobljavanja za ovlaštenja za klasu ili tip za:
- a) jednopilotne avione kojima se upravlja u višepilotnim operacijama;
 - b) jednopilotne složene avione koji nemaju visoke performanse;
 - c) jednopilotne složene avione visokih performansi; ili
 - d) višepilotne avione,
- u skladu sa Aneksom I (Dio-FCL).
- (2) Kad je riječ o kursevima osposobljavanja iz stava (1) ovog člana, koji su započeti prije 20. decembra 2019. godine u odobroj organizaciji za osposobljavanje (ATO), osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz istog nije obavezno ako je:
- a) kurs osposobljavanja za CPL(A), ATP(A) ili MPL na drugi način završen u skladu sa Aneksom I (Dio-FCL), te ako je ispit praktične osposobljenosti položen u skladu sa FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ili FCL.415.A (MPL) Aneksa I (Dio-FCL) najkasnije do 20. decembra 2022. godine; ili
 - b) kurs osposobljavanja za ovlaštenja za klasu ili tip aviona na drugi način završen u skladu sa Aneksom I (Dio-FCL), te ako je ispit praktične osposobljenosti položen u skladu sa drugim podstavom tačke FCL.725(c) Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika najkasnije do 20. decembra 2022. godine.
- (3) Za potrebe stava (1) ovog člana, BHDCA može na osnovu vlastite procjene i preporuke ATO priznati bilo koje osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanja iz istog završeno prije 20. decembra 2019. godine u okviru postojećih zahtjeva za osposobljavanje.

Član 19.

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

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

Član 20.

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

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

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

Član 21.

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

- (1) BHDCA može odlučiti da izda posebne privilegije za provođenje osposobljavanja, ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti u višepilotnim operacijama na jednopilotnim helikopterima podnositeljima zahtjeva koji ispunjavaju sve sljedeće uvjete:
- a) imaju potvrdu instruktora ili ispitivača, zavisno od slučaja, izdatu u skladu sa Aneksom I (Dio-FCL) ovog pravilnika, uključujući privilegije za osposobljavanje ili ispitivanje, zavisno od slučaja, na relevantnom tipu helikoptera;
 - b) završili su osposobljavanje iz FCL.735.H (Dio-FCL);
 - c) imaju iskustvo u višepilotnim operacijama na helikopterima na nivou prihvatljivom BHDCA.
- (2) Privilegije izdate u skladu sa stavom (1) važe do 30. oktobra 2025. godine. Za produžavanje privilegija podnositelji zahtjeva moraju ispuniti zahtjeve iskustva za

privilegije instruktora i ispitivača povezane sa višepilotnim operacijama na jednopilotnim helikopterima kako je utvrđeno u Dijelu-FCL.

Član 22.

(Zamjena kvalifikacija za ispitno letenje)

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

Član 23.

(Postojeće dozvole inženjera leta)

- (1) Kako bi se dozvole inženjera leta, izdate u skladu sa Prilogom 1. Čikaške konvencije, konvertovale u dozvole iz Dijela-FCL, nositelji dozvole podnose zahtjev BHDCA koja vrši zamjenu dozvole.
- (2) Dozvole inženjera leta moraju biti konvertovane u dozvole iz Dijela-FCL u skladu sa elementima uspostavljenim u izvještaju o konverziji koji ispunjava zahtjeve iz člana 16. st. (3) i (4) ovog pravilnika.
- (3) Kod podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole prometnog pilota aviona (ATPL(A)), moraju se ispuniti odredbe o priznavanju u FCL.510.A(c)(2) Aneksa I ovog pravilnika.

Član 24.

(Priznavanje osposobljavanja koje je započelo prije primjene ovog pravilnika)

- (1) Obzirom na izdavanje dozvola iz dijela-FCL u skladu sa Aneksom I, osposobljavanje koje je započelo prije primjene ovog pravilnika u skladu sa JAR i procedurama, pod regulatornim nadzorom države članice predložene za međusobno priznavanje unutar Zajedničkih zrakoplovnih vlasti u odnosu na relevantne JAR, priznaje se u potpunosti ako se osposobljavanje i ispitivanje završi do 8. aprila 2016. godine i ujedno se dozvola iz Dijela-FCL izda najkasnije do 1. aprila 2020. godine.
- (2) Osposobljavanje koje je započelo prije primjene ovog pravilnika u skladu sa Prilogom 1. Čikaške konvencije priznaje se u svrhu sticanja dozvole iz Dijela-FCL na osnovu izvještaja o priznavanju uspostavljenog od BHDCA.
- (3) Izvještaj o priznavanju ispita opisuje obim stručnog osposobljavanja, navodeći koji zahtjevi za dozvolu iz Dijela-FCL se priznaju i, ako je primjenjivo, koje zahtjeve kandidati moraju ispuniti kako bi im se izdale dozvole iz Dijela-FCL. Izvještaj uključuje kopije svih dokumenata koji su potrebni kako bi se dokazao obim osposobljavanja i važeće zakonodavstvo i postupci u skladu sa kojima je osposobljavanje započelo.

Član 25.

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

- (1) Kada se u aneksima ovog pravilnika poziva na podatke o operativnoj prikladnosti utvrđenoj u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, a oni nisu dostupni za zrakoplov odgovarajućeg tipa, polaznik kursa

osposobljavanja za ovlaštenje za tip mora ispuniti samo odredbe aneksa ovog pravilnika.

- (2) U kurseve osposobljavanja za ovlaštenja za tip, odobrene prije nego što je u podacima o operativnoj prikladnosti za odgovarajući tip zrakoplova u skladu sa Pravilnikom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, odobren minimalni nastavni plan za osposobljavanje pilota za ovlaštenje za tip, obavezni elementi osposobljavanja se moraju uvrstiti u roku od šest mjeseci od stupanja na snagu ovog pravilnika ili u roku od dvije godine od odobrenja podataka o operativnoj prikladnosti, šta god nastupi kasnije.
- (3) Dodatni zahtjevi BHDCA u pogledu postupanja u slučaju ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije propisani su Aneksom XI ovog pravilnika.

Član 26.

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

- (1) U svrhu sticanja dozvole iz Dijela-FCL, državljanin Bosne i Hercegovine koji posjeduje letačko iskustvo stečeno tokom vojne službe mora podnijeti zahtjev BHDCA.
- (2) Znanje, iskustvo i vještine stečene u vojnoj službi će se priznati u svrhu ispunjavanja relevantnih zahtjeva Aneksa I ovog pravilnika u skladu sa elementima izvještaja o priznavanju potvrđenog od strane BHDCA.
- (3) Izvještaj o priznavanju:
 - a) opisuje zahtjeve na osnovu kojih su se vojne dozvole, ovlaštenja, potvrde, autorizacije i/ili kvalifikacije izdavale;
 - b) opisuje obim privilegija koje su piloti stekli;
 - c) utvrđuje za koje zahtjeve Aneksa I ovog pravilnika se priznavanje daje;
 - d) utvrđuje bilo kakvo ograničenje koje treba biti uključeno u dozvolu iz Dijela-FCL i bilo koji zahtjev koji pilot mora ispuniti kako bi se to ograničenje otklonilo;
 - e) uključuje kopije svih dokumenata koji su potrebni kako bi se dokazali navedeni elementi, zajedno sa kopijama relevantnih zahtjeva i postupaka.
- (4) Dodatni uvjeti i zahtjevi BHDCA u pogledu priznavanja iskustva stečenog tokom vojne službe propisani su Aneksom XI ovog pravilnika.

Član 27.

(Organizacija za osposobljavanje pilota)

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

Član 28.

(Uređaji za osposobljavanje koji simuliraju let)

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

Član 29.

(Zrakoplovno-medicinski centri)

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

Član 30.

(Zdravstvena sposobnost članova kabinske posade)

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

Član 31.

(Kvalifikacije članova kabinske posade i pripadajuće potvrde)

- (1) Članovi kabinske posade uključeni u komercijalne operacije zrakoplova iz člana 2. tačka a) alineja 1) i 2) ovog pravilnika, moraju biti kvalificirani i posjedovati pripadajuću potvrdu u skladu sa tehničkim uvjetima i upravnim postupcima utvrđenim u aneksima V i VI ovog pravilnika.
- (2) Za članove kabinske posade uključene u komercijalne operacije helikoptera početkom primjene ovog pravilnika:
 - (a) smatra se da su u skladu sa zahtjevima za početno osposobljavanje iz Aneksa V ovog pravilnika ako su usklađeni sa primjenjivim osposobljavanjem, provjerama i zahtjevima za skorašnjim iskustvom definiranim zahtjevima JAR za komercijalni zračni prijevoz helikopterima; ili
 - (b) ako nisu usklađeni sa primjenjivim osposobljavanjem, provjerama i zahtjevima za skorašnjim iskustvom kako je to opisano zahtjevom JAR za komercijalni zračni prijevoz helikopterima, zahtijeva se završavanje svog potrebnog osposobljavanja i provjere potrebne za operacije helikopterima, osim početnog osposobljavanja, prije nego se mogu smatrati da su usklađeni sa ovim pravilnikom; ili
 - (c) ako ne učestvuju u komercijalnim operacijama helikoptera više od 5 godina, zahtijeva se završavanje početnog osposobljavanja i polaganje odgovarajućih ispita kao što je propisano u Aneksu V ovog pravilnika, prije nego se mogu smatrati da su u skladu sa ovim pravilnikom.
- (3) Bez obzira na član 4. ovog pravilnika, potvrde člana kabinske posade koje su u skladu sa formatom propisanim u Aneksu VI ovog pravilnika, izdaju se svim članovima kabinske posade uključenim u komercijalne operacije helikoptera najkasnije šest mjeseci od stupanja na snagu ovog pravilnika.

Član 32.

(Sposobnosti nadzora)

- (1) BHDCA je nadležni organ za certifikaciju i nadzor lica i organizacija koje su predmet ovog pravilnika.
- (2) U slučaju da Bosna i Hercegovina, pored BHDCA, imenuje još neki subjekat kao nadležni organ:
 - a) područja stručnosti svakog nadležnog organa jasno su definirana u smislu odgovornosti i geografskih ograničenja;
 - b) između tih organa uspostavlja se koordinacija kako bi se osigurao efikasan nadzor svih organizacija i lica koji su predmet ovog pravilnika.
- (3) BHDCA, odnosno nadležni organi, koji su imenovani u skladu sa stavom (2) ovog člana, imaju potrebne sposobnosti i resurse da osiguraju nadzor svih lica i organizacija obuhvaćenih planom nadzora za ispunjavanje zahtjeva na osnovu ovog pravilnika.

- (4) Osoblje BHDCA, u skladu sa relevantnim odredbama propisa Bosne i Hercegovine koji definira sukob interesa i propisa kojim se utvrđuju način provođenja nadzora u civilnom zrakoplovstvu u Bosni i Hercegovini, ne vrši nadzor kada postoji dokaz da bi to moglo direktno ili indirektno rezultirati sukobom interesa, posebno ako je u pitanju porodični ili finansijski interes.
- (5) Osoblje, koje BHDCA ovlasti za provođenje certifikacije i/ili nadzora, ovlašteno je za vršenje najmanje sljedećih zadataka:
 - a) pregled zapisa, podataka, procedure i bilo kojeg drugog relevantnog materijala kako bi mogli provoditi certifikaciju i/ili poslove nadzora;
 - b) uzimanje kopija ili dijelova tih zapisa, podataka, procedura ili drugih materijala;
 - c) traženje usmenog obrazloženja na licu mjesta;
 - d) ulazak u relevantne prostorije, operativna mjesta ili prijevozna sredstva;
 - e) provođenje stručnog nadzora, istraga, procjene i inspekcije, uključujući inspekcije na stajanci i nenajavljene inspekcije; i
 - f) provođenje ili pokretanje mjera prinudnog izvršenja za osiguranje primjene propisa na odgovarajući način.
- (6) Zадaci iz stava (5) ovog člana provode se u skladu sa Pravilnikom o nadzoru u civilnom zrakoplovstvu.

Član 33.

(Prihvatljivi način usklađivanja)

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

Član 34.

(Dodatni zahtjevi BHDCA u pogledu primjene aneksa ovog pravilnika)

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

Član 35.

(Neprimjenjive odredbe)

- (1) Neprimjenjive odredbe iz Uredbe komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. novembra 2011. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa članovima posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Vijeća, navedene su u Aneksu XII ovog pravilnika.
- (2) Neprimjenjive odredbe Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskog parlamenta i Vijeća od 4. jula 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za sigurnost zračne plovidbe i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Evropskog parlamenta i Vijeća, te stavljanju van snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i

(EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 navedene su u Aneksu XII ovog pravilnika.

- (3) Odredbe iz st. (1) i (2) ovog člana primjenjuju se nakon završetka prvog prijelaznog perioda dok Bosna i Hercegovina ne ispuní sve uvjete predviđene u članu 2. stav (1) Protokola II ECAA sporazuma.

Član 36.

(Stavljanje na snagu i primjena)

- (1) Stupanjem na snagu ovog pravilnika prestaje da važi:
- Pravilnik o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu ("Službeni glasnik BiH", broj 04/18);
 - Pravilnik o uvjetima i načinu sticanja i izdavanja dozvola, ovlaštenja i autorizacija zrakoplovnim osoblju - pilotima aviona i pilotima helikoptera koji posjeduju vojno letačko iskustvo ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).
- (2) Stupanjem na snagu ovog pravilnika prestaje da važi član 3. stav (1), član 3. stav (2), član 3. stav (3) tač. a), b) i d), član 2. stav (1), član 2. stav (2), član 2. stav (3) tač. a) i b) Poglavlje I Dodatka I, član 7. Poglavlje II Dodatka I, član 21. Poglavlje III Dodatka I, Aneks II i III Dodatka I Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Agencije za sigurnost zračne plovodbe ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).

Član 37.

(Stupanje na snagu i primjena)

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

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

9. decembra 2022. godine
Banja Luka

Generalni direktor
Čedomir Šušnjarić, s.r.

ANEKS I³

[DIO-FCL]

PODDIO A

OPŠTI ZAHTRAJEVI

FCL.001 Nadležni organ

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

FCL.005 Područje primjene

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

FCL.010 Definicije

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

Dostupan (Accessible) označava da uređaj može upotrebljavati:

- odobrena organizacija za osposobljavanje (ATO) pod čijim se odobrenjem provodi kurs osposobljavanja za ovlaštenje za klasu ili tip, ili
- ispitivač koji provodi procjenu stručnosti, ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u svrhu procjene, ispitivanja ili provjere.

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

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

Avion kojim se izvode operacije uz učesće kopilota (Aeroplane required to be operated with a co-pilot) označava tip aviona kojim se mora upravljati s kopilotom kako je određeno u priručniku letenja ili u AOC.

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

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

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

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

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

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

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

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

³ Forma i unutrašnja podjela aneksa I do X dati su u izvornom obliku na latiničnom pismu zbog lakšeg referisanja iste

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

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

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

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

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

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

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

Kopilot (Co-pilot) označava pilota koji nije vođa zrakoplova, a koji upravlja zrakoplovom za čije operacije je potrebno više od jednog člana posade, isključujući pilota koji je u zrakoplovu u svrhu osposobljavanja za sticanje dozvole ili ovlaštenja.

Rutno navigaciono letenje (Cross-country) označava let između tačke polaska i tačke dolaska prema ruti ranije planiranoj koristeći se standardnim navigacijskim procedurama.

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

Nalet s instruktorom (Dual instruction time) označava nalet ili instrumentalni nalet na zemlji tokom kojeg se osoba osposobljava od instruktora autoriziranog u tu svrhu.

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

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

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

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

Nalet (Flight time):

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

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

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

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

Uređaj za letačko osposobljavanje (FTD) (Flight Training Device (FTD)) označava potpunu kopiju pilotskih instrumenata, opreme i komandi leta određenog tipa i modela zrakoplova, uključujući opremu i kompjuterske programe potrebne za simulaciju određenih radnji u pilotskoj kabini u operacijama na zemlji i u zraku. Ne zahtijeva vizuelni sistem ni pokretnu platformu, osim u slučaju helikoptera nivoa 2 i 3, kada su obavezni vizuelni sistemi.

Uređaj za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT) (Flight and Navigation Procedures Trainer (FNPT)) označava uređaj koji predstavlja pilotsku kabinu određenog tipa ili klase i modela zrakoplova uključujući opremu i kompjuterske programe potrebne za simulaciju određenih radnji u pilotskoj kabini u operacijama na zemlji i u zraku.

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

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

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

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

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

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

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

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

LNAV (Lateral Navigation) označava lateralnu navigaciju.

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

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

Saradnja višečlane posade (MCC) (Multi-crew cooperation (MCC)) označava funkcioniranje članova letačke posade kao tima pod vođstvom vođe zrakoplova.

Višepilotni zrakoplovi (Multi-pilot aircraft):

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

za helikoptere, zračne brodove i zrakoplove s pogonjenim uzgonom označava zrakoplov koji je certificiran za izvođenje operacija s minimalnom posadom od najmanje dva pilota ili za koji se zahtijeva izvođenje operacija s najmanje dva pilota u skladu sa

propisom kojim se kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama.

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

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

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

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

Kriterij učinka (Performance criteria) označava jednostavnu izjavu procjene traženog ishoda elementa sposobnosti te opis kriterija korištenog da se ocijeni da li je traženi nivo učinka postignut.

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

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

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

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

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

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

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

Produžavanje važenja (Renewal (of, e.g. a rating or certificate)) označava upravni postupak koji se sprovodi unutar važenja odobrenja ili ovlaštenja, i dopušta nositelju odobrenja ili ovlaštenja dalje provođenje poslova za određeni period koji slijedi nakon ispunjenja propisanih uvjeta.

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

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

RNP APCH operacija na minimumima za LNAV/VNAV (RNP APCH operation down to LNAV/VNAV minima) označava

operaciju trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza za koji se lateralno vođenje zasniva na određivanju položaja uz pomoć GNSS, dok vertikalno vođenje osigurava funkcija Baro VNAV ili određivanje položaja uz pomoć GNSS koji uključuje SBAS.

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

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

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

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

Jednopilotni avion (Single-pilot aircraft):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tip zrakoplova (Type of aircraft) označava kategorizaciju zrakoplova koja zahtijeva ovlaštenje za tip kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (operational suitability data - OSD) uspostavljenim u skladu sa Dijelom 21, i koja uključuje sve

zrakoplove jednakog osnovnog dizajna, uključujući modifikacije, osim modifikacija koje utiču na način upravljanja ili karakteristike leta.

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

VNAV označava vertikalnu navigaciju.

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

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

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

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

FCL.015 Zahtjev i sticanje, produžavanje i obnavljanje dozvola, ovlaštenja i potvrda

- (a) Zahtjevi za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje dozvola pilota, pripadajućih ovlaštenja i potvrda i za sve izmjene tih dozvola, ovlaštenja i potvrda podnose se nadležnom organu u obliku i na način koji odredi taj nadležni organ. Zahtjev mora sadržavati dokaze da podnositelj zahtjeva ispunjava sve uvjete za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje dozvole ili potvrda ili pripadajućih ovlaštenja ili upisa, kako je propisano u ovom aneksu (Dio-FCL) i Aneksu IV (Dio-MED).
- (b) Ako nije drugačije navedeno u ovom aneksu, nadležni organ mora u dozvolu ili potvrdu upisati svako ograničenje ili proširenje privilegija koje daje dozvola, ovlaštenje ili potvrda.
- (c) Osoba ne smije posjedovati više od jedne dozvole po kategoriji zrakoplova koja je izdata u skladu s ovim dijelom.
- (d) Nositelj dozvole predaje zahtjeve navedene pod (a) nadležnom organu koji odredi država članica u kojoj je izdata dozvola nositelja u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL), propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice u zavisnosti od slučaja.
- (e) Nositelj dozvole izdate u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL) može nadležnom organu, kojeg je imenovala neka druga država članica, podnijeti zahtjev za promjenu nadležnog organa za sve svoje dozvole, kako je navedeno pod (d).
- (f) Za izdavanje dozvole, ovlaštenja ili potvrda podnositelj zahtjeva dužan je podnijeti zahtjev u roku od 6 mjeseci od uspješnog polaganja ispita praktične osposobljenosti ili prolaska procjene stručnosti.
- (g) Osposobljavanje završeno na zrakoplovu ili na uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) u skladu sa

Aneksom III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letackim operacijama uzima se u obzir u okviru zahtjeva za iskustvom i produžavanje roka utvrđenih u ovom aneksu (Dio-FCL).

FCL.020 Učenik pilot

FCL.020 Učenik pilot

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

FCL.025 Provođenje teorijskog dijela ispita u svrhu sticanja dozvola i ovlaštenja

- (a) Odgovornosti podnositelja zahtjeva
 - (1) Podnositelji zahtjeva moraju pristupiti cjelokupnom setu teorijskog dijela ispita za sticanje određene dozvole ili ovlaštenja za koje je nadležna BHDCA ili je nadležan organ druge države pod uvjetima koje utvrdi BHDCA.
 - (2) Podnositelji zahtjeva smiju pristupiti ispitu teorijskog znanja ako ih preporuča prijavljena organizacija za osposobljavanje (DTO) ili odobrena organizacija za osposobljavanje (ATO) odgovorna za njihovo osposobljavanje, i to nakon što su završili odgovarajuće elemente kursa teorijskog dijela osposobljavanja u zadovoljavajućem standardu.
 - (3) Preporuka prijavljene ili odobrene organizacije za osposobljavanje važi 12 mjeseci. Ako podnositelj zahtjeva nije pristupio polaganju ispita teorijskog znanja barem jedanput u tom periodu, potrebu za daljnjim osposobljavanjem određuje DTO ili ATO na osnovu potreba podnositelja zahtjeva.
- (b) Kriteriji za uspješno položen ispit
 - (1) Uspješan prolaz na pojedinom ispitu teorijskog znanja podnositelj zahtjeva postiže ako ima barem 75% bodova na tom ispitu. Nema kaznenih bodova.
 - (2) Ako nije drugačije određeno ovim dijelom, za podnositelja zahtjeva će se smatrati da je uspješno položio zahtijevani ispit iz teorijskog znanja za odgovarajuću dozvolu pilota ili ovlaštenje ako je uspješno položio sve propisane ispite teoretskog znanja unutar perioda od 18 mjeseci koje počinje od kraja kalendarskog mjeseca kada je podnositelj zahtjeva prvi put pristupio polaganju ispita.
 - (3) Ako podnositelj zahtjeva za ispit teorijskog znanja za ATPL, za sticanje dozvole profesionalnog pilota (CPL) ili ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) nije uspio položiti pojedini ispit teorijskog znanja u četiri pokušaja ili nije uspio položiti cjelokupni set ispita teorijskog znanja tokom šest ispitnih pokušaja ili u periodu navedenom pod (b)(2), mora ponovo polagati cjelokupni skup ispita teorijskog znanja.
 - (4) Ako podnositelji zahtjeva za izdavanje dozvole pilota lakog zrakoplova (LAPL) ili dozvole privatnog pilota (PPL) nisu uspjeli položiti pojedini ispit teorijskog znanja u četiri pokušaja ili nisu uspjeli položiti cjelokupni set ispita teorijskog znanja u period navedenom pod (b)(2), moraju ponovno polagati cjelokupni skup ispita teorijskog znanja.
 - (5) Prije ponovnog polaganja cjelokupnog seta ispita teorijskog znanja podnositelji zahtjeva moraju obaviti dodatno osposobljavanje u prijavljenoj ili odobroj organizaciji za osposobljavanje. Obim i trajanje tog osposobljavanja određuje prijavljena ili odobrena

- organizacija za osposobljavanje na osnovu potreba podnositelja zahtjeva.
- (c) Period važenja
- (1) Uspješno polaganje ispita iz teorijskog znanja smatraće se važećim:
 - (i) u periodu od 24 mjeseca za izdavanje dozvole pilota lakog zrakoplova ili dozvole privatnog pilota;
 - (ii) u periodu od 36 mjeseci za izdavanje dozvole profesionalnog pilota ili ovlaštenja za instrumentalno letenje;
 - (iii) neograničeno za sticanje osnovnog ovlaštenja za instrumentalno letenje (BIR).
 Periodi navedeni pod (i) i (ii) računaju se od dana na koji su piloti položili ispite iz teorijskog znanja u skladu sa navedenim pod (b)(2).
 - (2) Uspjeh na teorijskim ispitima za ATPL(A) ostaje važeći u svrhu sticanja ATPL dozvole 7 godina od zadnjeg datuma važenja:
 - (i) ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) upisanog u dozvoli; ili
 - (ii) u slučaju helikoptera, ovlaštenja za tip helikoptera upisanog u dozvoli.

FCL.030 Ispit praktične osposobljenosti

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

FCL.035 Priznavanje naleta i teorijskog znanja

- (a) Priznavanje naleta
 - (1) Osim ako nije drugačije određeno ovim dijelom, nalet koji se priznaje u svrhu sticanja dozvole, ovlaštenja ili potvrde mora biti na istoj kategoriji zrakoplova za koju se dozvola, ovlaštenje ili potvrda traži.
 - (2) PIC ili nalet na osposobljavanju.
 - (i) Podnositelju zahtjeva u svrhu sticanja dozvole, ovlaštenja ili potvrde priznaje se u potpunosti samostalni nalet, dupli nalet i nalet u ulozi vođe zrakoplova u svrhu postizanja ukupnog naleta zahtijevanog za dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu.
 - (ii) Podnositelju zahtjeva koji je završio ATP integrirani kurs osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi vođe zrakoplova, a u svrhu sticanja dozvole prometenog pilota, dozvole profesionalnog pilota i ovlaštenja za višemotorni tip ili ovlaštenja za klasu.
 - (iii) Podnositelju zahtjeva, koji je završio CPL/IR integrirani kurs osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta

- u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi vođe zrakoplova, a u svrhu sticanja dozvole profesionalnog pilota i ovlaštenja za višemotorni tip ili ovlaštenja za klasu.
- (3) Nalet kao kopilot ili PICUS. Osim ako nije drugačije određeno ovim dijelom, nositelju dozvole pilota, kad djeluje kao kopilot ili PICUS, priznaje se ukupan nalet u ulozi kopilota u svrhu postizanja ukupnog naleta potrebnog za dozvolu pilota višeg ranga.
- (4) Svi sati letenja na avionima ili motornim jedrilicama (TMG), koji podliježu odluci nadležnog organa o izuzimanju aktivnosti projektiranja, proizvodnje, održavanja, i operacija u odnosu na jednu ili više sljedećih kategorija zrakoplova:
 - a) zrakoplova, osim bespilotnih zrakoplova, koji nemaju više od dva sjedišta, čija mjerljiva brzina sloma uzgona ili najmanja stalna brzina letenja pri slijetanju ne premašuje 45 čvorova kalibrirane brzine, a maksimalna masa pri polijetanju (MTOM), kako je zabilježila država članica, ne premašuje 600 kg za zrakoplove koji nisu namijenjeni za operacije na vodi ili 650 kg za zrakoplove koji su namijenjeni za operacije na vodi;
 - b) jedrilica, osim bespilotnih jedrilica, i motorne jedrilice, osim bespilotnih motornih jedrilica, koji nemaju više od dva sjedišta i čiji MTOM, kako ga je zabilježila država članica, ne premašuje 600 kg;
 ili koji su obuhvaćeni područjem primjene Aneksa 9 ovog pravilnika priznaju se u potpunosti kako bi se ispunili zahtjevi u pogledu naleta iz FCL.140.A (a)(1) i FCL.740.A(b)(1)(ii) ovog aneksa, pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (i) dotični zrakoplov ili TMG iste su kategorije i klase kao i zrakoplov iz Dijela-FCL u odnosu na koji se priznaju sati letenja;
 - (ii) u slučaju letova osposobljavanja s instruktorom, za avion ili TMG koji se upotrebljava potrebno je odobrenje navedeno u ORA.ATO.135 Aneksa VII (Dio-ORA) ili DTO.GEN.240 Aneksa VIII (Dio-DTO).

- (b) Priznavanje teorijskog znanja
 - (1) Podnositeljima zahtjeva koji su položili ispit iz teorijskog znanja za dozvolu prometenog pilota teorijsko se znanje priznaje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za sticanje dozvole pilota lakog zrakoplova, dozvole privatnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i, osim u slučaju helikoptera, za IR i BIR za istu kategoriju zrakoplova.
 - (2) Podnositeljima zahtjeva, koji su položili ispit iz teorijskog znanja za dozvolu profesionalnog pilota, taj se ispit priznaje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za teorijsko znanje za:
 - (i) dozvole pilota lakog zrakoplova iste kategorije zrakoplova;
 - (ii) dozvole privatnog pilota iste kategorije zrakoplova; i
 - (iii) predmet "komunikacija" za BIR. To priznavanje uključuje IFR dio predmeta "komunikacija" samo ako je taj predmet položen u skladu s

FCL.310, kako se primjenjuje od 20. decembra 2019. godine.

- (3) Nositeljima IR ili podnositeljima zahtjeva koji su položili ispit iz teorijskog znanja za IR za kategoriju zrakoplova teorijsko se znanje priznaje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za osposobljavanje i ispitivanje za teorijsko znanje za:
- (i) IR za drugu kategoriju zrakoplova; i
 - (ii) BIR.
- (4) Nositeljima dozvole pilota teorijsko se znanje priznaje za potrebe ispunjavanja zahtjeva za osposobljavanje i ispitivanje za teorijsko znanje za dozvolu za drugu kategoriju zrakoplova u skladu s Dodatkom 1. ovog dijela. To priznavanje odnosi se i na podnositelje zahtjeva za dozvolu pilota koji su već uspješno položili ispit iz teorijskog znanja za izdavanje te dozvole za drugu kategoriju zrakoplova, pod uvjetom da je ispit iz teorijskog znanja unutar perioda važenja specificiranog u FCL.025(c).
- (5) Odstupajući od (b)(3), nositeljima IR(A) koji su završili modularni kurs osposobljavanja na osnovu kompetencija za IR(A) to se teorijsko osposobljavanje i ispit za IR priznaju u cjelosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva za drugu kategoriju zrakoplova samo ako je kandidat prošao osposobljavanje i ispitivanje za teorijsko znanje za dio kursa koji se odnosi na IFR u skladu sa FCL.720.A.(b)(2)(i).

FCL.040 Korištenje privilegija dozvola

Korištenje privilegija koje daje dozvola zavisi od važenja ovlaštenja koja su upisana u dozvolu, ako je primjenjivo, i važenju ljekarskog uvjerenja, koje odgovara privilegijama koje se ostvaruju.

FCL.045 Obaveza nošenja i predocjenja dokumenata

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

FCL.050 Zapis o naletu

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

FCL.055 Jezička sposobnost

- (a) Opšti dio. Piloti aviona, helikoptera, zrakoplova s pogonjenim uzgonom i zračnih brodova, koji su obavezni upotrebljavati radio-stanicu, ne smiju ostvarivati privilegije svojih dozvola i ovlaštenja ako u dozvoli nemaju upisanu jezičku sposobnost na engleskom jeziku ili na jeziku koji se upotrebljava u radio komunikaciji u letu. Upisana jezička sposobnost mora sadržavati jezik, nivo jezičke sposobnosti i datum važenja, te se izdaje u skladu s postupkom koji je utvrdio nadležni organ. Najniži prihvatljivi nivo jezičke sposobnosti je operativni nivo (nivo 4) u skladu s Dodatkom 2. ovog aneksa.

- (b) Podnositelj zahtjeva za upis jezičke sposobnosti mora dokazati, u skladu s Dodatkom 2. ovog aneksa, barem operativni nivo jezičke sposobnosti u korištenju i frazeologije i običnog jezika procjenjivaču kojeg je certificirao nadležni organ ili organ za ispitivanje jezičkog nivoa koji je odobrio nadležni organ, kako je primjenjivo. U tu svrhu podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
- (1) efikasno komunicira u situacijama komuniciranja samo glasom i u situacijama direktnog komuniciranja (licem-u-lice);
 - (2) precizno i razgovjetno komunicira o uopštenim temama i temama vezanim za posao;
 - (3) upotrebljava prikladne komunikacijske strategije za razmjenu poruka te prepoznaje i rješava nesporazume u opštem ili poslovno vezanom kontekstu;
 - (4) uspješno savladava jezičke izazove nastale zbog komplikacije ili nenadanog spleta događaja do kojih dolazi u kontekstu rutinske poslovne situacije ili komunikacijskih zadataka s kojima su već upoznati; i
 - (5) upotrebljava narječje ili naglasak koji je razumljiv u zrakoplovnoj zajednici.
- (c) Osim za pilote koji su dokazali jezičku sposobnost na stručnom nivou u skladu s Dodatkom 2. ovog aneksa (nivo 6), upis jezičke sposobnosti mora se ponovo procijeniti svakih:
- (1) četiri godine za operativni nivo (nivo 4); ili
 - (2) šest godina za napredni nivo (nivo 5).
- (d) Specifični zahtjevi za nositelje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR). Odstupajući od prethodnih tačaka, nositelji IR dužni su dokazati da znaju koristiti engleski jezik na odgovarajućem nivou jezičke sposobnosti, kako je definirano u Dodatku 2. ovog aneksa.
- (e) Za dokazivanje jezičke sposobnosti i korištenja engleskog jezika nositelja IR primjenjuje se metoda procjene koju je definirao bilo koji nadležni organ.

FCL.060 Skorašnje iskustvo

- (a) Avioni, helikopteri, zrakoplovi pogonjeni uzgonom i zračni brodovi. Pilot ne smije upravljati zrakoplovom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza ili prevoziti putnike:
- (1) kao PIC ili kao kopilot ako u prethodnih 90 dana nije obavio najmanje 3 polijetanja, prilaza i slijetanja kao pilot na zrakoplovu istog tipa ili klase, ili FFS koji predstavlja taj tip ili klasu. Navedena 3 polijetanja i slijetanja obavljaju se u višepilotnim ili jednopilotnim operacijama, u zavisnosti od privilegija koje pilot posjeduje u dozvoli; i
 - (2) kao PIC noću ako on/ona:
 - (i) nije u prethodnih 90 dana obavio najmanje jedno polijetanje, prilaz i slijetanje noću kao pilot na zrakoplovu istog tipa ili klase ili FFS koji predstavlja taj tip ili klasu; ili
 - (ii) ne posjeduje IR;
 - (3) kao kopilot za krstarenje osim ako je on/ona:
 - (i) ispunio zahtjeve iz (b)(1) ili
 - (ii) obavio u prethodnih 90 dana najmanje tri sektora kao kopilot za krstarenje na istom tipu ili klasi zrakoplova, ili
 - (iii) obavio skorašnje iskustvo i osposobljavanje za osvježanje znanja letačkih vještina u FFS u intervalima koji nisu duži od 90 dana. Navedeno osposobljavanje za osvježanje znanja može biti kombinirano s osposobljavanjem operatora za osvježanje znanja propisanim u Dijelu ORO.
 - (4) Kada pilot ima privilegiju izvoditi operacije na više od jednog tipa aviona sa sličnim upravljačkim i

operativnim karakteristikama, ta 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana pod (1) smiju biti obavljena kako je definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu s Dijelom 21.

- (5) Kada pilot ima privilegiju izvoditi operacije na više od jednog tipa helikoptera, a koji nisu složeni helikopteri, sa sličnim upravljačkim i operativnim karakteristikama kako je definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu s Dijelom 21, ta 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana pod (1) smiju biti odrađena na samo jednom od tipova, uz uvjet da je pilot u proteklih 6 mjeseci odletio najmanje 2 sata leta na svakom od tipova helikoptera.
- (b) Specifični zahtjevi za komercijalni zračni prijevoz:
- (1) U slučaju komercijalnog zračnog prijevoza, period od 90 dana propisano pod (b)(1) i (2), smije se produžiti do maksimalno 120 dana ako pilot obavi linijsko letenje pod nadzorom instruktora za tip ili ispitivača.
- (2) Ako pilot ne ispuni zahtjev naveden pod (1), mora obaviti let osposobljavanja s instruktorom kvalificiranim u skladu s Poddijelom J za instrukcije za taj tip zrakoplova. Let osposobljavanja izvodi se na zrakoplovu ili FFS koji predstavlja tip zrakoplova koji će se koristiti i uključuje barem zahtjeve iz (b)(1) i (2), prije nego može ponovo koristiti svoje privilegije.

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

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

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

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

PODDIO B

DOZVOLA PILOTA LAKOG ZRAKOPLOVA – LAPL

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.100 LAPL – Minimalna starosna dob

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

FCL.105 LAPL – Privilegije i uvjeti

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

FCL.110 LAPL – Priznavanje za istu kategoriju zrakoplova

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

FCL.115 LAPL – Kurs osposobljavanja

- (a) Podnositelj zahtjeva za LAPL mora završiti kurs osposobljavanja u DTO ili ATO.
- (b) Kurs mora uključivati osposobljavanje iz teorijskog znanja i letačko osposobljavanje koje odgovara privilegijama za LAPL za koje se prijavljuje.
- (c) Teorijsko osposobljavanje i letačko osposobljavanje mogu se završiti u DTO ili ATO koji je različit od onog u kojem su podnositelji zahtjeva započeli osposobljavanje.
- (d) Kad je riječ o osposobljavanju za privilegiju klase jednomotornog klipnog hidroaviona u obzir se uzimaju elementi iz tačke 7. (ovlaštenja za klasu – more) Odjeljka B (Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova) Dodatka 9. ovog aneksa.

FCL.120 LAPL – Ispit iz teorijskog znanja

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

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

FCL.125 LAPL – Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Podnositelj zahtjeva za LAPL mora dokazati kroz ispit praktične osposobljenosti sposobnost da obavlja, kao PIC na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, relevantne procedure i manevre s odgovarajućom kompetencijom koje odgovara privilegijama koje se daju.
- (b) Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljen na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti. Privilegije će biti ograničene na onu klasu ili tip zrakoplova koji je korišten za ispit praktične osposobljenosti, sve dok dalja proširenja budu upisana u dozvolu u skladu s ovim poddijelom.
- Prolazna ocjena
- (1) Ispit praktične osposobljenosti mora biti podijeljen u različite sekcije, predstavljajući sve različite faze leta koje su odgovarajuće kategoriji zrakoplova na kojoj se leti.
- (2) Ako podnositelj zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijeli odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi samo jedan odjeljak, obavezan je ponoviti samo taj odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi više od jedne sekcije, obavezan je položiti cijeli ispit.

- (3) Kada se ispit mora ponoviti u skladu sa navedenim pod (2), pad bilo koje sekcije, uključujući one koje je položio u prethodnom pokušaju, će značiti da podnositelj zahtjeva nije položio ispit.
- (4) Ako podnositelj zahtjeva ne uspije položiti sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatno praktično osposobljavanje.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za LAPL za avion – LAPL(A)

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

- (a) Privilegije
Privilegije nositelja LAPL za avion omogućava nositelju dozvole da djeluje kao PIC jednomotornog aviona s klipnim motorom (SEP(kopno)), jednomotornog hidroaviona s klipnim motorom (SEP(more)) ili TMG, maksimalne certificirane težine pri polijetanju od 2 000 kg ili manje, s najviše tri putnika, tako da nikad nisu više od četiri osobe u zrakoplovu.
- (b) Uvjeti
 - (1) Nositelji LAPL(A) smiju prevoziti putnike samo ako su nakon izdavanja dozvole imali 10 sati naleta kao PIC na avionima ili TMG.
 - (2) Nositelji LAPL(A) koji su prethodno imali ATPL(A), MPL(A), CPL(A) ili PPL(A) izuzeti su od zahtjeva utvrđenih kako je navedeno pod (b)(1).

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

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

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

- (a) Privilegije LAPL(A) su ograničene na klasu i varijantu aviona ili TMG na kojima je bio proveden ispit praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukloniti kada pilot na drugoj klasi ispuni sljedeće zahtjeve:
 - (1) 3 sata letačkog osposobljavanja, uključujući:
 - (i) 10 polijetanja i slijetanja s instruktorom; i

- (ii) 10 samostalnih polijetanja i slijetanja pod nadzorom instruktora.

- (2) Ispit praktične osposobljenosti kojim se dokazuje prikladan nivo praktične osposobljenosti na novoj klasi. Tokom ovog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladan nivo teorijskog znanja za tu drugu klasu aviona iz sljedećih predmeta:
 - (i) Operativni postupci;
 - (ii) Izvođenje leta i planiranje leta;
 - (iii) Opšte znanje o zrakoplovima.
- b) Kako bi proširio privilegije na drugu varijantu unutar iste klase, pilot mora obaviti osposobljavanje za razlike ili osposobljavanje za upoznavanje nove varijante. Osposobljavanje za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugu odgovarajuću evidenciju i instruktor mora taj unos potvrditi potpisom.
- (c) Podnositeljima zahtjeva za proširenje privilegija LAPL(A) na TMG koji imaju i SPL izdat u skladu sa Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice s privilegijama za upravljanje TMG to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva navedenim pod (a).

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

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

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za LAPL za helikopter – LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) – Privilegije

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

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

- (a) Podnositelji zahtjeva za LAPL(H) moraju obaviti 40 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima. Najmanje 35 sati mora biti na tipu helikoptera koji će se koristiti na ispitu praktične osposobljenosti. Letačko osposobljavanje mora sadržavati najmanje:
 - (1) 20 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom; i
 - (2) 10 sati samostalnog naleta pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja, uključujući najmanje jedan let na ruti dužine od najmanje 150 km (80 NM), tokom kojeg podnositelj zahtjeva mora sletjeti sa zaustavljanjem na jedan aerodrom koji nije aerodrom polijetanja.

- (b) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva navedenih pod (a). Priznati nalet određuju DTO ili ATO u kojem pilot pohađa kurs osposobljavanja, a na osnovu prijemnog ispita u letu, ali se u svakom slučaju:
- (1) neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;
 - (2) neće priznati više od 50% naleta zahtijevanog kako je navedeno pod (a);
 - (3) neće uključiti zahtjevi navedeni pod (a)(2).

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

- (a) Privilegije LAPL(H) ograničene su na specifični tip i varijantu helikoptera na kojem je bio proveden ispit praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukloniti kada je pilot ispunio sljedeće zahtjeve:
- (1) 5 sati letačkog osposobljavanja uključujući:
 - (i) 15 polijetanja, prilaza i slijetanja s instruktorom;
 - (ii) 15 samostalnih polijetanja, prilaza i slijetanja pod nadzorom instruktora;
 - (2) Ispit praktične osposobljenosti kojom se dokazuje prikladan nivo praktične osposobljenosti na novom tipu. Tokom navedenog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladan nivo teorijskog znanja za drugi tip helikoptera iz sljedećih predmeta:
 - Operativni postupci,
 - Izvođenje leta i planiranje leta,
 - Opšte znanje o zrakoplovima.
- (b) Prije nego nositelj LAPL(H) počne koristiti privilegije dozvole na drugoj varijanti helikoptera nego na onoj na kojoj je bio proveden ispit praktične osposobljenosti, pilot mora završiti osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje, kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu s Dijelom 21. Osposobljavanje za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i mora biti potpisan od strane instruktora.

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

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

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

PODDIO C

DOZVOLA PRIVATNOG PILOTA (PPL)

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.200 Minimalna starosna dob

Podnositelji zahtjeva za PPL moraju imati najmanje 17 godina.

FCL.205 Uvjeti

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

FCL.210 Kurs osposobljavanja

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

FCL.215 Ispit iz teorijskog znanja

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

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

FCL.235 Ispit praktične osposobljenosti

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

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za PPL avione - PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Privilegije

- (a) Privilegije nositelja PPL(A) omogućavaju nositelju dozvole da bez naknade djeluje kao PIC ili kopilot na avionima ili TMG u nekomercijalnim operacijama i koristi se svim privilegijama nositelja LAPL(A).
- (b) Bez obzira na prethodni stav, nositelj PPL(A) s privilegijom instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:

- (1) provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(A) ili PPL(A);
- (2) obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za te dozvole;
- (3) osposobljavanje, testiranje i provjere za ovlaštenja ili potvrde povezane s tim dozvolama.

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

- (a) Podnositelji zahtjeva za PPL(A) moraju obaviti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG, od čega 5 sati može biti odrađeno na FSTD, uključujući najmanje:
 - (1) 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom; i
 - (2) 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom od najmanje 270 km (150 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
- (b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(A). Podnositelji zahtjeva za PPL(A) koji posjeduju LAPL(A) moraju obaviti najmanje 15 sati naleta na avionima nakon izdavanja LAPL(A), od čega najmanje 10 sati mora biti letačko osposobljavanje završeno kao kurs osposobljavanja u DTO ili ATO. Taj kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje četiri sata samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje dva sata samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom dužim od 270 km (150 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
- (c) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji imaju SPL izdat u skladu sa Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se uređuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, uključujući privilegije za upravljanje TMG. Podnositelji zahtjeva za PPL(A) koji imaju SPL s privilegijama za upravljanje TMG moraju imati:
 - (1) najmanje 24 sata naleta na TMG nakon upisa privilegija za TMG; i
 - (2) najmanje 15 sati letačkog osposobljavanja na avionima kao kurs osposobljavanja u DTO ili ATO, uključujući najmanje zahtjeve navedene pod (a)(2).
- (d) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznaće se 10% ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima do maksimalno 10 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve navedene pod (a)(2).

ODJELJAK 3.**Specifični zahtjevi za PPL helikoptere – PPL(H)****FCL.205.H PPL(H) – Privilegije**

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

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

- (a) Podnositelji zahtjeva za PPL(H) moraju obaviti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima, od čega

najviše 5 sati može biti obavljeno na FNPT ili FFS, uključujući najmanje:

- (1) 25 sati naleta s instruktorom; i
 - (2) 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim letom dužim od 185 km (100 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
 - (3) 35 od 45 sati letačkog osposobljavanja mora biti obavljeno istom tipu helikoptera koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.
- (b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(H). Podnositelji zahtjeva za PPL(H) koji posjeduju LAPL(H) moraju završiti kurs osposobljavanja u DTO ili ATO. Taj kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje pet sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje jedan samostalni rutni let pod nadzorom instruktora duži od 185 km (100 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
 - (c) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznaće se 10% ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima do maksimalno 6 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve navedene pod (a)(2).

ODJELJAK 4.**Specifični zahtjevi za PPL zračni brod – PPL(As)****FCL.205.As PPL(As) – Privilegije**

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

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

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

**PODDIO D
DOZVOLA PROFESIONALNOG PILOTA - CPL**

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.300 CPL - Minimalna starosna dob

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

FCL.305 CPL – Privilegije i uvjeti

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

FCL.310 CPL – Ispiti iz teorijskog znanja

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

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

FCL.315 CPL – Kurs osposobljavanja

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

FCL.320 CPL – Ispit praktične osposobljenosti

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

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju avion – CPL(A)

FCL.315.A CPL – Kurs osposobljavanja

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

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

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

- (a) 70 sati naleta;
- (1) kao PIC; ili

- (2) najmanje 10 sati naleta kao PIC i dodatni naleta kao PIC pod nadzorom (PICUS).

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

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

PODDIO E

DOZVOLA PILOTA VIŠEČLANE POSADE – MPL

FCL.400.A MPL - Minimalna starosna dob

Podnositelj zahtjeva za MPL mora imati najmanje 18 navršениh godina.

FCL.405.A MPL – Privilegije

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

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

- (a) Kurs
Podnositelj zahtjeva za izdavanje MPL moraju završiti kurs osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje u ATO u skladu s Dodatkom 5. ovog aneksa (Dio-FCL).
- (b) Ispit
Podnositelj zahtjeva za izdavanje MPL moraju dokazati nivo teorijskog znanja koje odgovara znanju nositelja dozvole ATPL(A), u skladu sa FCL.515, i ovlaštenju za višepilotni tip.

FCL.415.A MPL – Praktični ispit

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

PODDIO F
DOZVOLA PROMETNOG PILOTA – ATPL
ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.500 ATPL - Minimalna starosna dob

Podnositelj zahtjeva za ATPL mora imati najmanje 21 navršenu godinu.

FCL.505 ATPL – Privilegije

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

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

- (a) Kurs
Podnositelji zahtjeva za ATPL moraju završiti kurs osposobljavanja u ATO. Kurs može biti integrirani ili modularni, u skladu s Dodatkom 3. ovog aneksa (Dio-FCL).
- (b) Ispit
Podnositelji zahtjeva za izdavanje ATPL moraju dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama koje dozvola daje iz sljedećih predmeta:
- (1) Zrakoplovno pravo;
 - (2) Opšte znanje o zrakoplovima – konstrukcija zrakoplova/sistemi/pogonski sistem;
 - (3) Opšte znanje o zrakoplovima – mjerni uređaji;
 - (4) Masa i ravnoteža;
 - (5) Izvođenje;
 - (6) Planiranje i nadzor leta;
 - (7) Ljudske sposobnosti;
 - (8) Meteorologija;
 - (9) Opšta navigacija;
 - (10) Radio-navigacija;
 - (11) Operativni postupci;
 - (12) Načela letenja; i
 - (13) Komunikacija.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju avion – ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) – Ograničenja privilegija za pilote koji su prethodno posjedovali MPL

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

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

- (a) Preduvjeti. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) moraju biti nositelji:
- (1) MPL; ili
 - (2) CPL(A) i IR za višemotorne avione. U ovom slučaju, podnositelj zahtjeva mora imati završeno MCC osposobljavanje.
- (b) Iskustvo. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) mora imati najmanje 1 500 sati naleta na avionima, uključujući najmanje:
- (1) 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama,
 - (2) (i) 500 sati kao PIC pod nadzorom; ili
 - (ii) 250 sati kao PIC; ili

(iii) 250 sati, koji se sastoje od najmanje 70 sati kao PIC i preostalo kao PIC pod nadzorom (PICUS);

- (3) 200 sati rutnog letenja od kojih će najmanje 100 sati biti kao PIC ili PIC pod nadzorom (PICUS);
 - (4) 75 sati instrumentalnog naleta od kojih ne više od 30 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji; i
 - (5) 100 sati letenja noću kao PIC ili kopilot.
- (c) Priznavanje.
- (1) Nositeljima dozvole pilota za druge kategorije zrakoplova priznaće se nalet do maksimalno:
 - (i) u slučaju TMG ili jedrilica, 30 sati kao PIC;
 - (ii) u slučaju helikoptera, 50% svog ukupnog naleta zahtijevanog pod (b).
 - (2) Nositeljima dozvole inženjera leta izdate u skladu s odgovarajućim propisima u Bosni i Hercegovini, priznaće se 50% naleta u ulozi inženjera leta do maksimalno 250 sati. Tih 250 sati može se priznati za zahtijevanih 1 500 sati iz stava (b), i za zahtijevanih 500 sati u (b)(1), uz uvjet da ukupno priznati nalet po bilo kojoj od ovih tačaka ne premašuje 250 sati.
- (d) Iskustvo zahtijevano pod (b) mora biti završeno prije ispita praktične osposobljenosti za ATPL(A).

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

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

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

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera – ATPL(H)

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

Podnositelji zahtjeva za ATPL(H) moraju:

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

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

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

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

PODDIO G**OVLAŠTENJE ZA INSTRUMENTALNO LETENJE – IR
ODJELJAK 1.****Zajednički zahtjevi****FCL.600 IR — Opšti dio**

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

FCL.605 IR - Privilegije i uvjeti

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

FCL.610 IR – Preduvjeti i priznavanje

Podnositelji zahtjeva za IR moraju:

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

FCL.615 IR – Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje

- (a) Kurs

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

- (1) integrirani kurs osposobljavanja koji uključuje osposobljavanje za IR u skladu s Dodatkom 3. ovog aneksa (Dio-FCL); ili
- (2) modularni kurs u skladu s Dodatkom 6. ovog aneksa (Dio-FCL).

(b) Ispit

Podnositelji zahtjeva moraju dokazati nivo teorijskog znanja koja odgovara datim privilegijama iz sljedećih predmeta:

- (1) Zrakoplovno pravo;
- (2) Opšte znanje o zrakoplovima – mjerni uređaji;
- (3) Planiranje i nadzor leta;
- (4) Ljudske sposobnosti;
- (5) Meteorologija;
- (6) Radio-navigacija; i
- (7) Komunikacija.

FCL.620 IR – Ispit praktične osposobljenosti

Podnositelji zahtjeva za IR moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 7. ovog aneksa kako bi dokazali sposobnost izvođenja relevantnih procedura i manevara sa stepenom kompetencije koji odgovara datim privilegijama.

FCL.625 IR – Važenje, produžavanje i obnavljanje

- (a) Važenje

Period važenja IR je jedna godina.
- (b) Produžavanje
 - (1) Važenje IR će biti produženo unutar tri mjeseca koji prethode datumu njegovog isteka ako se ispune kriteriji produžavanja za relevantnu kategoriju zrakoplova.
 - (2) Ako podnositelji zahtjeva odluče ispuniti zahtjeve za produžavanje prije roka propisanog pod (1), novi period važenja počinje od datuma provjere stručnosti.
 - (3) Podnositelji zahtjeva koji ne ostvare prolaz u relevantnim sekcijama provjere stručnosti za IR prije isteka važenja IR smiju upotrebljavati IR privilegije tek nakon što u potpunosti polože provjeru stručnosti za IR.
 - (4) Podnositeljima zahtjeva za produžavanje važenja instrumentalnoga letenja (IR) mora se u potpunosti priznati provjera stručnosti u skladu s ovim poddijelom kada završe praktičnu procjenu EBT u skladu sa Dodatkom 10. u vezi sa IR kod operatora EBT.
- (c) Obnavljanje

Ako je važenje IR ovlaštenja isteklo, kako bi obnovili privilegije koje im ovlaštenje daje, podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:

 - (1) kako bi se utvrdilo je li osposobljavanje za osvježanje znanja potrebno kako bi podnositelji zahtjeva postigli nivo stručnosti potreban za uspješan prolaz elementa instrumentalnog letenja na ispitu praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 9, moraju proći procjenu u bilo kojoj od sljedećih organizacija:
 - (i) u ATO (odobrenoj organizaciji za osposobljavanje);
 - (ii) kod operatora EBT koji ima posebno odobrenje za takvo osposobljavanje za osvježanje znanja;
 - (2) ako organizacija koja provodi procjenu u skladu sa navedenim pod (1) smatra da je to potrebno, podnositelji zahtjeva moraju završiti osposobljavanje za osvježanje znanja u toj organizaciji;
 - (3) nakon usklađivanja sa navedenim pod (1) i, prema potrebi, sa navedenim pod (2) podnositelji zahtjeva moraju proći provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ili proći praktičnu procjenu EBT u skladu s Dodatkom 10. Ta se praktična procjena EBT može

- kombinirati s osposobljavanjem za osvježanje znanja navedenim pod (2);
- (4) imaju ovlaštenje za klasu ili tip, osim ako nije drugačije određeno u ovom aneksu.
- (d) Ako IR nije produžavan ili obnavljan u prethodnih sedam godina, podnositelji zahtjeva za IR moraju ponovno uspješno položiti ispit iz teorijskog znanja i ispit praktične osposobljenosti za IR.
- (e) Nositelji važećeg IR na dozvoli pilota koju je izdala treća zemlja u skladu sa Prilogom 1. Čikaške konvencije izuzimaju se od ispunjavanja zahtjeva navedenih pod (c)(1), (c)(2) i (d) pri obnavljanju IR privilegija iz dozvola izdatih u skladu s ovim aneksom.
- (f) Provjera stručnosti navedena pod (c)(3) može se kombinirati s provjerom stručnosti koja se provodi radi obnavljanja ovlaštenja za odgovarajuću klasu ili za tip.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju aviona

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

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

FCL.625.A IR(A) – Produžavanje

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

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

FCL.625.H IR(H) – Produžavanje

- (a) Za produžavanje IR(H) podnositelji zahtjeva moraju:

- (1) imati ovlaštenje za odgovarajući tip, osim ako se produžavanje važenja IR kombinira sa obnavljanjem ovlaštenja za odgovarajući tip;
- (2) uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovog aneksa za odgovarajući tip helikoptera, ako se produžavanje važenja IR kombinira sa produžavanjem ovlaštenja za tip;
- (3) ako produžavanje važenja IR nije kombinirano sa produžavanjem ovlaštenja za tip, uspješno položiti Odjeljak 5. i relevantne dijelove Odjeljka 1. na provjeri stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovog aneksa za relevantnu kategoriju helikoptera.
- (b) FTD 2/3 ili FFS koji predstavlja relevantan tip helikoptera može se upotrebljavati za provjeru stručnosti u skladu sa navedenim pod (a)(3), pod uvjetom da svaka druga provjera stručnosti za produžavanje važenja IR(H) mora biti obavljena u helikopteru.
- (c) Priznavanje se provodi u skladu sa Dodatkom 8. ovog aneksa.

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

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

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za kategoriju zračnih brodova

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

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

FCL.625.As IR(As) – Produžavanje

Podnositelji zahtjeva za produžavanje IR(As):

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

PODDIO H

OVLAŠTENJA ZA KLASU I TIP

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

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

- (a) Nositelji dozvole pilota smiju obavljati dužnost pilota zrakoplova samo ako imaju važeće, odgovarajuće ovlaštenje za klasu ili tip, osim u sljedećim slučajevima:
- (1) ako koriste privilegije LAPL;

- (2) tokom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za obnavljanje ovlaštenja za klasu ili tip;
- (3) tokom letačkog osposobljavanja;
- (4) ako imaju ovlaštenje za testno letenje stečeno u skladu sa FCL.820.
- (b) Nezavisno od navedenog pod (a), u slučaju letova koji se odnose na uvođenje ili modifikaciju tipova zrakoplova, piloti mogu imati posebnu potvrdu nadležnog organa, kojom se autorizuje izvođenje takvih letova. Navedena autorizacija ima ograničeno važenje za specifične letove.

FCL.705 Privilegije nositelja ovlaštenja za klasu ili za tip

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

FCL.710 Ovlaštenje za klasu ili za tip – varijante

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

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

- (a) Kurs osposobljavanja. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora završiti kurs osposobljavanja u ATO. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu jednomotornog klipnog aviona koji nema visoke performanse, ovlaštenje za klasu TMG ili ovlaštenje za tip jednomotornog helikoptera iz DTO.GEN.110(a)(2)(c) Aneksa VIII (Dio-DTO) može završiti kurs osposobljavanja u DTO. Kurs osposobljavanja za ovlaštenje za tip mora sadržavati obavezne elemente za relevantni tip kako je definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu sa Aneksom I (Dio 21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
- (b) Ispit iz teorijskog znanja. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti teorijske ispite organizirane od strane ATO kako bi dokazao nivo teorijskog znanja potrebnog za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova.

- (1) Za višepilotne zrakoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno pisano i mora sadržavati najmanje 100 pitanja s višestrukim izborom odgovora, raspoređenih ravnomjerno po predmetima iz nastavnog plana.
- (2) Za jednopilotne višemotorne zrakoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno pisano, a broj pitanja s višestrukim izborom odgovora mora zavisiti od složenosti zrakoplova.
- (3) Za jednomotorne zrakoplove, polaganje teorijskog ispita mora biti provedeno usmeno od strane ispitivača za vrijeme ispita praktične osposobljenosti kako bi se utvrdilo je li postignut zadovoljavajući nivo znanja.
- (4) Za jednopilotne avione koji su klasificirani kao avioni visokih performansi, ispit teorijskog znanja polaže se pisanim putem i sadržava najmanje 100 pitanja s višestrukim izborom odgovora, raspoređenih ravnomjerno po predmetima iz nastavnog plana.
- (5) Za jednopilotne jednomotorne hidroavione i jednopilotne višemotorne hidroavione ispit teorijskog znanja polaže se pisanim putem i sadržava barem 30 pitanja s višestrukim izborom odgovora.
- (c) Ispit praktične osposobljenosti. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 9. ovog dijela kako bi dokazao posjedovanje potrebnih vještina za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u periodu od 6 mjeseci nakon što je započeo kurs osposobljavanja za klasu ili za tip i unutar perioda od 6 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za klasu ili za tip.
- (d) Jednopilotne i višepilotne operacije
 - (1) Pilotu koji već posjeduje ovlaštenje za tip zrakoplova, s privilegijom za jednopilotne ili višepilotne operacije, priznaje se da ispunjava uvjete teorijskog znanja kad podnese zahtjev za dodavanje privilegije za drugu vrstu operacije na istom tipu zrakoplova.
 - (2) Takav pilot mora dovršiti dodatno letačko osposobljavanje za drugu vrstu operacije na relevantnom tipu u skladu s Dodatkom 9. ovog aneksa, osim ako je drugačije navedeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu sa Aneksom I (Dio-21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija. To se osposobljavanje mora dovršiti u bilo kojem od sljedećih:
 - (i) ATO;
 - (ii) organizacija na koju se primjenjuje Aneks III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama i koja ima pravo provoditi takvo osposobljavanje na osnovu odobrenja ili, u slučaju jednopilotnih helikoptera, izjave.
 - (3) Osim za jednopilotne helikoptere, vrsta operacije unosi se u dozvolu.
 - (4) U slučaju jednopilotnih helikoptera primjenjuje se sljedeće:
 - (i) u slučaju kada je ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenje za tip nekompleksnog jednopilotnog helikoptera završen samo u višepilotnim operacijama, ograničenje ovlaštenja za tip na višepilotne operacije upisuje se u dozvoli. Taj se upis briše

- kad podnositelj zahtjeva završi provjeru stručnosti koja je uključivala elemente potrebne za jednopilotnu operaciju navedene u Dodatku 9. ovog aneksa.
- (ii) U svim drugim slučajevima vrsta operacije ne upisuje se u dozvolu. Pilot ima pravo koristiti privilegije ovlaštenja za tip:
- (A) u jednopilotnoj operaciji, ako su ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti:
- (1) završeni u jednopilotnoj operaciji; ili
 - (2) završeni u višepilotnoj operaciji i sadržavali su dodatne elemente za jednopilotne operacije, kako je navedeno u Dodatku 9. ovog aneksa;
- (B) u višepilotnoj operaciji pod svim sljedećim uvjetima:
- (1) pilot ispunjava zahtjeve iz FCL.720.H(a)(2);
 - (2) privilegije se koriste samo u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;
 - (3) Ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti obavljani su u višepilotnoj operaciji.
- (e) Nezavisno od navedenih stavova, piloti koji posjeduju ovlaštenje za testiranje letova izdatog u skladu s FCL.820 koji su bili uključeni u razvoj, certifikaciju ili proizvodnju testnih letova za tip zrakoplova, i imaju 50 sati ukupnog naleta ili 10 sati naleta kao PIC u testnim letovima na tom istom tipu, imaju pravo na izdavanje ovlaštenja za relevantni tip zrakoplova, pod uvjetom da ispunjavaju zahtjeve za iskustvom i preduvjetima za izdavanje ovlaštenja za taj isti tip kako je propisano ovim poddijelom za relevantnu kategoriju zrakoplova.
- (f) Podnositeljima zahtjeva za ovlaštenje za klasu za TMG koji imaju i SPL izdat u skladu sa Aneksom III (Dio-DFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, uključujući privilegije za upravljanje TMG, to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva iz tačaka (a), (b) i (c).

FCL.740 Važenje i obnavljanje ovlaštenja za klasu i tip

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

- (ii) u DTO ili ATO, ako se isteklo ovlaštenje odnosno na klasu jednomotornog klipnog aviona koji nema visoke performanse, ovlaštenje za klasu TMG ili ovlaštenje za tip jednomotornog helikoptera iz tačke DTO.GEN.110(a)(2)(c) Aneksa VIII;
 - (iii) u DTO ili ATO ili s instruktorom, ako je ovlaštenje isteklo prije najviše tri godine i ako je bila riječ o ovlaštenju za klasu jednomotornog klipnog aviona koji nema visoke performanse ili ovlaštenju za klasu TMG;
 - (iv) kod operatora EBT koji ima posebno odobrenje za takvo osposobljavanje za osvježanje znanja;
- (2) ako organizacija ili instruktor koji provode procjenu u skladu s navedenim pod (1) smatraju da je to potrebno, podnositelji zahtjeva moraju završiti osposobljavanje za osvježanje znanja u toj organizaciji ili kod tog instruktora;
- (3) nakon usklađivanja s navedenim pod (1) i, prema potrebi, sa navedenim pod (2), podnositelji zahtjeva moraju proći provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ili završiti praktičnu procjenu EBT u skladu sa Dodatkom 10. Ta se praktična procjena EBT može kombinirati s osposobljavanjem za osvježanjem znanja navedenim pod (2).
- Nezavisno od navedenog pod (b)(1), (b)(2) i (b)(3), piloti koji posjeduju ovlaštenje za testno letenje izdato u skladu s FCL.820 koji su bili uključeni u testno letenje tokom razvoja, certifikacije ili proizvodnje za tip zrakoplova i imaju ukupno 50 sati naleta ili 10 sati naleta kao PIC na testnim letovima u tom tipu zrakoplova, tokom godine koja prethodi datumu njihova zahtjeva, imaju pravo podnijeti zahtjev za produžavanje ili obnavljanje odgovarajućeg ovlaštenja za tip.
- Podnositelji zahtjeva izuzimaju se od zahtjeva iz (b)(1) i (b)(2) ako imaju važeće ovlaštenje za istu klasu ili tip zrakoplova na dozvoli pilota koju je izdala treća zemlja u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije i imaju pravo upotrebljavati privilegije tog ovlaštenja.
- (c) Piloti koji napuste operatorov program EBT nakon što nisu dokazali prihvatljiv nivo stručnosti u skladu s tim programom EBT ne smiju koristiti privilegije tog ovlaštenja za tip dok ne zadovolje jedan od sljedećih uvjeta:
- (1) završe praktičnu procjenu EBT u skladu s Dodatkom 10.
 - (2) polože provjeru stručnosti u skladu sa FCL.625(c)(3) ili FCL.740(b)(3), u zavisnosti od slučaja. U tom se slučaju ne primjenjuje FCL.625 (b)(4) i FCL.740(a)(2).

ODJELJAK 2.

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

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

- (a) Jednopilotni avioni
- Podnositelji zahtjeva za početnim izdavanjem privilegija za upravljanje jednopilotnim avionom u višepilotnim operacijama, kada podnose zahtjev za izdavanje ovlaštenja za klasu ili za tip ili kada proširuju privilegije ovlaštenja za

klasu ili za tip koje već posjeduju na višepilotne operacije, moraju ispunjavati zahtjeve iz (b)(4), a prije početka odgovarajućeg kursa osposobljavanja, i zahtjeve iz (b)(5).
Dodatni zahtjevi:

(1) Jednopilotni višemotorni avioni

Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za klasu ili tip na jednopilotnom višemotornom avionu mora obaviti najmanje 70 sati kao PIC na avionima.

(2) Jednopilotni nesloženi avioni visokih performansi
Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelji zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip za jednopilotni avion klasificiran kao avion visokih performansi moraju:

- (i) imati najmanje 200 sati ukupnog letačkog iskustva, od čega 70 sati kao PIC na avionima; i
- (ii) ispunjavati jedan od sljedećih zahtjeva:
 - (A) imati potvrdu o uspješno završenom kursu za dodatno teorijsko znanje u ATO; ili
 - B) položiti ispit iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL); ili
 - C) uz dozvolu izdatu u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL) imati dozvolu ATPL(A) ili CPL(A)/IR s priznatim teorijskim znanjem za ATPL(A), izdatu u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije.

(3) Jednopilotni složeni avioni visokih performansi
Podnositelji zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za tip složenog jednopilotnog aviona visokih performansi moraju, uz zahtjeve navedene pod (2), ispunjavati sve sljedeće uvjete:

- (i) prethodno ili sada imati IR(A) za jednomotorni ili višemotorni avion, prema potrebi i kako je utvrđeno u Poddijelu G;
- (ii) za izdavanje prvog ovlaštenja za tip, prije početka kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip moraju ispunjavati zahtjeve iz (b)(5).

(b) Višepilotni avioni

Podnositelji zahtjeva za kurs osposobljavanja za prvo ovlaštenje za tip višepilotnog aviona moraju biti učenici piloti koji pohađaju kurs osposobljavanja za MPL ili, prije početka kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- (1) imati najmanje 70 sati letačkog iskustva kao PIC na avionima;
- (2) prethodno ili sada imati ovlaštenje IR(A) za višemotorne avione;
- (3) položiti ispit iz teorijskog znanja za ATPL (A) u skladu s ovim aneksom (Dio-FCL);
- (4) osim kad je osposobljavanje za ovlaštenje za tip kombinirano s osposobljavanjem za MCC:
 - (i) imati potvrdu o uspješno završenom osposobljavanju za MCC na avionu; ili
 - (ii) imati potvrdu o uspješno završenom kursu osposobljavanja za MCC na helikopterima i imati više od 100 sati letačkog iskustva kao piloti višepilotnih helikoptera; ili
 - (iii) imati najmanje 500 sati kao piloti na višepilotnim helikopterima; ili
 - (iv) imati najmanje 500 sati kao piloti u višepilotnim operacijama na jednopilotnim višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu u skladu s primjenjivim zahtjevima letačkih operacija; i
- (5) završili su kurs osposobljavanja iz tačke FCL.745.A, osim ako ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta:

(i) u prethodne tri godine završili su osposobljavanje i provjeravanje u skladu s tačkama ORO.FC.220 i ORO.FC.230 Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;

(ii) završili su osposobljavanje iz FCL.915(e)(1)(ii).

(c) Nezavisno od navedenog pod (b), država članica može izdati ovlaštenje za tip s ograničenim privilegijama za višepilotni avion koje dozvoljava nositeljima takvog ovlaštenja da djeluju kao kopiloti u krstarenju iznad FL 200, uz uvjet da druga dva člana posade imaju ovlaštenje za tip izdato u skladu s navedenim pod (b);

(d) Kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD), korištenje privilegija koje daje ovlaštenje za tip može u početku biti ograničeno na letenje pod nadzorom instruktora. Nalet pod nadzorom instruktora unosi se u knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i potpisuje ga instruktor. Ograničenje će se ukloniti kad piloti dokažu da je završen nalet pod nadzorom instruktora koji se zahtijeva na osnovu podataka o operativnoj prikladnosti (OSD).

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

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

(a) za jednopilotne višemotorne avione:

- (1) kurs osposobljavanja za teorijsko znanje za ovlaštenje za klasu jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 7 sati osposobljavanja o operacijama višemotornih aviona; i
- (2) kurs letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 2 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorom u normalnim uvjetima na višemotornom avionu i ne manje od 3 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorom u uvjetima otkaza motora i tehnikama asimetričnog leta;

(b) za jednopilotne hidroavione:

- (1) kurs osposobljavanja za ovlaštenje za jednopilotni hidroavion mora sadržavati osposobljavanje za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje; i
- (2) letačko osposobljavanje za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog hidroaviona mora sadržavati najmanje 8 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom ako podnositelji zahtjeva imaju ovlaštenje za relevantnu klasu ili tip na kopnu, ili 10 sati ako nemaju takvo ovlaštenje; i

(c) za jednopilotne složene avione koji nemaju visoke performanse, jednopilotne složene avione visokih performansi i višepilotne avione kursevi osposobljavanja moraju uključivati teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega koji se odnose na relevantnu klasu ili tip.

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

(a) Pilot koji pohađa kurs osposobljavanja za ovlaštenje za tip - ZFTT mora imati, na višepilotnom turbomlaznom avionu certificiranom po standardima CS-25 ili ekvivalentnom standardu plovidbenosti ili na višepilotnom turbopropeler-
skom avionu koji ima maksimalnu težinu pri polijetanju ne

manju od 10 tona ili je certificiran kao putnička konfiguracija veća od 19 putnika, najmanje:

- (1) 1 500 sati naleta ili 250 rutnih sektora, ako se tokom osposobljavanja koristi FFS kvalificiran do nivoa CG, C ili privremeni C;
 - (2) 500 sati naleta ili 100 rutnih sektora, ako se tokom osposobljavanja koristi FFS kvalificiran do nivoa DG ili D.
- (b) Kada pilot prelazi s turbopropelerskog na turbomlazni avion ili obrnuto, obavezno je dodatno osposobljavanje na simulatoru leta.

FCL.735.A Kurs osposobljavanja za saradnju višečlane posade (MCC) – avion

- (a) MCC kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje:
- (1) 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i
 - (2) 20 sati praktičnog MCC osposobljavanja, ili 15 sati u slučaju kad se radi o učeniku pilotu koji pohađa ATP integriranom kursu.
- Mora se koristiti FNPT II MCC ili FFS. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip, praktično MCC osposobljavanje može se smanjiti na ne manje od 10 sati ako se koristi isti FFS za oba osposobljavanja.
- (b) MCC kurs osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO.
- (c) Podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti potvrdu o završenom osposobljavanju, osim kad je MCC kurs osposobljavanja kombiniran s kursom osposobljavanja za ovlaštenje za tip.
- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio kurs osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju zrakoplova biće oslobođen zahtjeva iz (a)(1).

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

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

ispitivačem u odgovarajućoj klasi u skladu s Dodatkom 9. ovog dijela ili

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

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

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

ODJELJAK 3.**Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera****FCL.720.H Zahtjevi za iskustvom i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip – helikopteri**

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

- (a) Višepilotni helikopter. Prije početka kursa osposobljavanja za ovlaštenje podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera mora:
 - (1) imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima;
 - (2) osim kad je osposobljavanje za tip kombinirano s osposobljavanjem za MCC:
 - (i) Imati potvrdu o završenom osposobljavanju za MCC kurs na helikopterima; ili
 - (ii) imati najmanje 500 sati kao pilot u višepilotnim operacijama na bilo kojoj kategoriji zrakoplova.
 - (3) Položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H).
- (b) Podnositelj zahtjeva koji je završio ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrirani kurs i koji ne ispunjava zahtjeve navedene pod (a)(1) ima pravo pohađati kurs osposobljavanja za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera i dobija ovlaštenje za tip s privilegijom ograničenom na funkciju samo kao kopilot. Ograničenje se uklanja čim pilot ispuni sve sljedeće uvjete:
 - (1) naleti 70 sati kao PIC ili PIC pod nadzorom instruktora na helikopterima;
 - (2) položi ispit praktične osposobljenosti kao PIC na odgovarajućem višepilotnom helikopteru.
- (c) Višemotorni helikopteri. Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za tip višemotornog helikoptera mora:
 - (1) prije započinjanja letačkog osposobljavanja.
 - (i) položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H); ili
 - (ii) imati potvrdu o završenom predlaznom kursu provedenom od ATO. Kurs mora da sadrži sljedeće predmete iz kursa osposobljavanja za teorijsko znanje za ATPL(H):
 - Opšte znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova/sistemi/pogonski sistem, i instrumenti/elektronika,
 - Izvođenje i planiranje leta: masa i ravnoteža, izvođenje;
 - (2) U slučaju podnositelja zahtjeva koji nije završio ATP(H)/IR, ATP(H) ili CPL(H)/IR integrirani kurs osposobljavanja, mora imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima.

FCL.735.H Kurs osposobljavanja za saradnju višečlane posade (MCC) – helikopter

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

od 10 sati ako se koristi isti FSTD za oba osposobljavanja.

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

FCL.740.H Produžavanje ovlaštenja za tip – helikopteri

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

Provjera stručnosti mora svaki put biti odrađena na drugom tipu helikoptera.

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

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova s pogonjenim uzgonom

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

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

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

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

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

FCL.740.PL Produžavanje ovlaštenja za tip – zrakoplov s pogonjenim uzgonom

- (a) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenje za tipu zrakoplova s pogonjenim uzgonom, podnositelj zahtjeva mora:
 - (1) položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovog dijela na relevantnom tipu zrakoplova s

pogonjenim uzgonom unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja;

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

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za kategoriju zračni brodovi

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

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

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

FCL.735.As Kurs osposobljavanja za saradnju višečlane posade (MCC) – zračni brodovi

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

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

- (a) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za tip zračnog broda podnositelj zahtjeva mora:
 - (1) položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovog dijela na relevantnom tipu zračnog broda unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja; i
 - (2) obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u periodu važenja ovlaštenja. Vrijeme naleta na provjeri stručnosti može se računati u ta 2 sata.

- (3) produžavanje IR(A), ako ga posjeduje, može se kombinirati s provjerom stručnosti za produžavne ovlaštenja za klasu ili tip.
- (b) Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

PODDIO I**DODATNA OVLAŠTENJA****FCL.800 Ovlaštenje za akrobatsko letenje**

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

FCL.805 Ovlaštenje za vuču jedrilica i vuču transparentata

- (a) Nositelji dozvole pilota s privilegijama za letenje na avionima ili TMG smiju vući jedrilice ili transparente samo ako imaju odgovarajuće ovlaštenje za vuču jedrilica ili vuču transparentata.
- (b) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za vuču jedrilica moraju završiti:
- (1) najmanje 30 sati naleta kao PIC i 60 polijetanja i slijetanja na avionima, ako se vuča provodi na avionima, ili TMG, a ako se provodi na TMG, nakon izdavanja dozvole;
 - (2) kurs osposobljavanja u DTO ili ATO, uključujući:
 - (i) osposobljavanje za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;
 - (ii) najmanje 10 letova osposobljavanja u vuči jedrilica, uključujući najmanje 5 letova s instruktorom; i

- (iii) osim nositelja SPL izdatog u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se uređuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, 5 letova za upoznavanje u jedrilici koja je startala pomoću zrakoplova.

- (c) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za vuču transparentata moraju završiti:
- (1) najmanje 100 sati naleta i 200 polijetanja i slijetanja kao PIC na avionima ili TMG, nakon izdavanja dozvole. Najmanje 30 sati mora biti na avionima, ako se vuča provodi avionima, ili TMG, a ako se sprovodi TMG;
 - (2) kurs osposobljavanja u DTO ili ATO, uključujući:
 - (i) osposobljavanje za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;
 - (ii) najmanje 10 letova osposobljavanja u vuči transparentata, uključujući najmanje 5 letova s instruktorom.
- (d) Privilegije ovlaštenja za vuču jedrilica i vuču transparentata ograničene su na avione ili TMG u zavisnosti od vrste zrakoplova na kojem je završeno osposobljavanje. Za vuču transparentata privilegije su ograničene na metodu vuče koja je upotrebljavana tokom letačkog osposobljavanja. Privilegije se proširuju ako su piloti uspješno završili barem tri leta osposobljavanja s instruktorom, koji obuhvataju cijeli nastavni plan za vuču na bilo kojoj vrsti zrakoplova i metode vuče za vuču transparentata.
- (e) Kako bi mogao koristiti privilegije ovlaštenja za vuču jedrilica ili vuču transparentata nositelj ovlaštenja mora izvršiti najmanje 5 vuča u prethodna 24 mjeseca.
- (f) Kada pilot ne ispunjava zahtjeve navedene pod (e), prije nego počne koristiti privilegije ovlaštenja za vuču, mora izvršiti onaj broj vuča koji nedostaje s instruktorom ili pod nadzorom instruktora.
- (g) Podnositeljima zahtjeva za ovlaštenje za vuču jedrilica ili vuču transparentata za TMG u skladu s ovom tačkom koji imaju ovlaštenje za vuču jedrilica ili vuču transparentata u skladu sa SFCL.205 Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, u zavisnosti od slučaja, ili koji su ispunili sve zahtjeve za sticanje tog ovlaštenja, to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva navedenih pod (b) ili (c), u zavisnosti od slučaja.

FCL.810 Ovlaštenje za noćno letenje

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

- (3) Kad podnositelji zahtjeva imaju oba ovlaštenja za klasu za jednomotorni klipni avion (kopno) i TMG, mogu završiti osposobljavanje navedeno pod (1) u bilo kojoj klasi ili obje.
- (4) Podnositeljima zahtjeva za ovlaštenje za noćno letenje za avione ili TMG u skladu sa ovom podtačkom koji imaju ovlaštenje za noćno letenje za TMG u skladu s SFCL.210 Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, ili koji su ispunili sve zahtjeve za sticanje tog ovlaštenja, to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva navedenih pod (1) i (2).
- (b) Helikopteri. Ako će se privilegije iz PPL za helikoptere koristiti u uvjetima vizuelnog letenja (VFR) noću, podnositelj zahtjeva mora:
- (1) završiti najmanje 100 sati naleta kao pilot helikoptera nakon izdavanja dozvole, uključujući najmanje 60 sati kao PIC helikoptera i 20 sati rutnog letenja;
 - (2) završiti kurs osposobljavanja u DTO ili ATO. Kurs mora biti završen unutar perioda od šest mjeseci i sadržavati:
 - (i) 5 sati osposobljavanja za teorijsko znanje;
 - (ii) 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom na helikopteru; i
 - (iii) 5 sati noćnog letenja, uključujući najmanje 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacionog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora sadržavati polijetanje i slijetanje.
 - (3) Podnositelju zahtjeva koji posjeduje ili je posjedovao IR za avion ili TMG, može se priznati 5 sati u svrhu ispunjenja zahtjeva navedenih pod (2)(ii).
- FCL.815 Ovlaštenje za letenje u planinskom području**
- (a) Privilegije. Privilegije nositelja ovlaštenja za letenje u planinskom području su izvođenje letova avionima ili TMG na površine i s površina za koja su odgovarajući nadležni organi država članica propisala da je takvo ovlaštenje nužno. Nositelji LAPL ili PPL s privilegijama za upravljanje avionima ili TMG mogu ishoditi inicijalno ovlaštenje za letenje u planinskom području za:
- (1) točkove, kad se daje privilegija za letenje sa i od određenih površina kad nisu pokrivene snijegom; ili
 - (2) skije, kad se daje privilegija za letenje sa i od određenih površina kada su pokrivene snijegom.
 - (3) Privilegije inicijalnog ovlaštenja mogu se proširiti ili na točkove ili skije kada pilot prođe odgovarajući dodatni kurs upoznavanja, uključujući osposobljavanje za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje, s instruktorom za letenje u planinskom području.
- (b) Kurs osposobljavanja. Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za letenje u planinskom području moraju završiti unutar perioda od 24 mjeseca kurs teorijskog osposobljavanja i letačkog osposobljavanja u DTO ili ATO. Sadržaj kursa mora odgovarati traženim privilegijama ovlaštenja za letenje u planinskom području za koje se podnosi zahtjev.
- (c) Ispit praktične osposobljenosti. Nakon završetka osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora položiti ispit praktične osposobljenosti s ispitivačem (FE) kvalificiranim za ovu svrhu. Ispit praktične osposobljenosti mora sadržavati:
- (1) usmeni ispit iz teorijskog znanja;
 - (2) 6 slijetanja na najmanje 2 različite površine koje su određene da je potrebno ovlaštenje za letenje u planinskom području a koje nisu površine polaska.
- (d) Važenje. Važenje ovlaštenja za letenje u planinskom području je 24 mjeseca.
- (e) Produžavanje
Za produžavanje ovlaštenja za letenje u planinskom području podnositelji zahtjeva moraju ispuniti jedno od sljedećeg:
- (1) Obaviti u prethodne dvije godine barem šest slijetanja na površinu za koju se zahtjeva ovlaštenje za letenje u planinskom području;
 - (2) položiti provjeru stručnosti koja je u skladu sa zahtjevima navedenim pod (c).
- f) Obnavljanje. Ako je ovlaštenje isteklo, podnositelj zahtjeva mora ispuniti zahtjeve navedene pod (e)(2).
- FCL.820 Ovlaštenje za testno letenje**
- (a) Nositelji dozvola za avione ili helikoptere smiju djelovati kao PIC u kategoriji 1 ili 2 testnih letova, kako je definirano Dijelom 21, kada imaju ovlaštenje za testno letenje.
- (b) Obaveza posjedovanja ovlaštenja za testno letenje, kako je propisano pod (a), odnosi se isključivo na testne letove koji se izvode na:
- (1) helikopterima certificiranim ili koji će biti certificirani u skladu sa standardima CS-27 ili CS-29 ili ekvivalentnim standardima plovidbenosti; ili
 - (2) avionima certificiranim ili koji će biti certificirani u skladu sa:
 - (i) standardima CS-25 ili ekvivalentnim standardima plovidbenosti; ili
 - (ii) standardima CS-23 ili ekvivalentnim standardima plovidbenosti, osim za avione s maksimalnom težinom pri polijetanju manjom od 2 000 kg.
- (c) Privilegije nositelja ovlaštenja za testno letenje su da, unutar relevantne kategorije zrakoplova:
- (1) u slučaju kategorije 1 ovlaštenja za testno letenje, izvodi sve kategorije testnih letova, kako je definirano Dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;
 - (2) u slučaju kategorije 2 ovlaštenja za testno letenje:
 - (i) izvodi kategoriju 1 testnih letova kako je definirano Dijelom 21:
 - kao kopilot, ili
 - kao PIC, u slučaju aviona navedenih u (b)(2)(ii), osim onih u regionalnoj kategoriji (commuter) ili koji imaju brzinu poniranja veću od 0,6 Macha ili koji imaju plafon leta veći od 25 000 ft;
 - (ii) izvodi sve druge kategorije testnih letova, kako je definirano Dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;
 - (3) izvodi letove bez ovlaštenja za klasu ili za tip kako je utvrđeno u Poddijelu H, osim što se ovlaštenje za testno letenje ne smije upotrebljavati za operacije komercijalnog zračnog prijevoza.
- (d) Podnositelji zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za testno letenje moraju:
- (1) imati najmanje CPL i IR ovlaštenje u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
 - (2) imati najmanje 1 000 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, od čega najmanje 400 sati kao PIC;
 - (3) imati završen kurs osposobljavanja u ATO koji odgovara namjeni zrakoplova i kategoriji letova. Kurs mora sadržavati najmanje sljedeće predmete:

- Izvođenje,
 - Stabilnost i kontrola/Upravljanje,
 - Sistemi,
 - Upravljanje testiranjem,
 - Upravljanje rizikom/sigurnošću.
- (e) Privilegije nositelja ovlaštenja za testne letove mogu biti proširene na druge kategorije testnih letova i druge kategorije zrakoplova kada su završeni dodatni kursevi osposobljavanja u ATO.

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

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

- (1) osposobljavanje iz teorijskog znanja u skladu s tačkom FCL.615(a); i
- (2) letačko osposobljavanje koje obuhvata sljedeće module za instrumentalno letenje:
 - (i) modul 1 – modul osnovnog letačkog osposobljavanja za letenje isključivo prema instrumentima;
 - (ii) modul 2 – modul primijenjenog letačkog osposobljavanja za postupke polijetanja, čekanja, 2D prilaženja i 3D prilaženja prema IFR;
 - (iii) modul 3 – modul primijenjenog letačkog osposobljavanja za postupke letenja na ruti prema IFR; i
 - (iv) modul 4 – ako je zahtjev podnesen za BIR za višemotorne avione, modul primijenjenog letačkog osposobljavanja s otkazom jednog motora mora uključivati postupke asimetričnog instrumentalnog prilaženja i prekinutog prilaženja; i
- (3) letačko osposobljavanje koje ispunjava sljedeće zahtjeve:
 - (i) prvo se mora završiti modul iz (c)(2)(i). Moduli iz (c)(2)(ii), (c)(2)(iii) i, ako je primjenjivo, (c)(2)(iv) smiju se završiti redoslijedom prema odabiru podnositelja zahtjeva;
 - (ii) moduli iz (c)(2) mogu se završiti na avionima, FSTD ili njihovoj kombinaciji. Podnositelj zahtjeva u svakom slučaju mora proći osposobljavanje na avionu koji se koristi u ispitu praktične osposobljenosti;
 - (iii) moduli iz (c)(2)(i), (c)(2)(ii) i (c)(2)(iv) smiju se početi izvan ATO, ali moraju biti završeni u ATO. Modul iz (c)(2)(iii) smije se završiti izvan ATO;
 - (iv) prije započinjanja modula iz (c)(2)(iv) pilot koji nema ovlaštenje za klasu ili tip višemotornog aviona mora proći osposobljavanje za višemotorni avion iz Poddijela H ovog aneksa (Dio-FCL).
- (d) Teorijsko znanje. Prije polaganja ispita praktične osposobljenosti podnositelji zahtjeva u ispitivanjima iz predmeta iz FCL.615(b) moraju dokazati nivo teorijskog znanja primjeren privilegijama koje se dodjeljuju. Ispit iz teorijskog znanja sastoji se od jednog ispita u pisanom obliku po modulu iz (c)(2)(i), (c)(2)(ii) i (c)(2)(iii).
- (e) Ispit praktične osposobljenosti. Nakon završenog osposobljavanja iz (c) podnositelji zahtjeva polažu ispit praktične osposobljenosti u avionu u skladu s Dodatkom 7. ovog aneksa. Za ovlaštenje za BIR za višemotorne avione ispit praktične osposobljenosti polaže se u višemotornom avionu. Za ovlaštenje za BIR za jednomotorne avione ispit praktične osposobljenosti polaže se u jednomotornom avionu. Za potrebe ove tačke višemotorni avion s centralnim potiskom smatra se jednomotornim avionom.
- (f) Odstupajući od (d), nositelji BIR za jednomotorne avione koji imaju i ovlaštenje za klasu višemotornih aviona koji žele prvi put steći BIR za višemotorne avione moraju u ATO završiti kurs osposobljavanja iz (c)(2)(iv) i položiti ispit praktične osposobljenosti iz (e).
- (g) Važenje, produžavanje i obnavljanje
 - (1) BIR važi 1 godinu.
 - (2) Kandidati za produžavanje važenja BIR:
 - (i) dužni su u periodu od 3 mjeseca prije datuma isteka važenja ovlaštenja položiti provjeru

- stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovog dijela; ili
- (ii) u periodu važenja obaviti na dužnosti PIC 6 sati naleta prema IFR, uključujući tri postupka instrumentalnog prilaženja, i obaviti barem 1 sat naleta u letačkom osposobljavanju s instruktorom koji ima privilegije za osposobljavanje za BIR.
- (3) Za svako naknadno produžavanje nositelj BIR mora uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu sa navedenim pod (2)(i) u avionu.
- (4) Ako pilot odluči ispuniti zahtjeve za produžavanje prije roka navedenog pod (g)(2)(i), novi period važenja počinje od datuma provjere stručnosti.
- (5) Podnositelji zahtjeva, koji ne uspiju položiti relevantne odjeljke provjere stručnosti za BIR prije isteka važenja BIR, ne smiju koristiti privilegije BIR sve dok u potpunosti ne polože provjeru stručnosti.
- (6) Ako je važenje BIR isteklo, podnositelji zahtjeva za obnavljanje privilegija moraju:
- (i) ako je potrebno radi potrebnog nivoa, završiti osposobljavanje za obnovu znanja u ATO ili, ako je BIR istekao prije najviše tri godine, s instruktorom koji ima privilegije za osposobljavanje za BIR; i
- (ii) položiti provjeru stručnosti u avionu.
- (7) Za BIR za višemotorne avione provjera stručnosti radi produžavanja ili obnavljanja, te letačko osposobljavanje iz (g)(2)(ii) moraju se obaviti u višemotornom avionu.
- (8) Provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje BIR može se kombinirati s provjerom stručnosti za produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu jednopilotnog aviona u kojem se privilegije BIR mogu koristiti u skladu sa FCL.835 (a)(1).
- (h) Podnositeljima zahtjeva za BIR koji imaju PPL ili CPL stečen u skladu s Aneksom I (Dio-FCL) i važeći IR(A) stečen u skladu sa zahtjevima iz Priloga 1. Čikaške konvencije od strane treće zemlje to se iskustvo u cjelosti može priznati za potrebe kursa osposobljavanja navedenog pod (c)(2). Za sticanje BIR podnositelji zahtjeva moraju:
- (1) uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti iz tačke (e);
- (2) na ispitu praktične osposobljenosti usmeno ispitivaču dokazati da posjeduju odgovarajući nivo teorijskog znanja iz zrakoplovnog prava, meteorologije i planiranja i izvođenja leta; i
- (3) imati najmanje 25 sati naleta prema IFR na dužnosti PIC na avionima.
- (i) Nositeljima IR to se priznaje u potpunosti za potrebe ispunjavanja zahtjeva navedenih pod (c)(2).

**PODDIO J
INSTRUKTORI
ODJELJAK 1.**

Zajednički zahtjevi

FCL.900 Potvrde instruktora

- (a) Opšti dio. Osoba smije provoditi samo:
- (1) letačko osposobljavanje na zrakoplovu kada ima:
- (i) dozvolu pilota izdatu ili prihvaćenu u skladu s ovim pravilnikom;
- (ii) potvrdu instruktora koja odgovara osposobljavanju koje se daje, izdato u skladu s ovim poddijelom;
- (2) letačko osposobljavanje na simulatoru letenja ili MCC osposobljavanje kada posjeduje potvrdu

instruktora koji odgovara osposobljavanju koje se daje, izdato u skladu s ovim poddijelom.

(b) Posebni uvjeti:

- (1) nadležni organ može izdati posebnu potvrdu kojom se daju privilegije za letačko osposobljavanje ako usklađenost sa zahtjevima u ovom poddijelu nije moguća u slučaju uvođenja:
- (i) novog zrakoplova u Bosni i Hercegovini ili u floti operatora; ili
- (ii) novih kurseva osposobljavanja u ovom aneksu (Dio-FCL).

Takva potvrda ograničena je na letove za osposobljavanje potrebne za uvođenje novog tipa zrakoplova ili novog kursa osposobljavanja i ne smije važiti duže od jedne godine.

- (2) Nositelji potvrde izdate u skladu sa (b)(1), koji žele podnijeti zahtjev za sticanje potvrda instruktora, moraju ispunjavati preduvjete i zahtjeve za produžavanje uspostavljene za tu kategoriju instruktora. Nezavisno od FCL.905.TRI(b), potvrda instruktora TRI izdata u skladu s ovim (pod)stavom uključuje privilegiju za osposobljavanje za izdavanje TRI ili SFI potvrde za relevantni tip.

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

- (1) Odstupajući od navedenog pod (a), u slučaju letačkog osposobljavanja tokom kursa osposobljavanja odobrenog u skladu s ovim aneksom koje se izvodi izvan područja za koje je Bosna i Hercegovina odgovorna na osnovu Čikaške konvencije nadležni organ izdaje potvrdu instruktora podnositeljima zahtjeva koji:
- (i) posjeduju dozvolu pilota koja ispunjava sve sljedeće kriterije:
- (a) u skladu je s Prilogom 1. Čikaške konvencije;
- (b) u svakom slučaju, mora posjedovati barem CPL u relevantnoj kategoriji zrakoplova s odgovarajućim ovlaštenjem ili potvrdom;
- (ii) ispunjavaju zahtjeve uspostavljene u ovom poddijelu za izdavanje relevantne potvrde instruktora;
- (iii) dokažu nadležnom organu odgovarajući nivo znanja zrakoplovnih propisa o sigurnosti kako bi mogli upotrebljavati privilegije potvrde instruktora u skladu s ovim aneksom.
- (2) Potvrda se ograničava na provođenje letačkog osposobljavanja tokom kursa osposobljavanja odobrenog u skladu s ovim aneksom koji ispunjava sve sljedeće uvjete:
- (i) izvodi se izvan državnog područja za koje su države članice odgovorne na osnovu Čikaške konvencije;
- (ii) kurs pohađaju učenici piloti koji su u dovoljnoj mjeri upoznati s jezikom na kojem se provodi letačko osposobljavanje.

FCL.915 Opšti preduvjeti i zahtjevi za instruktore

- (a) Opšti dio
- Podnositelji zahtjeva za izdavanje potvrde instruktora moraju imati najmanje 18 navršenih godina.
- (b) Dodatni zahtjevi za instruktore koji provode letačko osposobljavanje na zrakoplovu.
- Podnositelji zahtjeva za izdavanje ili nositelji potvrde instruktora s privilegijom za provođenje letačkog osposobljavanja na zrakoplovu moraju:

- (1) za osposobljavanje za dozvolu imati barem dozvolu ili, u slučaju iz FCL.900(c), ekvivalentnu dozvolu za koju pružaju letačko osposobljavanje;
 - (2) za osposobljavanje za ovlaštenje imati barem ovlaštenje ili, u slučaju iz FCL.900(c), ekvivalentno ovlaštenje za koje pružaju letačko osposobljavanje;
 - (3) osim u slučaju instruktora za testno letenje (FTI):
 - (i) obaviti najmanje 15 sati naleta kao piloti na klasi ili tipu zrakoplova na kojem se provodi letačko osposobljavanje, od čega maksimalno 7 sati može biti na FSTD koji predstavlja klasu ili tip zrakoplova, ako je primjenjivo; ili
 - (ii) položiti procjenu stručnosti za relevantnu kategoriju instruktora na toj klasi ili tipu zrakoplova; i
 - (4) biti ovlašteni da djeluju kao PIC na zrakoplovu tokom letačkog osposobljavanja.
- (c) Priznavanje za dalje potvrde instruktora i u svrhu produžavanja
- (1) Potpuno priznavanje za vještine podučavanja i učenja može se odobriti:
 - (i) nositeljima potvrde instruktora koji se prijavljuju za dalje potvrde instruktora; i
 - (ii) podnositeljima zahtjeva za potvrdu instruktora koji već imaju potvrdu instruktora izdatu u skladu s Aneksom III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.
 - (2) Sati naleta kao ispitivač na ispitima praktične osposobljenosti ili provjerama stručnosti priznaće se u potpunosti radi produžavanja svih potvrda instruktora koje posjeduje.
- (d) Za priznavanje proširenja na druge tipove uzimaju se u obzir relevantni elementi definirani u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđeni u skladu s Aneksom I (Dio 21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (OSD).
- (e) Dodatni zahtjevi za instruktore u kursevima osposobljavanja u skladu s FCL.745.A.
- (1) Osim zahtjeva navedenih pod (b), prije početka rada kao instruktor u kursu osposobljavanja u skladu s FCL.745.A nositelji potvrde instruktora moraju:
 - (i) imati najmanje 500 sati naleta kao piloti aviona, uključujući 200 sati letačkog osposobljavanja;
 - (ii) nakon što ispune zahtjeve u pogledu iskustva iz (e)(1)(i), završiti kurs osposobljavanja u ATO za instruktora u osposobljavanju za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega tokom kojeg se kompetencije podnositelja zahtjeva stalno ocjenjuju; i
 - (iii) nakon završetka kursa dobiti potvrdu o završetku kursa od ATO, čiji rukovoditelj obuke (HT) mora unijeti privilegije navedene pod (e)(1) u knjižicu letenja podnositelja zahtjeva.
 - (2) Privilegije navedene pod (e)(1) ostvaruju se samo ako su instruktori tokom prošle godine prošli osposobljavanje za obnovu znanja u ATO tokom kojeg je HT zadovoljavajućim procijenio kompetencije za provođenje osposobljavanja u skladu s FCL.745.A.
- (3) Instruktori koji imaju privilegije navedene pod (e)(1) mogu biti instruktori u kursu kako je utvrđeno u (e)(1)(ii) pod uvjetom da:
 - (i) imaju 25 sati iskustva u letačkom osposobljavanju tokom osposobljavanja u skladu s FCL.745.A;
 - (ii) završe provjeru stručnosti za tu privilegiju; i
 - (iii) ispunjavaju zahtjeve za skorašnjim iskustvom navedene pod (e)(2).
 - (4) Te privilegije unose se u knjižicu letenja instruktora i potpisuje ih ispitivač.

FCL.920 Kompetencije instruktora i procjene

Svi instruktori moraju biti osposobljeni za dostizanje sljedećih kompetencija:

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

FCL.925 Dodatni zahtjevi za instruktore za MPL

- (a) Instruktori koji provode osposobljavanje za MPL moraju:
 - (1) uspješno završiti kurs osposobljavanja za instruktora za MPL u ATO; i
 - (2) dodatno, za osnovnu, srednju i naprednu fazu MPL integriranog kursa osposobljavanja:
 - (i) imati iskustvo u višepilotnim operacijama; i
 - (ii) imati završen inicijalni kurs iz CRM kod komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu s primjenjivim zahtjevima letačkih operacija.
- (b) Kurs osposobljavanja za MPL instruktora
 - (1) Kurs osposobljavanja za MPL instruktora mora sadržavati najmanje 14 sati osposobljavanja. Nakon završenog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora proći procjenu kompetencija instruktora i znanja o osposobljavanju kojem se pristupa na osnovu kompetencija.
 - (2) Procjena se mora sastojati od praktične demonstracije letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj fazi kursa osposobljavanja za MPL. Ova procjena mora biti provedena od ispitivača kvalificiranog u skladu s Poddijelom K.
 - (3) Nakon uspješno završenog kursa osposobljavanja za instruktora za MPL, ATO mora podnositelju zahtjeva izdati potvrdu o završenom osposobljavanju.
- (c) Kako bi održao privilegije, instruktor mora, unutar prethodnih 12 mjeseci, izvršiti na kursu osposobljavanja za MPL:
 - (1) 1 simulatorski odjeljak od najmanje 3 sata; ili
 - (2) 1 letačku vježbu od najmanje 1 sata, uključujući najmanje 2 polijetanja i slijetanja.
- (d) Ako instruktor nije ispunio zahtjeve navedene pod (c), prije ponovnog korištenja privilegija za osposobljavanje za MPL dozvolu mora:
 - (1) obaviti osposobljavanje za osvježanje znanja u ATO, u svrhu dostizanja nivoa kompetencije koji je potreban za polaganje procjene instruktorskih kompetencija; i
 - (2) položiti procjenu instruktorskih kompetencija kako je određeno pod (b)(2).

FCL.930 Kurs osposobljavanja

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

FCL.935 Procjena stručnosti

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

FCL.940 Važenje potvrda instruktora

Osim MI i nezavisno od odredaba FCL.900 (b)(1) i FCL.915 (e)(2), sve potvrde instruktora važeće su u periodu od tri godine.

FCL.945. Obaveze za instruktore

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

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

Privilegije instruktora letenja su provođenje letačkog osposobljavanja za sticanje, produžavanje ili obnavljanje za:

- (a) PPL i LAPL za odgovarajuću kategoriju zrakoplova;
- (b) ovlaštenja za klasu i tip jednopilotnih zrakoplova, uz izuzetak jednopilotnih složenih aviona visokih performansi;
- (c) ovlaštenja za klasu i tip jednopilotnih zrakoplova, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi, u višepilotnim operacijama, pod uvjetom da instruktori letenja ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta:

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

- (FIE) dokazali sposobnost osposobljavanja za odgovarajući potvrdu;
- (k) MPL pod uvjetom da instruktori letenja ispunjavaju sve sljedeće uvjete:
- (1) za početnu fazu osposobljavanja, imaju barem 500 sati naleta kao piloti na avionima, uključujući barem 200 sati letačkog osposobljavanja;
 - (2) za osnovnu fazu osposobljavanja:
 - (i) imaju IR ovlaštenje za višemotorni avion i privilegiju osposobljavanja za IR ovlaštenje;
 - (ii) imaju barem 1 500 sati naleta na zrakoplovu u višestrukim operacijama;
 - (3) ako su instruktori letenja već kvalificirani za osposobljavanja na ATP(A) ili CPL(A)/IR integriranim kursevima, zahtjev iz (2)(ii) može se zamijeniti završenim strukturiranim kursom osposobljavanja koji se sastoji od:
 - (i) MCC kvalifikacije;
 - (ii) obavljenih pet sesija letačkog osposobljavanja u fazi 3 na kursu za MPL kao posmatrač;
 - (iii) obavljenih pet sesija letačkog osposobljavanja u fazi 4 na kursu za MPL kao posmatrač;
 - (iv) obavljenih pet sesija operatorovog periodičkog linijski orijentisanog letačkog osposobljavanja (LOFT), kao posmatrač;
 - (v) sadržaja kursa za osposobljavanje za MCCI.

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

FCL.910.FI FI – Ograničenje privilegija

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

FCL.915.FI FI – Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FI potvrdu mora:

- (a) u slučaju FI(A) i FI(H):

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

FCL.930.FI FI – Kurs osposobljavanja

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

FCL.940.FI FI – Produžavanje i obnavljanje

- (a) Produžavanje

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

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za ovlaštenje instruktora na tipu – TRI FCL.905.TRI TRI – Privilegije i uvjeti

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

Privilegije TRI(SPA) mogu se proširiti na letačko osposobljavanje za ovlaštenje za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama, pod uvjetom da TRI ispunjava bilo koji od sljedećih uvjeta:

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

FCL.910.TRI TRI – Ograničenje privilegija

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

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

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

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

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

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

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

- (2) Za proširenje privilegija TRI(H) s jednopilotnih na višepilotne privilegije na istom tipu jednopilotnih helikoptera nositelj mora imati najmanje 350 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova ili imati najmanje 100 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama na određenom tipu u posljednje dvije godine.

- (3) Prije nego što se privilegije TRI(H) prošire s jednopilotnih helikoptera na višepilotne helikoptere, nositelj mora ispunjavati uvjete iz FCL.915.TRI(d)(3).

- (d) Nezavisno od prethodno navedenih tačaka, nositelji TRI potvrde, koji su dobili ovlaštenje za tip u skladu sa navedenim pod FCL.725(e), imaće pravo svoje TRI privilegije proširiti na taj novi tip zrakoplova.

FCL.915.TRI TRI – Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za TRI potvrdu mora:

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

FCL.930.TRI TRI – Kurs osposobljavanja

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

- (i) dodatno posebno osposobljavanje prije izvođenja LIFUS;
 - (ii) dodatno posebno osposobljavanje prije provođenja osposobljavanja za slijetanje. To osposobljavanje na FSTD uključuje osposobljavanje za postupke u slučaju opasnosti u pogledu zrakoplova.
- (b) Podnositeljima zahtjeva, koji posjeduju ili su posjedovali potvrdu instruktora, priznaje se da ispunjavaju zahtjeve navedene pod (a)(1).
- (c) Podnositelju zahtjeva za TRI potvrdu, koji posjeduje SFI potvrdu za relevantni tip, priznaje se da ispunjava zahtjeve ovog stava za sticanje TRI potvrde koji je ograničen na provođenje letačkog osposobljavanja na simulatorima.

FCL.935.TRI TRI – Procjena stručnosti

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

FCL.940.TRI TRI – Produžavanje i obnavljanje

- (a) Produžavanje
- (1) Avioni
- Za produžavanje TRI(A) potvrde, podnositelji zahtjeva moraju unutar 12 mjeseci koji neposredno prethode datumu isteka potvrde ispunjavati barem dva od sljedeća tri zahtjeva:
- (i) izvršiti jedan od sljedećih dijelova cjelovitog kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip ili periodičnog kursa osposobljavanja: završiti jednu simulatorsku sesiju u trajanju od najmanje tri sata ili jednu letačku vježbu u trajanju od barem jednog sata uključujući najmanje dva polijetanja i slijetanja;
 - (ii) završiti osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja u ulozi TRI(A) u ATO;
 - (iii) položiti procjenu stručnosti kako je navedeno u FCL.935. Smatra se da podnositelji zahtjeva koji su ispunili uvjet iz FCL.910.TRI(b)(3) ispunjavaju ovaj zahtjev.

Za produžavanje TRI(H) ili TRI(PL) potvrde podnositelji zahtjeva moraju u periodu važenja potvrda TRI ispuniti barem dva od sljedeća tri zahtjeva:

- (i) završiti barem 50 sati letačkog osposobljavanja u svakom tipu zrakoplova za koje imaju privilegije osposobljavanja ili na FSTD koji predstavlja te tipove, od čega najmanje 15 sati mora biti unutar 12 mjeseci koji neposredno prethode datumu isteka važenja TRI potvrda. U slučaju TRI(PL), navedeni sati letačkog osposobljavanja mogu se završiti kao TRI ili ispitivač za ovlaštenje za tip (TRE), ili SFI ili ispitivač na simulatoru (SFE). U slučaju TRI(H), za tu se svrhu uvažava i vrijeme naleta u funkciji instruktora letenja, instruktora za instrumentalno letenje (IRI), instruktora na simulatoru letenja (STI) ili ispitivača bilo koje vrste;

- (ii) završiti osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja pri ATO, u ulozi TRI(H) ili TRI(PL), prema potrebi;
- (iii) u periodu od 12 mjeseci neposredno prije datuma isteka potvrde, uspješno položiti procjenu stručnosti u skladu sa FCL.935, FCL.910.TRI(b)(3) ili FCL.910.TRI(c)(3), prema potrebi.

- (3) Za svako drugo produžavanje TRI potvrde, nositelji moraju položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935.
- (4) Ako TRI posjeduju potvrdu za više od jednog tipa zrakoplova unutar iste kategorije, procjena stručnosti na jednom od tih tipova zrakoplova priznaje se za produžavanje TRI potvrde i na drugim tipovima unutar iste kategorije zrakoplova, osim ako nije drugačije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD).
- (5) Specifični zahtjevi za produžavanje TRI(H) potvrda. Smatra se da nositelji TRI(H) koji posjeduju i FI(H) potvrdu ispunjavaju zahtjeve navedene pod (a). U tom slučaju, TRI(H) potvrda je važeća do isteka FI(H) potvrda.

- (b) Obnavljanje
- Za produžavanje TRI potvrde, podnositelji zahtjeva u roku od 12 mjeseci koji neposredno prethode datumu podnošenja zahtjeva moraju položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935 i moraju završiti:

- (1) za avione:
 - (i) barem 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja na odgovarajućem tipu aviona, od čega najviše 15 sektora smije biti na FFS;
 - (ii) osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja TRI u ATO, koje mora sadržavati relevantne elemente kursa osposobljavanja za TRI;
- (2) za helikoptere i zrakoplove s pogonjenim uzgonom:
 - (i) barem 10 sati naleta, uključujući polijetanja i slijetanja na odgovarajućem tipu zrakoplova, od čega najviše pet sati može biti završeno na FFS ili FTD 2/3;
 - (ii) osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja TRI u ATO, koje mora sadržavati relevantne elemente kursa osposobljavanja za TRI.
- (3) Ako podnositelji zahtjeva posjeduju TRI potvrdu za više od jednog tipa zrakoplova unutar iste kategorije, procjena stručnosti na jednom od tih tipova priznaje se za obnavljanje TRI potvrde za druge tipove unutar iste kategorije zrakoplova, osim ako je u OSD navedeno drugačije.

ODJELJAK 5.**Specifični zahtjevi za instruktora za ovlaštenje za klasu – CRI****FCL.905.CRI CRI – Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije CRI su provođenje osposobljavanja za:
- (1) sticanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu ili za tip za jednopilotne avione, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, kada podnositelj zahtjeva traži privilegije za letenje u jednopilotnim operacijama;
 - (2) ovlaštenje za vuču ili za akrobatsko letenje za kategoriju zrakoplova, pod uvjetom da CRI ima relevantno ovlaštenje i da je dokazao sposobnost provođenja osposobljavanja za to ovlaštenje FI kvalificiranom u skladu s FCL.905.FI(i);

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

FCL.915.CRI CRI - Preduvjeti

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

FCL.930.CRI CRI – Kurs osposobljavanja

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

FCL.940.CRI CRI – Produžavanje i obnavljanje

- (a) Za produžavanje CRI potvrde podnositelji zahtjeva moraju unutar perioda važenja CRI potvrda ispunjavati barem dva od sljedeća tri zahtjeva:
 - (1) završeno barem 10 sati letačkog osposobljavanja u ulozi CRI. Ako podnositelji zahtjeva posjeduju CRI privilegije na jednomotornim i višemotornim avionima, ti sati letačkog osposobljavanja moraju biti jednako raspoređeni između jednomotornih i višemotornih aviona;
 - (2) završeno osposobljavanje za osvježanje znanja u ulozi CRI pri ATO ili pri nadležnom organu;
 - (3) položena procjena stručnosti u skladu s FCL.935 za višemotorne ili jednomotorne avione, kako je relevantno.

- (b) Za svako drugo produžavanje CRI potvrde nositelji moraju ispuniti zahtjeve navedene pod (a)(3).
- (c) Obnavljanje
Ako je CRI potvrda istekla, potvrda se obnavlja ako su podnositelji zahtjeva u periodu od 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva za produžavanje ispunili sljedeće:
 - (1) završili osposobljavanje za osvježanje znanja u ulozi CRI pri ATO ili pri nadležnom organu;
 - (2) završili procjenu stručnosti kako je propisano FCL.935.

ODJELJAK 6.

Specifični zahtjevi za instruktora za instrumentalno letenje IRI

FCL.905.IRI IRI — Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije IRI su provođenje osposobljavanja za sticanje, produžavanje i obnavljanje BIR i IR za odgovarajuću kategoriju zrakoplova.
- (b) Specifični zahtjevi za MPL kurs. Da bi provodio osposobljavanje za osnovnu fazu osposobljavanja na MPL kursu, IRI mora:
 - (1) imati IR za višemotorne avione; i
 - (2) imati najmanje 1 500 sati naleta na zrakoplovu u višestrukim operacijama.
 - (3) U slučaju da je IRI već kvalifikovan za provođenje osposobljavanja za integrirane ATP(A) ili CPL(A)/IR kurseve, zahtjevi navedeni pod (b)(2) mogu biti zamijenjeni sa završenim kursom datim u FCL.905.FI(j)(3).

FCL.915.IRI IRI — Preduvjeti

Podnositelji zahtjeva za potvrdu za IRI dužni su:

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

FCL.930.IRI IRI — Kurs osposobljavanja

- (a) Kurs osposobljavanja za IRI mora uključivati, najmanje:
 - (1) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje;
 - (2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući ponavljanje teorijskog znanja iz instrumenata, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici;

- (3) (i) za IRI(A), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na avionu, FFS, FTD 2/3 ili FPNT II. U slučaju da podnositelj zahtjeva imaju FI(A) potvrdu, navedeni sati smanjuju se na 5;
- (ii) za IRI(H), barem 10 sati letačkog osposobljavanja na helikopteru, FFS, FTD 2/3 ili FNPT II/III. U slučaju podnositelja zahtjeva koji posjeduju FI(H) potvrdu, broj tih sati smanjuje se na najmanje pet;
- (iii) za IRI(As), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na zračnom brodu, FFS, FTD 2/3 ili FNPT II.
- (b) Letačko osposobljavanje mora izvršiti FI kvalificiran u skladu sa FCL.905.FI(i).
- (c) Za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali potvrdu instruktora smatraće se da u potpunosti ispunili zahtjeve navedene pod (a)(1).

FCL.940.IRI IRI — Produžavanje i obnavljanje

Za produžavanje i obnavljanje IRI potvrde, nositelj će ispuniti zahtjeve za produžavanje i obnavljanje FI potvrde, u skladu sa FCL.940.FI.

ODJELJAK 7.

Specifični zahtjevi za instruktora na simulatoru letenja – SFI FCL.905.SFI SFI – Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije SFI su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja, unutar relevantne kategorije zrakoplova, za:
 - (1) produžavanje i obnavljanje IR, pod uvjetom da posjeduju ili su posjedovali IR u relevantnoj kategoriji zrakoplova;
 - (2) izdavanje IR, pod uvjetom da posjeduju ili su posjedovali IR u relevantnoj kategoriji zrakoplova i završili su IRI kurs osposobljavanja.
- (b) Privilegije SFI za jednopilotne avione su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja za:
 - (1) izdavanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi, ako podnositelj zahtjeva traže privilegije za izvođenje jednopilotnih operacija.

Privilegije SFI za jednopilotne avione mogu se proširiti na letačko osposobljavanje za ovlaštenje za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama, pod uvjetom da ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta:

 - (i) posjeduju ili su posjedovali potvrdu TRI za višepilotni avion;
 - (ii) imaju barem 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama i završili su osposobljavanje za MCCI u skladu s FCL.930.MCCI;
 - (2) MCC i MPL kurseva osposobljavanja za osnovnu fazu, pod uvjetom da su privilegije SFI (SPA) proširene na višepilotne operacije u skladu sa navedenim pod (1).
- (c) Privilegije SFI za višepilotne avione su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja za:
 - (1) izdavanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip za višepilotne avione i ako podnositelj zahtjeva traže privilegije za rad u višepilotnim operacijama, za jednopilotne složene avione visokih performansi;
 - (2) MCC kurs osposobljavanja;
 - (3) za kurs za MPL u osnovnoj, proširenoj i naprednoj fazi, pod uvjetom da za osnovnu fazu posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) potvrdu.
- (d) Privilegije SFI za helikoptere su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja za:

- (1) sticanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
- (2) MCC osposobljavanje pod uvjetom da je obavio najmanje 350 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova.
- (e) Privilegije SFI uključuju privilegije za provođenje praktične procjene EBT kod operatora EBT, pod uvjetom da instruktor ispunjava zahtjeve iz Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama za standardizaciju instruktora EBT kod tog operatora EBT.

FCL.910.SFI SFI – Ograničenje privilegija

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

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

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

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

FCL.915.SFI SFI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za SFI potvrdu mora:

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

- (2) za slučaj višepilotnih helikoptera, najmanje 1 000 sati letačkog iskustva kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 350 sati u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova;
- (3) za slučaj jednopilotnih višemotornih helikoptera, 500 sati kao pilot na helikopterima, uključujući 100 sati kao PIC na jednopilotnim višemotornim helikopterima;
- (4) za slučaj jednopilotnih jednomotornih helikoptera, 250 sati kao pilot na helikopterima;
- (5) za slučaj jednopilotnih helikoptera u višepilotnim operacijama, najmanje 350 sati u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova.

FCL.930.SFI SFI — Kurs osposobljavanja

- (a) Kurs osposobljavanja za SFI mora obuhvatati:
 - (1) FSTD sadržaj odgovarajućeg kursa za ovlaštenje za tip;
 - (2) odgovarajuće dijelove tehničkog osposobljavanja i sadržaj FSTD nastavnog plana letačkog osposobljavanja primjenjivog kursa osposobljavanja za TRI;
 - (3) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje.
- (b) Podnositelju zahtjeva za SFI potvrdu, koji ima TRI potvrdu za relevantni tip, smatraće se da potpuno ispunjava zahtjeve ovog stava.

FCL.940.SFI SFI — Produžavanje i obnavljanje

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

ODJELJAK 8.**Specifični zahtjevi za instruktora za saradnju višečlane posade - MCCI****FCL.905.MCCI MCCI — Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije MCCI su provođenje letačkog osposobljavanja tokom:

- (1) praktičnog dijela MCC kursa kada nije kombiniran s kursom za osposobljavanje za ovlaštenje za tip; i
- (2) za slučaj MCCI(A), osnovne faze integriranog MPL kursa osposobljavanja, ako on/ona posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) potvrdu.

FCL.910.MCCI MCCI — Ograničene privilegije

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

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

FCL.915.MCCI MCCI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za MCCI potvrdu mora:

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

FCL.930.MCCI MCCI — Kurs osposobljavanja

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

FCL.940.MCCI MCCI — Produžavanje i obnavljanje

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

ODJELJAK 9.**Specifični zahtjevi za instruktora na sintetičkim uređajima – STI****FCL.905.STI STI — Privilegije i uvjeti**

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

FCL.910.STI STI — Ograničenje privilegija

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

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

- (a) sadržaj FSTD kursa CRI ili kursa TRI na klasi ili tipu zrakoplova za koje se traže privilegije osposobljavanja;
- (b) primjenjivi dio provjere stručnosti na FSTD na kojem će se izvoditi letačko osposobljavanje, u skladu s Dodatkom 9. ovog aneksa za odgovarajuću klasu ili tip zrakoplova. Za nositelje STI(A) koji osposobljavaju samo na BITD, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A);
- (c) barem tri sata letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova za CPL, IR ili PPL pod nadzorom instruktora FI, CRI(A), IRI ili TRI kojeg je u tu svrhu imenovao ATO, uključujući barem jedan sat letačkog osposobljavanja pod nadzorom ispitivača instruktora letenja.

FCL.915.STI STI — Preduvjeti

- (a) Podnositelj zahtjeva za STI potvrdu mora:
 - (1) imati, ili je imao unutar tri godine prije podnošenja zahtjeva, pilotsku dozvolu i privilegije instruktora koje odgovaraju kursevima za koje se osposobljavanje namjerava provoditi;
 - (2) imati završenu relevantnu provjeru stručnosti na FSTD za ovlaštenje za klasu ili za tip, unutar perioda od 12 mjeseci koji neposredno prethodi zahtjevu.Podnositelji zahtjeva za STI(A) koji žele provoditi osposobljavanje samo na BITD, moraju završiti samo one vježbe koje su prikladne za ispit praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A);
- (b) Uz zahtjeve navedene pod (a), podnositelji zahtjeva za izdavanje STI(H) potvrde moraju završiti barem jedan sat naleta kao posmatrači u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa helikoptera, u periodu od 12 mjeseci koji neposredno prethodi zahtjevu.

FCL.930.STI STI — Kurs osposobljavanja

- (a) Kurs osposobljavanja za STI mora sadržavati najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja povezanog s dužnostima STI na FFS, FTD 2/3 ili FNPT II/III, pod nadzorom FIE. Navedeni sati letačkog osposobljavanja pod nadzorom moraju uključivati procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920. Podnositelji zahtjeva za STI(A) koji žele provoditi osposobljavanje samo na BITD, moraju završiti letačko osposobljavanje na BITD.
- (b) Za podnositelje zahtjeva za STI(H), kurs će takođe uključivati FFS sadržaj odgovarajućeg TRI kursa.

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

- (a) Produžavanje
Za produžavanje STI potvrde, podnositelji zahtjeva moraju u periodu od 12 mjeseci koji neposredno prethodi datumu isteka STI potvrda ispunjavati sve sljedeće zahtjeve:
 - (1) obavljeno barem tri sata letačkog osposobljavanja na FSTD u okviru kompletnog osposobljavanja za CPL, IR ili PPL, ili kursa za ovlaštenje za klasu ili za tip;
 - (2) uspješno položeni primjenjivi dijelovi provjere stručnosti na FSTD na kojem će se izvoditi letačko osposobljavanje, u skladu s Dodatkom 9. ovog aneksa za odgovarajuću klasu ili tip zrakoplova.Za nositelje STI(A) koji osposobljavaju samo na BITD, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje

odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A).

- (b) Obnavljanje

Za obnavljanje potvrde STI, podnositelji zahtjeva moraju unutar perioda od 12 mjeseci koji neposredno prethodi zahtjevu za produžavanje:

- (1) završiti pri ATO osposobljavanje za osvježanje znanja kao STI;
 - (2) uspješno položiti primjenjive dijelove provjere stručnosti na FSTD na kojem će se izvoditi letačko osposobljavanje, u skladu s Dodatkom 9. ovog aneksa za odgovarajuću klasu ili tip zrakoplova.
- Za STI(A) koji osposobljavaju samo na BITD, provjera stručnosti mora sadržavati samo vježbe koje odgovaraju ispitu praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A);
- (3) završiti barem tri sata letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, na potpunom kursu za CPL, IR, PPL ili odobrenje za klasu ili tip, pod nadzorom instruktora FI, CRI, IRI ili TRI kojeg je u tu svrhu imenovao ATO, uključujući barem jedan sat letačkog osposobljavanja pod nadzorom ispitivača instruktora letenja (FIE).

ODJELJAK 10.**Instruktor za ovlaštenje za letenje u planinskom području – MI****FCL.905.MI MI — Privilegije i uvjeti**

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

FCL.915.MI MI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za MI potvrdu mora:

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

FCL.930.MI MI — Kurs osposobljavanja

- (a) Kurs osposobljavanja za MI mora uključivati procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano pod FCL.920.
- (b) Prije početka kursa, podnositelji zahtjeva moraju uspješno položiti prijemni ispit u letu s MI koji ima FI potvrdu kako bi se procijenilo njihovo iskustvo i sposobnost za pohađanje kursa osposobljavanja.

FCL.940.MI Važenje MI potvrde

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

ODJELJAK 11.**Specifični zahtjevi za instruktora za testno letenje - FTI****FCL.905.FTI FTI — Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije instruktora za testno letenje (FTI) su provođenje osposobljavanja, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, za:
 - (1) sticanje kategorije 1 ili 2 ovlaštenja za testno letenje, ako on/ona posjeduje relevantnu kategoriju ovlaštenja za testno letenje;
 - (2) sticanje FTI potvrde, unutar relevantne kategorije ovlaštenja za testno letenje, ako instruktor ima najmanje 2 godine iskustva u osposobljavanju za sticanje ovlaštenja za testno letenje.
- (b) Privilegije FTI koji ima kategoriju 1 ovlaštenja za testno letenje uključuju mogućnost letačkog osposobljavanja vezanog i za kategoriju 2 ovlaštenja za testno letenje.

FCL.915.FTI FTI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FTI potvrdu mora:

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

FCL.930.FTI FTI — Kurs osposobljavanja

- (a) Kurs osposobljavanja za FTI mora uključivati, najmanje:
 - (1) 25 sati osposobljavanja za podučavanje i učenje;
 - (2) 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući ponavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru.
 - (3) 5 sati praktičnog letačkog osposobljavanja pod nadzorom FTI kvalificiranog u skladu s FCL.905.FTI(b). Navedeni sati letačkog osposobljavanja moraju uključiti procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.
- (b) Priznavanje:
 - (1) Za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali potvrdu instruktora, smatraće se da u potpunosti ispunjavaju zahtjev naveden pod (a)(1).
 - (2) Dodatno, za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali FI ili TRI potvrdu u relevantnoj kategoriji zrakoplova, smatraće se da u potpunosti ispunjavaju zahtjev naveden pod (a)(2).

FCL.940.FTI FTI — Produžavanje i obnavljanje

- (a) Produžavanje. Za produžavanje FTI potvrde, podnositelj zahtjeva mora, unutar perioda važenja FTI potvrde, ispuniti jedan od sljedećih zahtjeva:
 - (1) imati najmanje:
 - (i) 50 sati testnog letenja, od čega će najmanje 15 sati biti u periodu od 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI potvrda; i
 - (ii) 5 sati letačkog osposobljavanja testnog letenja unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI potvrde; ili
 - (2) završiti osposobljavanje osvježanja znanja kao FTI u ATO. Osposobljavanje osvježanja znanja mora se zasnivati na elementu praktičnog letačkog osposobljavanja FTI kursa osposobljavanja, u skladu sa FCL.930.FTI(a)(3), i uključuje najmanje 1 let osposobljavanja pod nadzorom FTI kvalificiranog u skladu sa FCL.930.FTI(b).
- (b) Obnavljanje. Ako je FTI potvrda istekla, podnositelj zahtjeva mora završiti osposobljavanje za osvježanje znanja kao FTI u ATO. Osposobljavanje za osvježanje znanja će biti usklađeno najmanje sa zahtjevima iz FCL.930.FTI(a)(3).

PODDIO K

ISPITIVAČI

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.1000 Potvrde ispitivača

- (a) Opšti dio

Nositelji potvrde ispitivača moraju:

 - (1) osim ako nije drugačije određeno ovim aneksom, imati dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu jednaku onima za koje su ovlašteni provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti i imati privilegije osposobljavanja za njih.
 - (2) biti kvalificirani za obavljanje dužnosti PIC u zrakoplovu tokom ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti ako se provode na zrakoplovu.
- (b) Posebni uvjeti:
 - (1) Nadležni organ može izdati posebnu potvrdu kojom se daju privilegije za provođenje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjena stručnosti ako usklađenost sa zahtjevima utvrđenima

u ovom pododjeljku nije moguća zbog uvođenja bilo čega od sljedećeg:

- (i) novog zrakoplova u Bosni i Hercegovini ili u floti operatora;
 - (ii) novih kurseva osposobljavanja u ovom aneksu.
- Takva potvrda ograničena je na ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti potrebne za uvođenje novog tipa zrakoplova ili novog kursa i njeno važenje u svakom slučaju ne može biti duže od jedne godine.
- (2) Nositelji potvrde koji su stekli potvrdu u skladu sa navedenim pod (b)(1) i koji žele podnijeti zahtjev za potvrdu ispitivača moraju ispuniti preduvjete i zahtjeve za produžavanje za tu kategoriju potvrda ispitivača.
 - (3) Ako kvalificirani ispitivač nije dostupan, nadležni organ može, na pojedinačnoj osnovi, ovlastiti inspektore ili ispitivače koji ne ispunjavaju odgovarajuće zahtjeve ovlaštenja za instruktora, tip ili klasu kako je navedeno pod (a) za obavljanje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjene stručnosti.
 - (c) Ispitivanje koje se izvodi izvan područja Bosne i Hercegovine:
 - (1) Odstupajući od tačke (a), u slučaju ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti koji se provode izvan Bosne i Hercegovine, nadležni organ izdaje potvrdu ispitivača podnositeljima zahtjeva koji imaju pilotsku dozvolu izdatu u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije, ako podnositelji zahtjeva:
 - (i) posjeduju barem dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu ekvivalentnu onima za koje su ovlašteni provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti, i u svakom slučaju barem CPL;
 - (ii) posjeduju kvalifikacije za obavljanje dužnosti PIC u zrakoplovu tokom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti koji se provode na zrakoplovu;
 - (iii) ispunjavaju zahtjeve uspostavljene u ovom poddjelu za sticanje relevantne potvrde ispitivača; i
 - (iv) dokažu BHDCA prikladan nivo znanja zrakoplovnih propisa o sigurnosti kako bi bili sposobni izvršavati privilegije ispitivača u skladu s ovim aneksom.
 - (2) Potvrda iz stava (1) ograničena je na provođenje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti:
 - (i) koji se izvode izvan Bosne i Hercegovine; te
 - (ii) pilota koji imaju dovoljno znanja iz jezika na kojem se provjera provodi.

FCL.1005 Ograničenje privilegija u slučaju postojećih interesa

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

FCL.1010 Preduvjeti za ispitivače

Podnositelji zahtjeva za potvrdu ispitivača moraju dokazati:

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

FCL.1015 Standardizacija ispitivača

- (a) Podnositelj zahtjeva za potvrdu ispitivača mora proći standardizacijski kurs koji provodi nadležni organ ili koji provodi ATO, te ga je odobrio nadležni organ.
- (b) Standardizacijski kurs mora se sastojati od teorijskog i praktičnog osposobljavanja i mora uključivati, najmanje:
 - (1) provođenje 2 ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti za dozvole, ovlaštenja ili potvrde za koje podnositelj zahtjeva traži privilegije za provođenje ispita i provjera;
 - (2) osposobljavanje o primjenjivim zahtjevima u ovom dijelu i o primjenjivim zahtjevima letaćkih operacija, provođenje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti, i njihovu dokumentaciju i izvještavanje;
 - (3) upute (briefing) o upravnim procedurama, o zahtjevima za zaštitu ličnih podataka, o odgovornosti, o osiguranju od nesreća i o naknadama;
 - (4) upute o potrebi preispitivanja i primjene elemenata iz stava (3) pri provođenju ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositelja zahtjeva kada nadležni organ nije organ koji je izdao potvrdu ispitivaču i;
 - (5) upute kako prema potrebi ostvariti pristup tim procedurama i zahtjevima ostalih nadležnih organa.
- (c) Nositelji potvrde ispitivača ne smiju provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti s podnositeljima zahtjeva za koje nadležni organ nije isti kao onaj koji je izdao potvrdu ispitivača, osim kada se upoznaju s najnovijim dostupnim podacima o odgovarajućim procedurama nadležnog organa.

FCL.1020 Provjera stručnosti ispitivača

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

FCL.1025 Važenje, produžavanje i obnavljanje potvrda o ispitivača

- (a) Važenje
Potvrda ispitivača važi tri godine.
- (b) Produžavanje
Za produžavanje potvrde ispitivača nositelji moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:
 - (1) prije datuma isteka potvrde moraju sprovesti barem šest ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti, procjena stručnosti ili faza procjene EBT tokom modula EBT iz ORO.FC.231 Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letaćkim operacijama;
 - (2) u periodu od 12 mjeseci neposredno prije datuma isteka potvrda, moraju završiti kurs za osvjježanje znanja

ispitivača koji pruža nadležni organ ili koji pruža ATO uz odobrenje nadležnog organa;

- (3) jedan od ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti, procjena stručnosti ili faza procjene EBT koji se provode u skladu s tačkom (1) mora se provesti u periodu od 12 mjeseci neposredno prije datuma isteka potvrda ispitivača, te:
 - (i) ispite mora ocijeniti inspektor iz nadležnog organa ili nadređeni ispitivač kojeg je za to posebno ovlastio nadležni organ odgovoran za potvrdu ispitivača; ili
 - (ii) moraju ispunjavati zahtjeve navedene pod FCL.1020.

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

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

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

- (a) Tokom provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti i procjena stručnosti, ispitivači moraju:
 - (1) obezbijediti da komunikacija s podnositeljem zahtjeva može biti uspostavljena bez jezičkih prepreka;
 - (2) potvrditi da podnositelj zahtjeva ispunjava sve kvalifikacije, zahtjeve osposobljavanja i iskustva u ovom dijelu za sticanje, produžavanje ili obnavljanje dozvole, ovlaštenja ili potvrde za koji se ispit praktične osposobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti provodi;
 - (3) upoznati podnositelja zahtjeva o posljedicama dostavljanja nepotpunih, netačnih ili neistinitih informacija vezano za njihovo osposobljavanje i letaćko iskustvo.
- (b) Nakon završetka ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti, ispitivač mora:
 - (1) obavijestiti podnositelja zahtjeva o rezultatu testa. U slučaju djelimičnog prolaska ili pada, ispitivač mora obavijestiti podnositelja zahtjeva da on/ona ne može koristiti privilegije ovlaštenja dok ne postigne potpun prolaz. Ispitivač mora detaljno obrazložiti bilo kakve dodatne zahtjeve za osposobljavanjem i objasniti podnositelju zahtjeva pravo žalbe.
 - (2) u slučaju uspješno položenog ispita stručnosti ili procjene stručnosti za produžavanje ili obnavljanje, izvršiti unos u dozvolu ili potvrdu podnositelja zahtjeva s novim datumom isteka važenja ovlaštenja ili potvrde, ako je posebno ovlašten u tu svrhu od strane nadležnog organa odgovornog za dozvolu podnositelja zahtjeva;
 - (3) dati podnositelju zahtjeva potpisan izvještaj s ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti i podnijeti bez kašnjenja kopije izvještaja nadležnom organu odgovornom za dozvolu podnositelja zahtjeva, i nadležnom organu koji je izdao potvrdu ispitivača. Izvještaj mora uključivati:

- (i) izjavu da je ispitivač primio sve informacije od podnositelja zahtjeva vezano za njegovo iskustvo i osposobljavanje, i potvrdio da su iskustvo i osposobljavanje u skladu s primjenjivim zahtjevima ovog dijela;
 - (ii) potvrdu da su svi zahtijevani manevri i vježbe provedeni, kao i informaciju o usmenom ispitivanju teorijskog znanja, kada je primjenjivo. Ako podnositelj zahtjeva nije uspješno položio neki dio sekcije, ispitivač mora zapisati razloge za takvu procjenu;
 - (iii) rezultat ispita, provjere ili procjene stručnosti;
 - (iv) izjava da je ispitivač pregledao i primijenio procedure organa nadležnog za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva ako organ nadležan za potvrdu podnositelja zahtjeva nije isti onaj koji je izdao potvrdu ispitivaču;
 - (v) kopiju potvrde ispitivača s područjem primjene njegovih/njenih privilegija u svojstvu ispitivača u pogledu provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositelja zahtjeva kada organ nadležan za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva nije isti onaj koji je dodijelio potvrdu ispitivaču.
- (c) Ispitivači moraju čuvati zapise 5 godina sa svim detaljima ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti koje su proveli i njihove rezultate.
- (d) Na zahtjev nadležnog organa koji je odgovoran za izdavanje potvrde ispitivača, ili nadležnog organa odgovornog za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva, ispitivač mora predati sve zapise i izvještaje, i bilo koje druge informacije, kako se zahtijeva u svrhu nadzora.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za ispitivače u letu – FE

FCL.1005.FE FE — Privilegije i uvjeti

- (a) FE(A). Privilegije FE za avione su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za sticanje PPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlaštenja za klasu i za tip, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, ako ispitivač ima najmanje 1 000 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (2) ispita praktične osposobljenosti za sticanje CPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlaštenja za klasu i za tip, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, ako ispitivač ima najmanje 2 000 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (3) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za LAPL(A), ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG, uključujući najmanje 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (4) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ovlaštenja za planinsko letenje, ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG, uključujući najmanje 500 polijetanja i slijetanja u svrhu letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za planinsko letenje;
 - (5) provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za EIR, uz uvjet da FE ima najmanje 1 500 sati iskustva kao pilot u avionima i ispunjava uvjete iz FCL.1010.IRE(a)(2).
- (b) FE(H). Privilegije FE za helikoptere su provođenje:

- (1) ispita praktične osposobljenosti za sticanje PPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u PPL(H), ako ispitivač ima najmanje 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (2) ispita praktične osposobljenosti za sticanje CPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u CPL(H), ako ispitivač ima najmanje 2 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
 - (3) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna višemotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u PPL(H) ili CPL(H), ako ispitivač ima ispunjene zahtjeve navedene pod (1) ili (2), kako je primjenjivo, i ima CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenjivo, IR(H);
 - (4) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za LAPL(A), ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 150 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
- (c) FE(As). Privilegije FE za zračne brodove su provođenje ispita praktične osposobljenosti za sticanje PPL(As) i CPL(As) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana ovlaštenja za tip zračnog broda, ako ispitivač ima 500 sati naleta kao pilot na zračnim brodovima, uključujući 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja.

FCL.1010.FE FE — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FE potvrdu mora imati:

FI potvrdu u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlaštenje za tip

FCL.1005.TRE TRE — Privilegije i uvjeti

- (a) TRE(A) i TRE(PL). Privilegije TRE za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgom su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za prvo sticanje ovlaštenja za tip za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgom, kako je primjenjivo;
 - (2) provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip i IR;
 - (3) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL(A);
 - (4) ispita praktične osposobljenosti za sticanje MPL; ako ispitivač ispunjava zahtjeve navedene u FCL.925;
 - (5) procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje TRI ili SFI potvrda u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, pod uvjetom da su barem tri godine proveli u ulozi TRE i da su prošli posebno osposobljavanje za procjene stručnosti u skladu sa FCL.1015(b).
- (b) TRE(H). Privilegije TRE(H) su provođenje:
- (1) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
 - (2) provjeri stručnosti za produžavanje ili obnavljanje IR, ako TRE(H) ima važeći IR(H);
 - (3) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL(H);
 - (4) procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje TRI(H) ili SFI(H) potvrda, pod uvjetom da su barem tri godine proveli u ulozi TRE i da su prošli posebno osposobljavanje za procjene stručnosti u skladu sa FCL.1015(b).

FCL.1010.TRE TRE — Preduvjeti

- (a) TRE(A) i TRE(PL). Podnositelji zahtjeva za TRE potvrdu za avione i zrakoplove s pogonjenim uzgonom moraju:
- (1) za slučaj višepilotnih aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom, imati 1 500 sati naleta kao piloti višepilotnih aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - (2) za slučaj jednopilotnih kompleksnih aviona visokih performansi, imati 500 sati naleta kao pilot jednopilotnih aviona, od čega najmanje 200 sati mora biti kao PIC;
 - (3) imati CPL ili ATPL i TRI potvrdu za odgovarajući tip;
 - (4) za prvo sticanje TRE potvrde, moraju imati najmanje 50 sati letačkog osposobljavanja kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD koji predstavlja taj tip.
- (b) TRE(H). Podnositelji zahtjeva za TRE(H) potvrdu za helikoptere moraju:
- (1) imati TRI(H) potvrdu ili, u slučaju jednopilotnih jednomotornih helikoptera, važeću FI(H) potvrdu, za odgovarajući tip;
 - (2) za prvo sticanje TRE potvrde, moraju imati 50 sati letačkog osposobljavanja kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD koji predstavlja taj tip;
 - (3) za slučaj višepilotnih helikoptera, moraju imati CPL(H) ili ATPL(H) i 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - (4) za slučaj jednopilotnih višemotornih helikoptera:
 - (i) moraju imati 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - (ii) moraju imati CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenjivo, važeći IR(H);
 - (5) za slučaj jednopilotnih jednomotornih helikoptera:
 - (i) moraju imati 750 sati naleta kao piloti na helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - (ii) imati CPL(H) ili ATPL(H).
 - (6) Prije proširenja privilegija TRE(H) s jednopilotnih operacija na višepilotne operacije na istom tipu helikoptera, nositelj mora imati bilo:
 - (i) najmanje 100 sati u višepilotnim operacijama na tom tipu; ili
 - (ii) najmanje 350 sati u višepilotnim operacijama na bilo kojoj kategoriji zrakoplova.
 - (7) Za slučaj podnositelja zahtjeva za prvi višepilotni višemotorni TRE potvrdu, 1 500 sati letačkog iskustva na višepilotnim helikopterima kako je traženo u (b)(3) može se smatrati zadovoljavajuće ako imaju 500 sati naleta kao PIC na višepilotnom helikopteru istog tipa.

ODJELJAK 4.**Specifični zahtjevi za ispitivača za klasu — CRE
FCL.1005.CRE CRE — Privilegije**

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

- (a) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ovlaštenja za klasu i za tip;
- (b) provjera stručnosti za:
 - (1) produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu i za tip;
 - (2) produžavanje IR, pod uvjetom da su proveli barem 1 500 sati kao piloti aviona i barem 450 sati naleta u instrumentalnim uvjetima;

- (3) obnavljanje IR, pod uvjetom da ispunjavaju zahtjeve utvrđene u FCL.1010.IRE(a); i
- (4) produžavanje ili obnavljanje BIR, pod uvjetom da CRE ima:
 - (i) 1 500 sati naleta na dužnosti pilota aviona; i
 - (ii) 450 sati naleta prema IFR; i
- (c) ispita praktične osposobljenosti za proširenje privilegija nositelja LAPL(A) na drugu klasu ili varijantu aviona.

FCL.1010.CRE CRE — Preduvjeti

Podnositelji zahtjeva za CRE potvrdu moraju:

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

ODJELJAK 5.**Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlaštenje za
instrumentalno letenje****FCL.1005.IRE IRE – Privilegije**

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

- (a) IRE(A)

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

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

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

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

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

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

ODJELJAK 6.**Specifični zahtjevi za ispitivača na simulatoru – SFE****FCL.1005.SFE SFE — Privilegije i uvjeti**

- (a) Ispitivači na simulatoru za avione (SFE(A)) i SFE za zrakoplove s pogonjenim uzgonom (SFE(PL))

Privilegije SFE za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom su provođenje sljedećih ispita i provjera na FFS ili, za procjene navedene pod (5), na primjenjivom FSTD:

 - (1) ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;
 - (2) provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje IR, ako je kombinirano s produžavanjem ili obnavljanjem ovlaštenja za tip, pod uvjetom da su tokom protekle godine prošli provjeru stručnosti za tip zrakoplova uključujući i ovlaštenje za instrumentalno letenje;

- (3) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL(A);
 - (4) ispita praktične osposobljenosti za sticanje MPL, pod uvjetom da ispunjavaju zahtjeve navedene pod FCL.925; i
 - (5) procjenjivanja stručnosti za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje SFI potvrde u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, pod uvjetom da su proveli barem tri godine u ulozi AFE(A) i da su prošli posebno osposobljavanje za procjene stručnosti u skladu s FCL.1015 (b).
- (b) SFE za helikoptere (SFE(H))
- Privilegije SFE za helikoptere su provođenje sljedećih ispita i provjera na FFS ili, za procjene navedene pod (4), na FSTD koji je primjenjiv:
- (1) ispita praktične osposobljenosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip;
 - (2) provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje IR ako su te provjere kombinirane s produžavanjem ili obnavljanjem ovlaštenja za tip, pod uvjetom da su SFE tokom protekle godine koja prethodi provjeri stručnosti prošli provjeru stručnosti za tip zrakoplova uključujući i ovlaštenje za instrumentalno letenje;
 - (3) ispita praktične osposobljenosti za sticanje ATPL(H); i
 - (4) procjenjivanja stručnosti za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje SFI(H) potvrde, pod uvjetom da su proveli barem tri godine u ulozi SFE(H) i da su prošli posebno osposobljavanje za procjene stručnosti u skladu sa FCL.1015 (b).

FCL.1010.SFE SFE — Preduvjeti

- (a) SFE(A)
- Podnositelji zahtjeva za SFE(A) potvrdu moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:
- (1) za višepilotne avione:
 - (i) imati važeće ili istekle ATPL(A) i ovlaštenje za tip;
 - (ii) imati SFI(A) potvrdu za odgovarajući tip aviona; i
 - (iii) imati barem 1 500 sati naleta na višepilotnim avionima na dužnosti pilota;
 - (2) za jednopilotne složene avione visokih performansi:
 - (i) imati važeće ili istekle CPL(A) i ovlaštenje za tip;
 - (ii) imati SFI(A) potvrdu za odgovarajuću klasu ili tip aviona; i
 - (iii) imati barem 500 sati naleta na jednopilotnim avionima na dužnosti pilota;
 - (3) za prvo sticanje SFE potvrde, prošli su barem 50 sati osposobljavanja na simulatoru u ulozi TRI(A) ili SFI(A) na odgovarajućem tipu.
- (b) SFE(H)
- Podnositelji zahtjeva za SFE(H) potvrdu moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:
- (1) posjeduju ili su posjedovali ATPL(H) i ovlaštenje za odgovarajući tip helikoptera;
 - (2) posjeduju SFI(H) potvrdu za odgovarajući tip helikoptera;
 - (3) za slučaj višepilotnih helikoptera, moraju imati najmanje 1 000 sati naleta kao piloti višepilotnih helikoptera;
 - (4) za slučaj jednopilotnih helikoptera u višepilotnim operacijama, moraju imati najmanje 350 sati u višepilotnim operacijama u bilo kojoj kategoriji zrakoplova;
 - (5) za prvo sticanje SFE potvrde, prošli su najmanje 50 sati osposobljavanja na simulatoru u ulozi TRI(H) ili SFI(H) na odgovarajućem tipu.

ODJELJAK 7.

Specifični zahtjevi za ispitivača instruktora leta - FIE

FCL.1005.FIE FIE — Privilegije i uvjeti

- (a) FIE(A). Privilegije FIE na avionima su provođenje procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje potvrda za F FI(A), CRI(A), IRI(A) i TRI(A) na jednopilotnim avionima, ako imaju odgovarajući potvrdu instruktora.
- (b) FIE(H). Privilegije FIE na helikopterima su provođenje procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje potvrda za FI(H), IRI(H) i TRI(H) na jednopilotnim helikopterima, ako imaju odgovarajući potvrdu instruktora.
- (c) FIE(As). Privilegije FIE na zračnim brodovima su provođenje procjena stručnosti za sticanje, produžavanje ili obnavljanje potvrda instruktora za zračne brodove, ako imaju odgovarajući potvrdu instruktora.

FCL.1010.FIE FIE — Preduvjeti

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

Dodatak 1.

Priznavanje teorijskog znanja

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

1. 1. LAPL i PPL

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

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

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

1.4. Odstupajući od tačke 1.2. za izdavanje LAPL(A) nositelj SPL izdatog u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se

utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice s privilegijama za upravljanje TMG dužan je dokazati odgovarajući nivo teorijskog znanja za klasu jednomotornih klipnih aviona (kopno) u skladu sa FCL.135.A(a)(2).

2. CPL

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

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

021 - Opšte znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova i sistemi, struja, pogonski sistem i oprema za spasavanje

022 - Opšte znanje o zrakoplovima: mjerni uređaji

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

070 - Operativni postupci i

080 - Načela letenja.

2.3. Podnositeljima zahtjeva za izdavanje CPL koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za IR u istoj kategoriji zrakoplova priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja u području Ljudskog izvođenja i Meteorologije osim ako su završili kurs osposobljavanja za IR u skladu s Odjeljkom A.a. Dodatka 6. ovog aneksa (Dio-FCL).

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

3. ATPL

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

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

021 - Opšte znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova i sistemi, struja, pogonski sistem i oprema za spasavanje

022 - Opšte znanje o zrakoplovima: mjerni uređaji

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

070 - Operativni postupci i

080 - Načela letenja.

3.3. Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(A) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za CPL(A) priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz predmeta Komunikacije.

3.4. Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(H) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- Zrakoplovno pravo,
- Načela letenja (helikopter) i
- Komunikacija.

3.5. Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(A) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za IR(A) priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz predmeta Komunikacije.

3.6. Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(H) s dozvolom IR(H) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- Načela letenja (helikopter) i
- Komunikacija.

4. IR

4.1. Podnositeljima zahtjeva za IR ili BIR koji su uspješno položili odgovarajuće ispite iz teorijskog znanja za CPL u istoj kategoriji zrakoplova za potrebe ispunjavanja zahtjeva za teorijsko znanje priznaje se teorijsko znanje iz sljedećih predmeta:

- Ljudske sposobnosti,
- Meteorologija,
- Komunikacija.

4.2. Podnositelji zahtjeva za izdavanje dozvole IR(H) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za ATPL(H) VFR moraju položiti ispite za sljedeće predmete:

- Zrakoplovno pravo,
- Planiranje i nadzor leta i
- Radio-navigacija.

Dodatak 2.**Nivoi ovlaštenja iz znanja jezika – stručni, napredni i operativni nivo**

Nivo	Izgovor	Jezička struktura	Vokabular	Lakoća izražavanja	Razumijevanje	Govorna interakcija
Stručni (Nivo 6)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod uticajem maternjeg jezika ili regionalne varijante, gotovo nikad ne utiču na razumijevanje.	Jednostavne i složene gramatičke i rečenične strukture koristi dosljedno i njima dobro vlada.	Raspon i tačnost vokabulara su dovoljni za uspješno komuniciranje o širokom rasponu poznatih i nepoznatih tema. Vokabular je svojstven nekom narječju, nijansiran i osjetljiv na izraz.	Duže vrijeme može govoriti prirodno, tečno bez napora. Mijenja tačnost govora kako bi postigao stilski efekat, npr. naglasio poentu. Koristi spontano odgovarajuće diskurzivne oznake i konektore.	Razumijevanje je dosljedno tačno u gotovo svim kontekstima i uključuje razumijevanje jezičkih i kulturnih istančanosti.	Reaguje s lakoćom u gotovo svim situacijama. Osjetljiv je na govorne i negovorne znakove, i odgovara na njih prikladno.
Napredni (Nivo 5)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod uticajem maternjeg jezika ili regionalne varijante, rijetko utiču na razumijevanje.	Jednostavne gramatičke i rečenične strukture koristi dosljedno i njima dobro vlada. Koristi složene strukture, ali s greškama koje ponekad mijenjaju značenje.	Raspon i tačnost vokabulara su dovoljni za uspješno komuniciranje o opštim i konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst. Govornik dosljedno i uspješno parafrazira. Vokabular je ponekad svojstven nekom narječju.	Duže vrijeme može govoriti relativno lako o poznatim temama, ali ne može stilski promijeniti tačnost govora. Može koristiti odgovarajuće diskurzivne oznake ili konektore.	Razumijevanje je potpuno kad je riječ o opštim, konkretnim temama i o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst te uglavnom tačan kada je govornik suočen s jezičkom ili situacijskom poteškoćom ili neočekivanim obratom događaja. Sposoban je razumjeti široki izbor stilske govora (dijalekt i/ili naglasak) ili izraze.	Reakcije su trenutne, prikladne i informativne. Uspijeva voditi vezu govornik/slušatelj.
Nivo	Izgovor	Jezička struktura	Vokabular	Lakoća izražavanja	Razumijevanje	Govorna interakcija
Operativni (Nivo 4)	Izgovor, naglasak, ritam i intonacija su pod uticajem maternjeg jezika ili regionalne varijante, gotovo nikad ne utiču na razumijevanje.	Jednostavne gramatičke i rečenične strukture koristi kreativno i uglavnom njima dobro vlada. Greške se mogu pojaviti, posebno u neuobičajenim ili neočekivanim okolnostima, ali to rijetko mijenja značenje.	Raspon i tačnost vokabulara uglavnom su dovoljni za uspješno komuniciranje o opštim i konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst. Govornik često uspješno parafrazira kad mu nedostaje vokabular zbog neuobičajenih ili neočekivanih okolnosti.	Izvršno vrijeme može govoriti odgovarajućim tempom. Ponekad može doći do gubitka tačnosti na prelazu od uvijekbanog ili formulaičnog govora u spontanu interakciju, ali to ne sprečava djelotvorno komuniciranje. U određenoj se mjeri služi diskurzivnim oznakama i konektorima. Poštalice koje koristi ne odvlače pažnju.	Razumijevanje je uglavnom potpuno kad je riječ o opštim ili konkretnim temama te o specifičnim temama vezanim uz radni kontekst, kad je naglasak ili varijanta kojom govori dovoljno razumljiva međunarodnoj zajednici. Kada se govornik suoči s jezičkom ili situacijskom poteškoćom ili neočekivanim obratom događaja, razumijevanje može biti usporeno ili zahtijeva objašnjenje.	Reakcije su uglavnom trenutne, prikladne i informativne. Započinje i vodi razgovor čak i kada dođe do neočekivanog obrata događaja. Primjereno rješava moguće nesporazume postavljanjem pitanja, potvrđivanjem ili objašnjavanjem.

Napomena: Prvobitni tekst iz Dodatka 2. Prebačen je u AMC, vidjeti takođe pojašnjenje

Dodatak 3.**Kursevi osposobljavanja za sticanje CPL i ATPL**

- Ovaj dodatak opisuje zahtjeve za različite vrste kurseva osposobljavanja za sticanje CPL i ATPL, sa i bez IR.
- Podnositelj zahtjeva koji želi preći u drugi ATO tokom kursa osposobljavanja mora podnijeti zahtjev nadležnom organu za formalnu procjenu potrebnih daljih sati osposobljavanja.

**A. Integrirani ATP kurs osposobljavanja — avioni
OPŠTI DIO**

- Cilj integriranog ATP(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu i sticanje CPL(A)/IR.
- Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja

u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.

- Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(A) ili PPL(H), priznaće se 50% sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.
- Kurs mora sadržavati:
 - osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(A);
 - osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje;
 - osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim avionima; i

- (d) osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega u skladu s FCL.745.A osim ako su podnositelji zahtjeva već završili taj kurs osposobljavanja prije početka integriranog ATP kursa.
5. Podnositelji zahtjeva koji nisu zadovoljili ili nisu u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(A) kurs mogu zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako ispunjavaju primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

TEORIJSKO ZNANJE

6. Kurs ATP(A) osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja.
- 7.1. MCC kurs mora sadržavati najmanje 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbi.
- 7.2. Osposobljavanje za teorijsko znanje u području izbjegavanja nepravilnog položaja i vraćanje u pravilan položaj provodi se u skladu sa 745.A.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

8. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih ATPL(A) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

9. Letačko osposobljavanje, ne uključujući kurs osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše 55 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na zemlji. Unutar ukupnih 195 sati podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:
- (a) 95 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše 55 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji;
- (b) 70 sati u ulozi PIC, od čega najviše 55 sati može biti u ulozi SPIC. Vrijeme instrumentalnog naleta u ulozi SPIC računa se kao vrijeme naleta u ulozi PIC do najviše 20 sati;
- (c) 50 sati rutnog navigacijskog letenja kao PIC, uključujući jedan VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja; i
- (d) 5 sati naleta noću, od čega 3 sata osposobljavanja s instruktorom, što uključuje barem:
- (1) 1 sat rutnog navigacijskog letenja;
- (2) 5 samostalnih polijetanja; i
- (3) 5 samostalnih slijetanja s potpunim zaustavljanjem;
- (e) letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega u skladu sa FCL.745.A;
- (f) 115 sati instrumentalnog naleta, što uključuje barem:
- (1) 20 sati kao SPIC;
- (2) 15 sati MCC, koji se mogu izvesti na FFS ili FNPT II;
- (3) 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:
- (i) 25 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji na FNPT I; ili
- (ii) 40 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji na FNPT II, FTD 2 ili FFS, od čega najviše 10 sati može biti izvedeno na FNPT I.

Podnositeljima zahtjeva koji imaju BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog

instrumentalnog letenja priznaje se do najviše 10 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtijevanog vremena za instrumentalno osposobljavanje. Sati na BITD se ne priznaju;

(g) 5 sati na avionu koji ima:

(1) potvrdu za prijevoz najmanje 4 osobe; i

(2) elisu promjenjivog koraka i uvlačeće podvozje.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

B. Modularni ATP kurs osposobljavanja — Avioni

1. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom kursu moraju:
- (a) imati najmanje PPL(A) izdat u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije; i
- završiti najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja za teorijsko znanje:
- (1) za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(A): 650 sati;
- (2) za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(A): 400 sati;
- (3) za podnositelje zahtjeva koji imaju IR(A): 500 sati;
- (4) za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(A) i IR(A): 250 sati.

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

C. Integrirani CPL/IR kurs osposobljavanja — Avioni

OPŠTI DIO

1. Cilj integriranog CPL(A) i IR(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim jednomotornim ili višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu i sticanje CPL(A)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(A)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije. U slučaju da je podnositelj zahtjeva nositelj PPL(A) ili PPL(H), priznaće mu se 50% sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.
4. Kurs mora sadržavati:
- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A) i do nivoa znanja potrebnog za IR; i
- (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL/IR(A) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(A)/IR teorijski kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) i IR daju.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje, ne uključujući kurs osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 180 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 40 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 180 sati, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:

- 80 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
- 70 sati u ulozi PIC, od čega najviše 55 sati može biti u ulozi SPIC. Vrijeme instrumentalnog naleta u ulozi SPIC računa se kao vrijeme naleta u ulozi PIC do najviše 20 sati;
- 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i
- 100 sati instrumentalnog letenja koji sadrže najmanje:
 - 20 sati kao SPIC; i
 - 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:
 - 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I; ili
 - 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT II, FTD 2 ili FFS, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT I.

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

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

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

D. Integrirani CPL kurs osposobljavanja — Avioni**OPŠTI DIO**

- Cilj integriranog CPL(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban za sticanje CPL(A).
- Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
- Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(A) ili PPL(H),

priznaće se 50% sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva, ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.

4. Kurs mora sadržavati:

- osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A); i
 - osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(A) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

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

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

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

E. Modularni CPL kurs osposobljavanja — Avioni**OPŠTI DIO**

- Cilj modularnog CPL(A) kursa osposobljavanja je osposobiti nositelje PPL(A) do nivoa stručnosti koji im je potreban za sticanje CPL(A).

2. Prije pohađanja modularnog CPL(A) kursa osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora biti nositelj PPL(A) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije.

3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora:

- (a) imati 150 sati naleta; pri čemu 50 sati mora biti na avionima na dužnosti PIC, od čega 10 sati rutno navigacijsko letenje.

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

- (1) 20 sati na helikopterima, ako podnositelj zahtjeva imaju PPL(H);
(2) 50 sati na helikopterima, ako podnositelj zahtjeva imaju CPL(H);
(3) 10 sati na TMG ili jedrilicama;
(4) 20 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva imaju PPL(As);
(5) 50 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva imaju CPL(As);

- (b) ispuniti preduvjete za sticanje ovlaštenja za klasu ili tip za višemotorne avione u skladu s Poddijelom H, ako će se višemotorni avion koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

4. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(A) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.

5. Kurs mora sadržavati:

- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(A); i
(b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Podnositelj zahtjeva bez IR moraju obaviti najmanje 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalno letenje na uređaju na BITD, FNPT I ili II, na FTD 2 ili na FFS.

9. Podnositeljima zahtjeva koji imaju važeći IR(A) priznaje se u potpunosti nalet za potrebe ispunjavanja zahtjeva za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositeljima zahtjeva koji imaju važeći IR(H) priznaje se do najviše 5 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtjeva za instrumentalno letenje s instruktorom, pri čemu najmanje 5 sati naleta za osposobljavanje za instrumentalno letenje s instruktorom mora biti u avionu. Podnositeljima zahtjeva koji imaju BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog letenja priznaje se do najviše 10 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtijevanog vremena za instrumentalno osposobljavanje.

10. (a) Podnositelj zahtjeva koji imaju važeći IR moraju imati 15 sati letačkog osposobljavanja za vizuelno letenje s instruktorom.

- (b) Podnositelj zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za avion moraju dodatno imati najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem.

11. Najmanje 5 sati letačkog osposobljavanja mora se izvesti na avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stalni trap.

ISKUSTVO

12. Podnositelj zahtjeva za sticanje CPL(A) mora imati najmanje 200 sati naleta na avionu, uključujući najmanje:

- (a) 100 sati kao PIC, od čega 20 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

- (b) 5 sati naleta na avionu mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i

- (c) 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega 5 sati može biti instrumentalni nalet na tlu na FNPT I, FNPT II ili FFS. Podnositeljima zahtjeva koji imaju BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog letenja priznaje se do najviše 10 sati naleta za potrebe ispunjavanja zahtijevanog vremena za instrumentalno osposobljavanje. Sati na BITD se ne priznaju;

- (d) 6 sati naleta mora se obaviti na višemotornom avionu, ako se višemotorni avion koristi u ispitu praktične osposobljenosti.

- (e) PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 200 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

- (i) 30 sati na helikopteru, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(H); ili
(ii) 100 sati na helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(H); ili
(iii) 30 sati na TMG ili jedrilicama; ili
(iv) 30 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(As); ili
(v) 60 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(As).

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

F. Integrirani ATP/IR kurs osposobljavanja — Helikopteri OPŠTI DIO

1. Cilj integriranog ATP(H)/IR kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim helikopterima u komercijalnom zračnom prijevozu i sticanje CPL(H)/IR.

2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(H)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.

3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije.

Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(H), priznaće se 50% sati određenog iskustva, i to do maksimalno:

- (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Kurs mora sadržavati:
- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(H) i do nivoa znanja za IR;
 - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje; i
 - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(H)/IR kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

- 8. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih ATPL(H) i IR daju.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

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

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

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

samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

- (e) 50 sati instrumentalnog naleta s instruktorom sadržavajući:
 - (i) 10 sati naleta osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
 - (ii) 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom helikopteru.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

G. Integrirani ATP tečaj osposobljavanja — Helikopteri

- 1. Cilj integriranog ATP(H) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim helikopterima s ograničenjem na VFR privilegije u komercijalnom zračnom prijevozu i sticanje CPL(H).
- 2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
- 3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(H), priznaće se 50% sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
 - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
- 4. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(H);
 - (b) osposobljavanje za vizuelno i osnovno instrumentalno letenje; i
 - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.
- 5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(H) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

- 6. Kurs ATP(H) osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 650 sati osposobljavanja.
- 7. MCC kurs mora sadržavati najmanje 20 sati vježbi za osposobljavanje za teorijsko znanje.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

- 8. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih ATPL(H) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

- 9. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 150 sati, uključujući sve testove napretka. Unutar ukupnih 150 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
 - (a) 95 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:

- (i) 75 sati osposobljavanja za vizuelno letenje može uključivati:
 - (1) 30 sati na helikopteru FFS nivoa C/D; ili
 - (2) 25 sati na helikopteru FTD 2, 3; ili
 - (3) 20 sati na helikopteru FNPT II/III; ili
 - (4) 20 sati na avionu ili TMG;
- (ii) 10 sati osnovnog osposobljavanja za instrumentalno letenje može uključivati 5 sati na najmanje helikopteru FNPT I ili na avionu;
- (iii) 10 sati MCC, koji se mogu izvesti na helikopteru: helikopteru FFS ili FTD 2, 3(MCC) ili FNPT II/III(MCC).

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

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

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

H. Modularni ATP kurs osposobljavanja — Helikopteri

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

I. Integrirani CPL/IR kurs osposobljavanja — Helikopteri OPŠTI DIO

- 1. Cilj integriranog CPL(H)/IR kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim višemotornim helikopterima i sticanje CPL(H)/IR na višemotornim helikopterima.
- 2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(H)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.

- 3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(H), priznaće se 50% sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
 - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
- 4. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(H) i do nivoa znanja za IR, i prvo sticanje ovlaštenja za tip višemotornog helikoptera; i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
- 5. Podnositelj zahtjeva, koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(H)/IR kurs, može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

- 7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) i IR daju.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

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

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

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

- (i) 10 sati osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
- (ii) 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom helikopteru.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

J. Integrirani CPL kurs osposobljavanja — Helikopteri OPŠTI DIO

1. Cilj integriranog CPL(H) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban za sticanje CPL(H).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije. Podnositelju zahtjeva koji je nositelj PPL(H), priznaće se 50% sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
 - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(H); i
 - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva, koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(H) kurs, može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

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

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS helikoptera koji se

koristio za osposobljavanje za vizuelno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

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

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

K. Modularni CPL kurs osposobljavanja — Helikopteri OPŠTI DIO

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

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

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

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

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

ISKUSTVO

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

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

L. Integrirani CPL/IR kurs osposobljavanja — Zračni brodovi**OPŠTI DIO**

1. Cilj integriranog CPL(As)/IR(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove na zračnim brodovima i sticanje CPL(As)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(As)/IR kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške

konvencije. U slučaju da je podnositelj zahtjeva nositelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznaće mu se najviše do:

- (a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako je podnositelj zahtjeva nositelj ovlaštenja za noćno letenje za zračni brod.
4. Kurs mora sadržavati:
- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As) i do nivoa znanja potrebnog za IR; i prvo ovlaštenje za tip za zračni brod; i
 - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva, koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL/IR(As) kurs, može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

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

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

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

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

**M. Integrirani CPL kurs osposobljavanja — Zračni brodovi
OPŠTI DIO**

1. Cilj integriranog CPL(As) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban za sticanje CPL(As).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(As) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao nositelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije. U slučaju da je podnositelj zahtjeva nositelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznaće mu se najviše do:
 - (a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako je podnositelj zahtjeva nositelj ovlaštenja za noćno letenje za zračni brod.
4. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As); i
 - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL (As) kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

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

- (f) 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na zračnom brodu.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

**N. Modularni CPL kurs osposobljavanja — Zračni brodovi
OPŠTI DIO**

1. Cilj modularnog CPL(As) kursa osposobljavanja je osposobiti nositelje PPL(As) do nivoa stručnosti koji im je potreban za sticanje CPL(As).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(As) kursa osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora:
 - (a) biti nositelj PPL(As) izdatog u skladu s Prilogom 1. Čikaške konvencije;
 - (b) imati završenih 200 sati naleta kao pilot zračnih brodova, uključujući 100 sati kao PIC, od čega 50 sati mora biti rutno navigacijsko letenje.
3. Podnositelj zahtjeva, koji želi pohađati modularni CPL(As) kurs osposobljavanja, mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.
4. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za CPL(As); i
 - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

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

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

6. **Podnositelj** zahtjeva mora dokazati nivo znanja koji odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Podnositelji zahtjeva bez IR moraju završiti najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, od čega:

10 sati osposobljavanja za vizuelno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na FFS ili FTD 2,3 ili FNPT II, III zračnog broda; i

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

ISKUSTVO

10. Podnositelji zahtjeva za CPL(As) moraju imati završenih najmanje 250 sati naleta na zračnim brodovima, uključujući 125 sati kao PIC, od čega 50 sati rutnog letenja kao PIC,

uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM), tokom kojeg se mora obaviti slijetanje sa zaustavljanjem na određenoj aerodromu.

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

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

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

Dodatak 4.

Ispit praktične osposobljenosti za sticanje CPL

A. Opšti dio

- Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za CPL mora završiti osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti na ispitu.
- Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti sve odgovarajuće sekcije ispita praktične osposobljenosti. Ako bilo koji dio sekcije nije uspješno položen, smatraće se da ta sekcija nije uspješno položena. Neuspjeh u više od jedne sekcije zahtijeva da podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Podnositelj zahtjeva, koji nije uspješno položio samo jedan odjeljak, mora ponoviti samo neuspješno položeni odjeljak. Neuspjeh u bilo kojoj sekciji tokom ponovljene provjere, uključujući one sekcije koje su uspješno položene u prethodnom pokušaju, zahtijeva da podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Sve odgovarajuće sekcije provjere praktične osposobljenosti moraju se završiti unutar 6 mjeseci. Neuspjeh da se postigne uspješan prolaz u svim odgovarajućim sekcijama provjere u dva pokušaja zahtijeva dodatno osposobljavanje.
- Dodatno osposobljavanje može se zahtijevati nakon bilo kojeg neuspješno položenog ispita praktične osposobljenosti.

PROVOĐENJE ISPITA

- Ako podnositelj zahtjeva izabere da se ispit praktične osposobljenosti prekine zbog razloga koje ispitivač u letu (FE) smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijeli ispit. Ako je provjera prekinuta zbog razloga koje FE smatra opravdanim, na dodatnom letu moraju se provesti/ispitati samo one sekcije koje nisu završene.
- Na diskreciju FE, podnositelj zahtjeva može ponoviti jednom bilo koji manevar ili proceduru provjere. FE može prekinuti provjeru u bilo kojoj fazi ako smatra da pokazane letačke vještine/sposobnosti podnositelja zahtjeva zahtijevaju ponavljanje cijele provjere.
- Od podnositelja zahtjeva se mora zahtijevati da leti zrakoplovom s pozicije s koje je moguće obaviti PIC dužnosti i da obavi provjeru kao da drugi član posade nije prisutan. Odgovornost za let se preuzima u skladu s propisima.
- Podnositelj zahtjeva mora ukazati FE koje je provjere i dužnosti obavio, uključujući identifikaciju radio-navigacijskih sredstava. Provjere moraju biti završene u skladu s listom provjere zrakoplova na kojem se ispit održava. Tokom prijetne pripreme za ispit, podnositelj zahtjeva je obavezan odrediti postavke snage i brzine. Performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje moraju biti izračunate od strane podnositelja zahtjeva u skladu s

operativnim priručnikom ili priručnikom za letenje zrakoplova koji se koristi.

- FE neće učestvovati u upravljanju zrakoplovom osim kada je potrebna intervencija u svrhu sigurnosti ili da se izbjegne neprihvatljivo zadržavanje/kašnjenje ostalog prometa.

B. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL — Avioni

- Avion koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora ispunjavati zahtjeve za avione koji se koriste u svrhu osposobljavanja, i mora biti certificiran za prijevoz najmanje 4 osobe, imati elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.
- Ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE i određite mora biti kontrolirani aerodrom. Podnositelj zahtjeva je odgovoran za planiranje leta i mora osigurati da je sva oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Trajanje leta mora biti najmanje 90 minuta.
- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnosti:
 - upravljanja avionom unutar njegovih ograničenja;
 - izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
 - Ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
 - primjenjivanja zrakoplovnog znanja; i
 - održavanja kontrole zrakoplova u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevara nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

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

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

SADRŽAJ ISPITA

- Dijelovi sekcije 2(c) i (e)(iv), i cjelokupne sekcije 5 i 6 mogu biti izvedene na FNPT II ili na FFS. Korištenje lista provjera aviona, vođenje zrakoplova, upravljanje avionom korištenjem spoljnih vizuelnih referenci, procedura sprečavanja zaleđivanja, odnosno procedura odleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PRETPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET	
A	Pretpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i ravnoteže aviona, Meteorološki izvještaj, NOTAM-i
B	Prijeletni pregled aviona i održavanje
C	Vožnja po tlu i polijetanje
D	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje (trim)
E	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
F	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (posmatranje)
G	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
ODJELJAK 2. OPŠTI ZRAKOPLOVNI POSTUPCI	
A	Upravljanje avionom prema spoljnim vizuelnim orijentirima, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i spuštajući let, te posmatranje okoline
B	Let na kritično malim brzinama uključujući prepoznavanje i vraćanje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona

C	Zaokreti, uključujući zaokrete u konfiguraciji za slijetanje. Oštri okreti nagiba 45°
D	Let na kritično velikim brzinama, uključujući i prepoznavanje i izvlačenje iz spiralnog poniranja
E	Let isključivo po instrumentima, uključujući: (i) Horizontalni let, konfiguracija za horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine leta (ii) Penjući i spuštajući zaokreti 10°-30° nagiba (iii) Ispravljanje aviona iz neuobičajenih položaja (iv) Upotreba ograničenog broja instrumenata
F	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
ODJELJAK 3. POSTUPCI NA RUTI	
A	Upravljanje avionom prema spoljnim vizuelnim orijentirima, uključujući postavke zrakoplova u krstarenju za dolet/izdržljivost
B	Orijentacija, čitanje karte
C	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, posmatranje
D	Podešavanje visinomjera, održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
E	Nadgledanje toka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadate linije puta i ispravljanje
F	Posmatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
G	Let po zadatoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava (letenje po instrumentima), primjena promijenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizuelno letenje)
ODJELJAK 4. PRILAZ I SLIJETANJE	
A	Postupci prilaza, postavljanje visinomjera, provjere, posmatranje
B	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
C	Produžavanje s male visine
D	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uvjetima)
E	Slijetanje na kratku stazu
F	Prilaz i slijetanje bez snage (jednomotorni avioni samo)
G	Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
H	Radnje poslije leta
ODJELJAK 5. VANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 4.	
A	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na bezbjednoj visini), vježba za slučaj požara
B	Otkazi opreme uključujući izvlačenje stajnog trapa zamjenskim načinom, otkazi kočnica i elektroopreme
C	Prisilno slijetanje (simulirano)
D	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
E	Usmeno ispitivanje
ODJELJAK 6. SIMULIRANI ASIMETRIČNI LET I RELEVANTNE STAVKE ZA KLASU ILI TIP	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 5.	
A	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na bezbjednoj visini ako se ne izvodi na FFS)
B	Asimetrični prilaz sa produžavanjem (go-around)
C	Asimetrični prilaz sa slijetanjem sa potpunim zaustavljanjem
D	Gašenje motora i ponovno pokretanje (engine shutdown)
E	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci, vođenje zrakoplova
F	Kako je odredio FE, bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip aviona, ako je primjenjivo: (i) Sistemi aviona uključujući upotrebu auto-pilota (ii) Sistem za održavanje pritiska (pressurisation system) (iii) Upotreba sistema za odleđivanje i protiv zaleđivanja
G	Usmeno ispitivanje

C. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL — Helikopteri

- Helikopter koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora ispunjavati zahtjeve za helikoptere koji se koriste u svrhu osposobljavanja.
- Područje i ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE i sve operacije na malim visinama i lebdjenje mora biti na odobrenim aerodromima/operativnim površinama. Rute koje se koriste za odjeljak 3 mogu završiti na aerodromu polaska ili na drugom aerodromu i jedno odredište mora biti kontrolirani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može

se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 90 minuta.

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost:
 - upravljanja helikopterom unutar njegovih ograničenja;
 - izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
 - ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
 - primjenjivanja zrakoplovnog znanja; i
 - održavanja kontrole helikoptera u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevara nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

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

Visina	
normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)
Putanja leta po radio-sredstvu	± 10°
Smjer letenja	
normalan let	± 10°
pri simuliranom otkazu motora	± 15°
Brzina	
polijetanje i prilaz	± 5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 10 čvorova
Zanošenje (Ground drift)	
T.O. lebdjenje I.G.E.	± 3 stope (ft)
Slijetanje bez zanošenja bočno ili unazad	

SADRŽAJ ISPITA

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

ODJELJAK 1. PRIJELETNE/POSILIJELETNE PROVJERE I PROCEDURE	
a	Znanje o helikopterima (npr. tehnička knjiga, gorivo, masa i ravnoteža, performanse), planiranje leta, dokumentacija, NOTAM-i, meteorologija
b	Prijeletni pregled/postupci, položaj i svrha dijelova
c	Pregled pilotske kabine, procedure pokretanja motora
d	Provjera komunikacijske i navigacijske opreme, izbor i postavljanje frekvencija
e	Prijeletne procedure, R/T postupci, održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC
f	Parkiranje, gašenje motora i poslijeletne procedure
ODJELJAK 2. MANEVRI LEBDENJA, NAPREDNO UPRAVLJANJE UKLJUČUJUĆI OGRANIČENO PODRUČJE	
a	Polijetanje i slijetanje (uzdizanje i slijetanje)
b	Vožnja po tlu (taksiranje), taksiranje u lebdjenju
c	Stacionarno lebdjenje s čeonim/bočnim/leđnim vjetrom
d	Zaokreti u stacionarnom lebdjenju za 360° lijevi i desni (zaokreti u mjestu)
e	Manevri lebdjenja prema naprijed, bočno i nazad
f	Simulirani otkaz motora u lebdjenju
g	Brzo zaustavljanje u vjetar i niz vjetar
h	Slijetanje i polijetanje s nepripremljenih/kosih terena
i	Polijetanje (različiti profili)
j	Polijetanje s bočnim vjetrom i niz vjetar (ako je primjenjivo)
k	Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (stvarno ili simulirano)
l	Prilazi (različiti profili)
m	Polijetanje i slijetanje s ograničenom snagom
n	Autorotacije (FE će izabrati dvije od sljedećih predloženih stavki za izvođenje autorotacija - osnovna autorotacija, autorotacija brzinom najvećeg doleta, autorotacija na minimalnoj brzini, autorotacija sa zaokretom za 360°)
o	Slijetanje iz autorotacije
p	Izvođenje prinudnog slijetanja s povratom (dodavanjem) snage
r	Provjera snage, tehnika nadzora, tehnika prilaza i odleta
ODJELJAK 3. NAVIGACIJA – PROCEDURE NA RUTI	
a	Navigacija i orijentacija na različitim visinama, čitanje karata

b	Održavanje visine, brzine i smjera leta, opažanje prostora letenja, podešavanje visinomjera
c	Praćenje leta, navigacioni plan leta, kontrola potrošnje goriva, dolet s preostalom količinom goriva, ETA, procjena odstupanja od zadate linije puta i ispravljanje, praćenje instrumenata
d	Posmatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
e	Let po zadatoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava
f	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC i pridržavanje pravila itd.
ODJELJAK 4. PROCEDURE U LETU I MANEVRI SAMO PO INSTRUMENTIMA	
a	Horizontalni let, kontrola pravca, visine, brzine
b	Standardni horizontalni zaokreti s nagibom do 30° u zadate smjerove, lijevo i desno za 180° do 360°
c	Penjući i spuštajući zaokreti, uključujući standardne zaokrete u zadate smjerove
d	Povratak iz nepravilnih položaja
e	Zaokreti s nagibom od 30°, sa skretanjem za 90° lijevo i desno
ODJELJAK 5. NEREDOVNI I POSTUPCI U OPASNOSTI (SIMULIRANO GDJE JE MOGUĆE)	
Primjedba (1) Kada se ispit provodi na višemotornom helikopteru vježba simuliranog otkaza motora, uključujući prilaz i slijetanje s jednim motorom, moraju biti uključeni u provjeru.	
Primjedba (2) FE će odabrati četiri stavke od sljedećih:	
a	Kvarovi motora, uključujući kvarove uređaja za automatsko doziranje goriva (governor), zaleđivanje raplinjača i motora, uljnih sistema, ako je primjenjivo
b	Kvarovi sistema goriva
c	Kvarovi električnog sistema
d	Kvarovi hidrauličnog sistema, uključujući prilaz i slijetanje bez hidraulike, ako je primjenjivo
e	Kvar glavnog rotora i/ili repnog rotora (samo na FFS ili kroz diskusiju)
f	Vježbe za slučaj požara, uključujući kontrolu i otklanjanje dima, ako je primjenjivo
g	Druge nestandardne i procedure u opasnosti, kao što su opisane u odgovarajućem letaćkom priručniku, uključujući za višemotorne helikoptere: Simulirani otkaz motora u polijetanju; Prekinuto polijetanje na ili prije TDP ili sigurno prinudno slijetanje na ili prije DPATO, ubrzo nakon TDP ili DPATO Slijetanje sa simuliranim otkazom motora: Slijetanje ili produžavanje nakon otkaza motora prije LDP ili DPBL, nakon LDP ili sigurno prinudno slijetanje nakon DPBL

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

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

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

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

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

SADRŽAJ ISPITA

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

ODJELJAK 1. PRETPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET	
a	Pretpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i ravnoteže, Meteorološki izvještaj, NOTAM
b	Prijeletni pregled zračnog broda i održavanje
c	Procedura odveza zračnog broda, upravljanje na zemlji i polijetanje
d	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje (trim)
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (posmatranje)
g	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
ODJELJAK 2. OPŠTI ZRAKOPLOVNI POSTUPCI	
a	Upravljanje zračnim brodom prema spoljnim vizuelnim orijentirima, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i spuštajući let, te posmatranje okoline
b	Let na visini pritiska
c	Zaokreti
d	Stma snižavanja i penjanja
e	Let isključivo po instrumentima, uključujući: - Horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine leta - Penjući i spuštajući zaokreti - Ispravljanje iz neuobičajenih položaja - Upotreba ograničenog broja instrumenata
f	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
ODJELJAK 3. POSTUPCI NA RUTI	
a	Upravljanje zračnim brodom prema vanjskim vizuelnim orijentirima, uzimajući u obzir dolet/izdržljivost
b	Orijentacija, čitanje karte
c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, posmatranje
d	Podešavanje visinomjera, održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
e	Nadgledanje toka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadate linije puta i ispravljanje
f	Posmatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
g	Let po zadatoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava (letenje po instrumentima), primjena promijenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizuelno letenje)
ODJELJAK 4. PRILAZ I SLIJETANJE	
a	Postupci prilaza, postavljanje visinomjera, provjere, posmatranje
b	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci
c	Produžavanje s male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uvjetima)
e	Slijetanje na kratku stazu
f	Prilaz i slijetanje bez snage (jednomotorni avioni samo)
g	Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
h	Radnje poslije leta
ODJELJAK 5. VANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 4.	
a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na bezbjednoj visini), vježba za slučaj požara
b	Otkazi opreme
c	Prisilno slijetanje (simulirano)
d	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci

e	Usmeno ispitivanje
ODJELJAK 6. BITNE STAVKE ZA POJEDINU KLASU/TIP	
Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 5.	
a	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na bezbjednoj visini ako se ne izvodi na FFS)
b	Prilaz i produžavanje (go around) s otkazanim motorom(ima)
c	Prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem sa otkazanim motorom(ima)
d	Nepravilnosti u radu/otkazi u sistemu opdržavanja pritiska
e	Održavanje radio-veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC, R/T postupci, vođenje zrakoplova
f	Kako je odredio FE, bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip, ako je primjenjivo: (i) Sistemi zračnog broda (ii) Upravljanje sistemom za održavanje pritiska
g	Usmeno ispitivanje

Dodatak 5.**Integrirani MPL kurs osposobljavanja****OPŠTI DIO**

1. Cilj integriranog MPL kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti koji im je potreban kako bi mogli obavljati poslove kopilota na višemotornim višepilotnim mlaznim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu u VFR i IFR uvjetima i sticanje MPL.
2. MPL kurs osposobljavanja odobriće se samo ATO koji je dio operatora komercijalnog zračnog prijevoza koji je certificiran u skladu s Dijelom-ORO ili koji ima poseban sporazum s takvim operatorom.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani MPL kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom kursu osposobljavanja u ATO. Osposobljavanje se zasniva na kompetencijama i provodi se u radnom okruženju sa višočlanom posadom.
4. Osposobljavanje se može dopustiti samo podnositeljima zahtjeva koji su početnici.
5. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do nivoa znanja potrebnog za ATPL(A);
 - (b) osposobljavanje za vizuelno i instrumentalno letenje;
 - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim avionima; i
 - (d) osposobljavanje za ovlaštenje za tip.
6. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni MPL kurs može zatražiti od nadležnog organa polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 240 sati, što uključuje sate kao PF i PM, u stvarnom i simuliranom letu, i mora pokrivati sljedeće četiri faze osposobljavanja:
 - (a) Faza 1. – Osnovne letačke vještine
Posebno osnovno osposobljavanje za jednopilotni avion
 - (b) Faza 2. – Osnovno
Uvođenje višočlanih operacija i instrumentalnog leta
 - (c) Faza 3. – Prijelazno

Primjena višočlanih operacija na višemotorne mlazne avione koji su certificirani kao avioni visokih performansi u skladu s Aneksom I (Dio 21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.

(d) Faza 4. – Napredno

Osposobljavanje za ovlaštenje za tip u kompanijskom okruženju.

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

Osposobljavanje u asimetričnom letu mora se obaviti na avionu ili FFS.

8. a Letačko iskustvo u stvarnom letu uključuje:

- (a) sve zahtjeve u pogledu iskustva iz Poddijela H;
- (b) letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega u skladu s FCL.745.A;
- (c) vježbe osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vraćanje iz njega na avionu povezane s posebnostima relevantnog tipa u skladu s FCL.725.A(c);
- (d) noćno letenje;
- (e) let isključivo prema instrumentima; i
- (f) iskustvo potrebno za sticanje relevantnog nivoa sposobnosti vođenja zrakoplova.

9. Svaka faza osposobljavanja u programu letačkog osposobljavanja mora biti sastavljena i od utvrđivanja znanja i od segmenata praktičnog osposobljavanja.

10. Kurs osposobljavanja mora uključivati proces kontinuirane procjene programa osposobljavanja i kontinuiranu procjenu učenika koji slijede spomenuti program. Procjena mora osigurati:

- (a) da su kompetencije i povezana procjena relevantni poslu kopilota u višočlanim operacijama aviona; i
- (b) da učenici steknu potrebne kompetencije progresivno i na zadovoljavajući način.

11. Kurs osposobljavanja mora uključivati najmanje 12 polijetanja i slijetanja kako bi se osigurala sposobnost. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti na najmanje šest uz uvjet da prije održavanja osposobljavanja ATO i operator osiguraju da je:

- (a) uveden postupak za procjenu potrebnog nivoa kompetencija za učenika pilota i
- (b) uveden postupak za korektivne mjere ako se ukaže potreba za tim na osnovu procjene tokom osposobljavanja.

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

NIVO PROCJENE

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

JEDINICE ZA STICANJE SPOSOBNOSTI

13. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost u sljedećih 9 jedinica za sticanje sposobnosti:

- (1) primjenjivanje elemenata ljudskih mogućnosti, uključujući elemente upravljanja greškama;
- (2) izvođenje operacija na avionu dok je avion na zemlji;
- (3) izvođenje polijetanja;
- (4) izvođenje penjanja;
- (5) izvođenje krstarenja;
- (6) izvođenje snižavanja;
- (7) izvođenje prilaza;
- (8) izvođenje slijetanja; i
- (9) izvođenje poslova nakon slijetanja i nakon leta aviona.

SIMULIRANI LET

14. Minimalni zahtjevi za FSTD:

- (a) Faza 1 – Osnovne letačke vještine
E-osposobljavanje i uređaji za provođenje dijela zadataka odobreni od nadležnog organa koji imaju sljedeće karakteristike:
 - uključuju dodatnu opremu koja nije uobičajeno vezana sa stonim računarima, poput funkcionalnih replika komandi potiska (throttle quadrant), palica za upravljanje (side-stick controller); ili FMS tastatura, i
 - uključujući psihomotorne aktivnosti s odgovarajućom primjenom sile i vremenom mjerenja reakcije.
- (b) Faza 2 – Osnovna
FNPT II MCC koji predstavlja generički višemotorni mlazno pogonjen avion.
- (c) Faza 3 – Prijelazna
FSTD koji predstavlja višemotorni mlazno pogonjen avion za čije upravljanje je potreban i kopilot i kvalificiran za standard adekvatan nivou B, koji dodatno uključuje:
 - vizuelni sistem kokpita za dan/sumrak/noć s minimalnim uporednim vidnim poljem koje pruža svakom pilotu 180 stepeni vodoravne i 40 stepeni okomite vidljivosti; i
 - simulaciju ATC okruženja.
- (d) Faza 4 – Napredna
FFS koji je potpuno ekvivalentan nivou D ili nivou C s poboljšanim vizuelnim sistemom za dan, uključujući simulaciju ATC okruženja.

Dodatak 6.

Modularni kursevi osposobljavanja za IR

A. Modularni IR(A) - kurs osposobljavanja

OPŠTI DIO

1. Cilj modularnog IR(A) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti potrebnog za upravljanje avionom u IFR i u IMC uvjetima. Kurs se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinirano:
 - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja
Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BITD, FNPT I ili II, ili na FFS. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalno letenja, podnositelju zahtjeva se mora izdati potvrda o završetku osposobljavanja.
 - (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja
Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(A), 40 sati instrumentalnog naleta s instruktorom na jednomotornom avionu ili 45 sati instrumentalnog naleta s instruktorom na višemotornom avionu, i kurs teorijskog znanja za IR(A).
2. Podnositelj zahtjeva za modularni kurs osposobljavanja za IR(A) moraju imati PPL(A) ili CPL(A). Podnositelji zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja koji nemaju CPL(A) moraju imati BIR ili potvrdu o završenom osposobljavanju u modulu osnovnog instrumentalnog letenja.

- ATO osigurava da je podnositelj zahtjeva za kurs višemotornog IR(A), koji nema ovlaštenje za klasu ili tip za višemotorni avion, završio osposobljavanje za višemotorni avion kako je navedeno u Poddijelu H prije započinjanja letačkog osposobljavanja za IR(A).
3. Podnositelj zahtjeva, koji želi pohađati modul proceduralnog instrumentalnog letenja modularnog IR(A) kursa osposobljavanja, mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom kursu osposobljavanja. Prije započinjanja osposobljavanja za modul proceduralnog instrumentalnog letenja ATO mora osigurati sposobnost podnositelja zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježanje znanja.
4. Kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letenja i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar perioda važenja uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.
5. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;
 - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Jednomotorni IR(A) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 50 sati instrumentalnog naleta s instruktorom od čega najviše do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I, ili najviše do 35 sati na FFS ili FNPT II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT II ili FFS može biti izvedeno na FNPT I.
8. Višemotorni IR(A) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 55 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega najviše do 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I, ili najviše do 40 sati na FFS ili FNPT II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT II ili FFS može biti izvedeno na FNPT I. Preostali dio osposobljavanja za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 15 sati na višemotornim avionima.
9. Nositelj jednomotornog IR(A), koji je isto nositelj višemotornog ovlaštenja za klasu ili tip, a koji želi steći višemotorni IR(A) po prvi put, mora završiti kurs u ATO koji sadržava najmanje 5 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje na višemotornim avionima, od čega 3 sata mogu biti na FFS ili FNPT II.
- 10.1. Nositeljima CPL(A), BIR ili potvrde o završenom kursu za modul osnovnog instrumentalnog letenja može se priznati do najviše 10 sati osposobljavanja za potrebe ispunjavanja ukupnih zahtjeva za osposobljavanje iz tačke 7. odnosno 8.
- 10.2. Nositelju IR(H) može se smanjiti ukupan zahtijevani broj sati osposobljavanja naveden u prethodnim tačkama 7. ili 8. na 10 sati.
- 10.3. Ukupno osposobljavanje za instrumentalno letenje u avionu mora biti usklađeno s tačkom 7 ili 8, kako odgovara.
11. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:
 - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja: Procedure i manevri za osnovni instrumentalni let koje pokrivaju najmanje: osnovni instrumentalni let bez vanjskih vizuelnih pomagala;

- horizontalni let,
 - penjanje,
 - spuštanje,
 - okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju;
- instrumentalni uzorak;
oštri zaokret;
radio-navigacija;
isprava neobičajenih položaja;
upotreba ograničenog broja instrumenata;
prepoznavanje i vraćanje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona;
- (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:
- (i) prijetne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
- (ii) postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, vanrednim i prinudnim uvjetima leta, a najmanje za:
- prijelaz iz vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja,
 - standardne instrumentalne odlaske i prilaze,
 - IFR postupke na ruti,
 - postupke za krug čekanja,
 - instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
 - postupke prekinutog prilaza,
 - slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
- (iii) manevre u letu i određene karakteristike leta;
- (iv) ako je potrebno, upravljanje višemotornim avionom u navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS ili FNPT II).

A. a. IR(A) – Modularni kurs letačkog osposobljavanja na osnovu sticanja vještina

OPŠTI DIO

1. Svrha modularnog kursa letačkog osposobljavanja na osnovu sticanja vještina je osposobiti nositelje dozvole PPL ili CPL za sticanje ovlaštenja za instrumentalno letenje, uzimajući u obzir prethodna iskustva i osposobljavanja za instrumentalno letenje. Kurs je osmišljen tako da kandidatima omogućiti sticanje potrebnog nivoa stručnosti za upravljanje avionima u skladu s pravilima IFR i u uvjetima IMC. Kurs se provodi u organizaciji za osposobljavanje ili je kombinacija osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom IRI(A) ili s instruktorom FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR i letačkog osposobljavanja u organizaciji za osposobljavanje.
2. Kandidat koji želi pohađati takav modularni kurs zasnovan na sticanju vještina za ovlaštenje IR(A) mora posjedovati PPL(A) ili CPL(A) dozvolu.
3. Teorijsko osposobljavanje mora se završiti u roku od 18 mjeseci. Osposobljavanje za instrumentalno letenje i ispit praktične osposobljenosti moraju se obaviti u periodu važenja položenih teorijskih ispita.
4. Kurs obuhvata:
 - (a) teorijsko osposobljavanje do nivoa znanja potrebnog za sticanje ovlaštenja IR(A);
 - (b) instrumentalno letačko osposobljavanje.

TEORIJSKO ZNANJE

5. Odobreno modularno osposobljavanje za IR(A) na osnovu sticanja vještina iznosi najmanje 80 sati teorijskog osposobljavanja. Kurs teorijskog osposobljavanja može obuhvatiti rad na računaru i elemente e-učenja. U skladu s ORA.ATO.305, treba osigurati minimalno trajanje obuke u učionici.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

6. Metoda sticanja ovlaštenja IR(A) u okviru ovog modularnog kursa zasniva se na sticanju vještina. Međutim, kandidat mora ispunjavati minimalne uvjete navedene u nastavku. Za sticanje potrebnih vještina može biti potrebno dodatno osposobljavanje.

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

- (i) Ako je kandidat:

- (A) završio instrumentalno letačko osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR ili
- (B) već ima iskustvo instrumentalnog naleta u letu kao PIC na avionima, u skladu s ovlaštenjem za privilegiju letenja prema IFR pravilima i u IMC uvjetima,

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

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

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

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

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

- (i) Ako je kandidat:

- (A) završio instrumentalno letačko osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A) ovlaštenim za osposobljavanje za IR ili
- (B) već ima iskustvo instrumentalnog naleta u letu kao PIC na avionima, u skladu s ovlaštenjem za privilegiju letenja prema IFR pravilima i u IMC uvjetima,

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

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

- (iii) Letačko osposobljavanje u svakom slučaju mora iznositi najmanje 10 sati instrumentalnog

- naleta s instruktorom u višemotornom avionu u ATO.
- (iv) Ukupno trajanje instrumentalnog osposobljavanja s instruktorom ne smije biti manje od 25 sati, od kojih najmanje 15 sati mora biti odrađeno u višemotornom avionu.
- (c) Za utvrđivanje broja sati za priznavanje te potreba za osposobljavanjem kandidat mora obaviti procjenu s provjere u letu kod prijema na osposobljavanje u ATO.
- (d) Letačko instrumentalno osposobljavanje s instruktorom IRI(A) ili FI(A), u skladu s tačkom (a)(i) ili (b)(i), dokumentirano je u posebnoj evidenciji osposobljavanja uz potpis instruktora.
7. Letačko osposobljavanje za modularno sticanje vještina za ovlaštenje IR(A) uključuje:
- (a) procedure i manevre za osnovni instrumentalni let koji obuhvataju najmanje:
- (i) osnovni instrumentalni let bez vanjskih vizuelnih pomagala;
 - (ii) horizontalni let;
 - (iii) penjanje;
 - (iv) spuštanje;
 - (v) okrete u ravnom letu, penjanje i spuštanje;
 - (vi) instrumentalni uzorak;
 - (vii) oštri zaokret;
 - (viii) radio-navigaciju;
 - (ix) povratak s neuobičajenih visina;
 - (x) ograničeni panel i
 - (xi) prepoznavanje i povratak s djelimičnog i punog prevlačenja;
- (b) prijetne postupke za IFR, uključujući korištenje letačkog priručnika i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
- (c) postupke i manevre za operacije IFR u normalnim, vanrednim i prinudnim uvjetima leta, a najmanje za:
- (i) prijelaz s vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja;
 - (ii) standardne instrumentalne odlaske i prilaze;
 - (iii) postupke IFR na ruti;
 - (iv) postupke za krug čekanja;
 - (v) instrumentalne prilaze do određenih minimuma;
 - (vi) postupke prekinutog prilaza i
 - (vii) slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
- (d) manevre u letu i određene karakteristike leta;
- (e) ako je potrebno, upravljanje višemotornim avionom u navedenom osposobljavanju, uključujući:
- (i) letove isključivo s pomoću instrumenata sa simulacijom otkazivanja jednog motora;
 - (ii) gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode u simulatoru letenja ili FNPT II).
8. Kandidatima za sticanje vještina u sklopu modularnog osposobljavanja za ovlaštenje IR(A) koji imaju dozvolu PPL ili CPL iz dijela FCL te važeće ovlaštenje IR(A) koje je, u skladu s odredbama iz Priloga 1. Čikaške konvencije, izdala treća zemlja, mogu se u cjelosti priznati zahtjevi vezani uz kurs osposobljavanja iz stava 4. kako bi mu se izdalo ovlaštenje IR(A), kandidat:
- (a) mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za ovlaštenje IR(A) u skladu s Dodatkom 7;
- (b) tokom ispita praktične osposobljenosti dokazati ispitivaču da posjeduje odgovarajući nivo teorijskog znanja iz zrakoplovnog prava, meteorologije, te planiranja i izvođenja leta (IR) i
- (b) mora posjedovati minimalno iskustvo od najmanje 50 sati naleta po IFR pravilima, kao PIC aviona.
9. Podnositeljima zahtjeva za modularno osposobljavanje na osnovu kompetencija za IR(A) koji imaju BIR u skladu s FCL.835 i koji su obavili najmanje 10 sati instrumentalnog naleta tokom osposobljavanja u ATO to se može priznati za potrebe ispunjavanja zahtjeva za kurs osposobljavanja iz tačke 4, pod uvjetom da su sve teme na osnovu kompetencija za ovlaštenje za instrumentalno letenje uključene u osposobljavanje za BIR i da ih je ocijenio ATO koji provodi modularni kurs osposobljavanja.
10. Podnositelji zahtjeva za modularno osposobljavanje na osnovu kompetencija za IR(A) koji imaju BIR i koji su obavili najmanje 50 sati naleta na avionima prema IFR na dužnosti PIC:
- (a) u ATO:
- (i) moraju biti ocijenjeni da imaju prihvatljiv nivo teorijskog znanja za osposobljavanje na osnovu kompetencija za ovlaštenje za instrumentalno letenje;
 - (ii) dobivaju odgovarajuće letačko osposobljavanje radi proširivanja privilegija za IFR u skladu s FCL.605.IR(a);
- (b) nakon ispunjavanja zahtjeva iz (a):
- (i) moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti za IR(A) u skladu s Dodatkom 7;
 - (ii) na ispitu praktične osposobljenosti moraju usmeno ispitivaču dokazati da posjeduju odgovarajući nivo teorijskog znanja iz zrakoplovnog prava, meteorologije i planiranja i izvođenja leta.
- PROCJENA PROVJERE U LETU KOD PRIJEMA NA OSPOSOBLJAVANJE**
11. Sadržaj i trajanje procjene s provjere u letu kod prijema na osposobljavanje utvrđuje ATO na osnovu prethodnog instrumentalnog letačkog iskustva kandidata.
- VIŠEMOTRNI AVIONI**
12. Nositelj ovlaštenja IR(A) za jednomotorne avione koji posjeduje i ovlaštenje za klasu ili tip višemotornih aviona, a želi po prvi put steći ovlaštenje IR(A) za višemotorne avione, mora završiti kurs u ATO koji obuhvata najmanje 5 sati instrumentalnog naleta s instruktorom u višemotornim avionima, od kojih 3 sata može biti u FFS ili FNPT II, te mora položiti ispit praktične osposobljenosti.
- B. Modularni IR(H) kurs osposobljavanja**
1. Cilj modularnog IR(H) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti potrebnog za upravljanje helikopterom u IFR i u IMC uvjetima.
2. Podnositelj zahtjeva za modularni kurs za IR(H) mora posjedovati PPL(H) ili CPL(H) ili ATPL(H). Prije započinjanja faze IR(H) kursa osposobljavanja na zrakoplovu, podnositelj zahtjeva mora posjedovati ovlaštenje za tip helikoptera koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti za IR(H) ili završeno odobreno osposobljavanje za ovlaštenje za tip na tom tipu. Podnositelj zahtjeva mora posjedovati potvrdu o uspješno završenom MCC ako se ispit praktične osposobljenosti bude provodio u višepilotnim uvjetima.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni IR(H) kurs osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom kursu osposobljavanja.

4. Kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Letačko osposobljavanje i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar perioda važenja uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.
5. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;
 - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

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

C. Modularni IR(As) kurs osposobljavanja

OPŠTI DIO

1. Cilj modularnog IR(As) kursa osposobljavanja je osposobiti pilote do nivoa stručnosti potrebnog za upravljanje zračnim brodovima u IFR i u IMC uvjetima. Kurs se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinirano:
 - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja
Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BITD, FNPT I ili

II, ili na FFS. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, podnositelju zahtjeva se mora izdati potvrda o završetku osposobljavanja.

- (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja
Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(As), 25 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, i kursa teorijskog znanja za IR(As).
2. Podnositelj zahtjeva za modularni IR(As) kurs osposobljavanja mora biti nositelj PPL(As) s ovlaštenjem za noćno letenje ili CPL(As). Podnositelj zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, a koji nije nositelj CPL(As), mora biti nositelj potvrde o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modul proceduralnog instrumentalnog letenja modularnog IR(As) kursa osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom kursu osposobljavanja. Prije započinjanja osposobljavanja za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, ATO mora osigurati sposobnost podnosioca zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježanje znanja.
4. Kurs osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letenja i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar perioda važenja uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.
5. Kurs mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;
 - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Modularni IR(As) kurs osposobljavanja mora sadržavati najmanje 35 sati instrumentalnog naleta s instruktorom od čega do 15 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I, ili do 20 sati na FFS ili FNPT II. Najviše do 5 sati instrumentalnog naleta na uređaju može se izvoditi na FNPT I.
8. Nositelj CPL(As) ili nositelj potvrde o završenom kursu za osnovni instrumentalni letački modul može imati ukupan broj sati osposobljavanja zahtijevanog u tački 7 umanjen za 10 sati. Ukupno letačko osposobljavanje za instrumentalno letenje mora biti usklađeno sa tačkom 7.
9. Ako je podnositelj zahtjeva nositelj IR u drugoj kategoriji zrakoplova, ukupan zahtijevani broj sati letačkog osposobljavanja može se umanjiti za 10 sati na zračnim brodovima.
10. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:
 - (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja:
Procedure i manevri za osnovni instrumentalni let koji pokrivaju najmanje:
osnovno instrumentalno letenje bez vanjskih vizuelnih pomagala:
 - horizontalni let,
 - penjanje,
 - spuštanje,
 - okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju;
 - instrumentalni uzorak;

- radio-navigacija;
 - ispravak neuobičajenih položaja;
 - upotreba ograničenog broja instrumenata;
- (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:
- (i) prijetne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
 - (ii) postupke i maneuvre za IFR operacije pod normalnim, vanrednim i prinudnim uvjetima leta, koje pokrivaju najmanje:
 - prijelaz iz vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja,
 - standardne instrumentalne odlaske i prilaze,
 - IFR postupke na ruti,
 - postupke za krug čekanja,
 - instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
 - postupke prekinutog prilaza,
 - slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
 - (iii) maneuvre u letu i određene karakteristike leta;
 - (iv) ako je potrebno, upravljanje zračnim brodom u navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora, te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS ili FNPT II).

Dodatak 7.

Ispit praktične osposobljenosti za BIR i IR

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

PROVOĐENJE PROVJERE

- Provjerom se simulira stvaran let. Rutu kojom će se letjeti će odabrati ispitivač na provjeri. Važan element je sposobnost podnositelja zahtjeva da isplanira i provede let koristeći dobijeni briefing materijal. Podnositelj zahtjeva mora obaviti pripremu leta i osigurati da su sva potrebna oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Let mora trajati najmanje 1 sat.
- Ako podnositelj zahtjeva odluči prekinuti ispit praktične osposobljenosti iz razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva će ponoviti cijeli ispit

- praktične osposobljenosti. Ako je let prekinut iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, provjeriće se samo one sekcije koje nisu obavljene.
- Prema nahodjenju ispitivača, bilo koji manevr ili procedura ispita se može jednom ponoviti. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ispita ako ustanovi da je potrebno ponoviti cijeli ispit.
- Podnositelj zahtjeva mora upravljati zrakoplovom s pozicije gdje može obavljati sve zadatke vođe zrakoplova, te će izvoditi ispit kao da nema drugih članova posade. Ispitivač neće učestvovati niti u jednom dijelu izvođenja operacija zrakoplovom, osim ako je potrebno da intervenira u interesu sigurnosti, ili kako bi se izbjegao nepotrebn zastoje ostalog prometa. Odgovornost za let se mora uskladiti sa zakonodavstvom.
- Visinu odluke, minimalnu visinu poniranja i tačku neuspjelog prilaza će odrediti podnositelj zahtjeva i usaglasiti s ispitivačem.
- Podnositelji zahtjeva ispitivaču pokazuju sve provedene provjere i zadatke, uključujući identifikaciju radio-navigacijskih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu s odobrenim kontrolnim popisima za zrakoplov u kojem se održava ispit. Tokom pripreme za ispitni let podnositelji zahtjeva moraju odrediti postavke snage i brzine. Podnositelji zahtjeva izračunavaju podatke performansi za polijetanje, prilaženje i slijetanje u skladu s operativnim priručnikom ili letačkim priručnikom za korištene zrakoplove.

ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

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

Visina

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

Putanja leta

Po radio-sredstvu	± 5°
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) "linearna" lateralna odstupanja	greška/odstupanje od zadate putanje leta obično je ograničeno na ± RNP vrijednosti povezane sa postupkom. dopuštena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrijednosti.
3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primjenom BaroVNAV)	Ne više od - 75 stopa ispod vertikalnog profila u bilo kojem trenutku, te ne više od + 75 stopa iznad vertikalnog profila na 1 000 stopa ili manje iznad nivoa aerodroma.

Smjer leta

Sa svim ispravnim motorima	± 5°
Pri simuliranom otkazu motora	± 10°

Brzina

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

SADRŽAJ ISPITA**Avioni**

ODJELJAK 1. – OPERACIJE PRIJE LETA I ODLAZAK S AERODROMA	
Upotreba liste provjere aviona, sposobnost letenja, postupak sprečavanja zaleđivanja odnosno postupak odleđivanja itd. primjenjuju se u svim odjeljcima	
a	Upotreba letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performansi zrakoplova, mase i ravnoteže
b	Upotreba dokumenata službi kontrole zračnog prometa, meteoroloških izvještaja
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan/dnevnik leta
d	Identifikacija potrebnih navigacijskih sredstava za postupke odlaska, dolaska i prilaza
e	Pretpoletni pregled
f	Meteorološki minimumi
g	Taksiranje
h	PBN odlazak (ako je primjenjivo): - provjera je li u navigacijski sistem unesen ispravan postupak, i – unakrsna provjera između ekrana navigacijskog sistema i odlazne karte.
i	Upute prije polijetanja, polijetanje
j (*)	Prelaz na instrumentalni let
k (*)	Postupci instrumentalnog odlaska, uključujući PBN odlaske, i podešavanje visinomjera
l (*)	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci
ODJELJAK 2. – OPŠTE UPRAVLJANJE (*)	
a	Upravljanje avionom isključivo prema instrumentima, uključujući horizontalni let pri različitim brzinama, trimanje
b	Zaokreti u penjanju i snižavanju s kontinuiranim zaokretom Rate 1
c	Oporavak iz neuobičajenih položaja, uključujući kontinuirane nagibe od 45° i zaokrete u strmom snižavanju
d (*)	Oporavak iz približavanja prevlačenju u horizontalnom letu, zaokreti tokom penjanja/snižavanja i u konfiguraciji za slijetanje
e	Ograničena instrumentna tabla: stabilizirano penjanje ili snižavanje, horizontalni zaokreti s nagibom Rate 1 u zadati smjer leta, oporavak iz neuobičajenih položaja
ODJELJAK 3. – IFR POSTUPCI NA RUTI (*)	
a	Putanja leta po radio-sredstvu, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR ili putanju između međutočaka
b	Upotreba navigacijskog sistema i radio-sredstava
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visine i brzine, postavke snage, tehnike trimanja
d	Postavke visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija predviđenog vremena dolaska (ETA) (čekanje na ruti, ako je potrebno)
f	Nadziranje napretka leta, dnevnika leta, potrošnje goriva, upravljanje sistemima
g	Postupci zaštite od zaleđivanja, ako je potrebno simulirati
h	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci
ODJELJAK 3.a – POSTUPCI DOLASKA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, i identifikacija sredstava, ako je primjenjivo
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Ograničenja visine i brzine, ako je primjenjivo
d	PBN dolazak (ako je primjenjivo): - provjera je li u navigacijski sistem unesen ispravan postupak, i – unakrsna provjera između ekrana navigacijskog sistema i dolazne karte.
ODJELJAK 4. (*) – 3D OPERACIJE (*)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava Provjera kuta vertikalne putanje Za RNP APCH: - provjera je li u navigacijski sistem unesen ispravan postupak, i – unakrsna provjera između ekrana navigacijskog sistema i prilazne karte.
b	Upute za prilaz i slijetanje, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja, uključujući identifikaciju sredstava
c (*)	Postupak čekanja
d	Usklađenost s objavljenim postupkom prilaza
e	Tempiranje prilaza
f	Visina, brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizirani prilaz)
g (*)	Prekinuti prilaz
h (*)	Postupak prekinutog prilaza/slijetanje
i	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci

ODJELJAK 5. (*) – 2D OPERACIJE (**)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava Za RNP APCH: - provjera je li u navigacijski sistem unesen ispravan postupak, i – unakrsna provjera između ekrana navigacijskog sistema i prilazne karte.
b	Upute za prilaz i slijetanje, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja, uključujući identifikaciju sredstava
c (*)	Postupak čekanja
d	Usklađenost s objavljenim postupkom prilaza
e	Tempiranje prilaza
f	Visina/udaljenost do MAPT, kontrola brzine i smjera (stabilizirani prilaz), podešavanja za slijetanje (step down fixes, SDF), ako je primjenljivo
g (*)	Prekinuti prilaz
h (*)	Postupak prekinutog prilaza/slijetanje
i	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci
ODJELJAK 6. – LET S JEDNIM NEISPRAVNIM MOTOROM (samo za višemotorne avione) (*)	
a	Simulirano otkazivanje motora nakon polijetanja ili tokom prekinutog prilaza
b	Prilaz, prekinuti prilaz i postupak neuspjelog prilaza s jednim neispravnim motorom
c	Prilaz i slijetanje s jednim neispravnim motorom
d	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci
(*) Mora biti obavljeno isključivo prema instrumentima. (*) Može biti obavljeno u FFS, FTD 2/3 ili FNPT II. (*) Može biti obavljeno u odjeljku 4. Ili odjeljku 5. (**) Za dobivanje privilegija za PBN jedno prilaženje u odjeljku 4. ili odjeljku 5. Mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije izvodljiv, mora se sprovesti u odgovarajuće opremljenom FSTD.	

Helikopteri

ODJELJAK 1. – ODLAZAK	
Upotreba liste provjere aviona, sposobnost letenja, postupak sprečavanja zaleđivanja, odnosno postupak odleđivanja itd. primjenjuju se u svim odjeljcima	
a	Upotreba letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performansi zrakoplova; mase i ravnoteže
b	Upotreba dokumenata službi kontrole zračnog prometa, meteoroloških izvještaja
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan/dnevnik leta
d	Identifikacija potrebnih navigacijskih sredstava za postupke odlaska, dolaska i prilaza
e	Pretpoletni pregled
f	Meteorološki minimumi
g	Taksiranje/zračno taksiranje u usklađenosti s ATC ili instrukcijama instruktora
h	PBN odlazak (ako je primjenjivo): - provjera je li u navigacijski sistem unesen ispravan postupak, i – unakrsna provjera između ekrana navigacijskog sistema i odlazne karte.
i	Upute prije polijetanja, postupci i provjere
j	Prijelaz na instrumentalni let
k	Postupci instrumentalnog odlaska, uključujući PBN postupke
ODJELJAK 2. – OPŠTE UPRAVLJANJE	
a	Upravljanje helikopterom isključivo prema instrumentima, uključujući:
b	Zaokreti u penjanju i snižavanju s kontinuiranim zaokretom Rate 1
c	Oporavak iz neuobičajenih položaja, uključujući kontinuirane nagibe od 30° i zaokrete u strmom snižavanju
ODJELJAK 3. – IFR POSTUPCI NA RUTI	
a	Putanja leta po radio-sredstvu, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Upotreba radio-sredstava
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visina i brzina, podešavanje snage
d	Podešavanje visinomjera
e	Predviđanje i revizija ETA
f	Nadziranje napretka leta, dnevnika leta, potrošnje goriva, upravljanje sistemima
g	Postupci zaštite od zaleđivanja, simulirani ako je potrebno i ako je primjenljivo
h	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci
ODJELJAK 3.a – POSTUPCI DOLASKA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, ako je primjenjivo
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera

c	Ograničenja visine i brzine, ako je primjenjivo
d	PBN dolazak (ako je primjenjivo): - provjera je li u navigacijski sistem unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između ekrana navigacijskog sistema i dolazne karte.
ODJELJAK 4. – 3D OPERACIJE (*)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava Provjera kuta vertikalne putanje za RNP APCH: (a) provjera je li u navigacijski sistem unesen ispravan postupak; i (b) unakrsna provjera između ekrana navigacijskog sistema i prilazne karte.
b	Upute za prilaz i slijetanje, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja
c (*)	Postupak čekanja
d	Usklađenost s objavljenim postupkom prilaza
e	Tempiranje prilaza
f	Kontrola visine, brzine i smjera (stabilizovani prilaz)
g (*)	Prekinuti prilaz
h (*)	Postupak prekinutog prilaza/slijetanje
i	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci
ODJELJAK 5. – 2D OPERACIJE (*)	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava Za RNP APCH: - provjera je li u navigacijski sistem unesen ispravan postupak, i - unakrsna provjera između ekrana navigacijskog sistema i prilazne karte.
b	Upute za prilaz i slijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja i identifikaciju sredstava
c (*)	Postupak čekanja
d	Usklađenost s objavljenim postupkom prilaza
e	Tempiranje prilaza
f	Kontrola visine, brzine i smjera (stabilizovani prilaz)
g (*)	Prekinuti prilaz
h (*)	Postupak prekinutog prilaza/slijetanje
i	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci
ODJELJAK 6. – POSTUPCI U NEUOBIČAJENIM I VANREDNIM SITUACIJAMA	
Ovaj se odjeljak može kombinirati s odjeljcima 1. do 5. Ispit se odnosi na kontroliranje helikoptera, identifikaciju neispravnog motora, hitne radnje (vježbe dodira tla), radnje i provjere koje slijede te preciznost letenja u sljedećim situacijama:	
a	Simulirano otkazivanje motora nakon polijetanja i na prilazu/tokom prilaza (**) (na bezbjednoj visini osim ako se sprovodi u FFS ili FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Otkazivanje sistema za stabilnost leta/hidrauličkog sistema (ako je primjenjivo)
c	Ograničena instrumentna tabla:
d	Autorotacija i povratak na prethodno utvrđenu visinu
e	3D operacije ručno, bez sistema za upravljanje letom (flight director) (***) 3D operacije ručno, sa sistemom za upravljanje letom (***)
(*) za dobivanje privilegija za PBN jedno prilaženje u odjeljku 4. ili odjeljku 5. mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije izvodljiv, mora se sprovesti u odgovarajuće opremljenom FSTD.	
(**) Obavlja se u odjeljku 4. ili odjeljku 5.	
(***) Samo na višemotornim helikopterima.	
(***) Ispituje se samo jedan stav.	

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

Priznavaće se samo ako nositelji dozvole produžavaju ili obnavljaju IR privilegije za jednopilotne jednomotorne ili jednopilotne višemotorne (ME) avione, u zavisnosti od toga šta je odgovarajuće.

Ako se provodi ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti, uključujući IR, i nositelji dozvola imaju važeće:	Priznavanje je važeće za IR dio u provjeri stručnosti za:
ovlaštenje za tip višepilotnog aviona (MPA);	SE ovlaštenje za klasu (*) i
ovlaštenje za tip za složene zrakoplove visokih performansi	SE ovlaštenje za tip (*) i ovlaštenje za SP ME klasu ili tip osim za tip složenih zrakoplova visokih

	performansi, samo priznavanje za odjeljak 3.B provjere stručnosti u tački B.5. Dodatka 9.
SP ME ovlaštenje za klasu ili tip osim za tip složenih aviona visokih performansi kojima se izvode jednopilotne operacije	SE ovlaštenje za klasu i SE ovlaštenje za tip i SP ME ovlaštenje za klasu ili za tip, osim za tip složenih aviona visokih performansi
SP ME ovlaštenje za klasu ili za tip, o osim za tip složenih zrakoplova visokih performansi koji su ograničeni na višepilotne operacije	SE ovlaštenje za klasu (*) i SE ovlaštenje za tip (*) i SP ME ovlaštenje za klasu ili za tip, osim za tip složenih aviona visokih performansi (*).
SP SE ovlaštenje za klasu ili za tip aviona	SE ovlaštenje za klasu i SE ovlaštenje za tip
(*) Ako su unutar posljednjih 12 mjeseci podnositelji zahtjeva obavili barem tri IFR odlaska i prilaza korištenjem privilegija za PBN, uključujući barem jedan RNP APCH prilaz na SP klasi ili tipu aviona u SP operacijama ili su, za višemotorne avione koji nisu HP kompleksni avioni, podnositelji zahtjeva položili odjeljak 6. ispita praktične osposobljenosti za SP koji nisu HP kompleksni avioni leteći isključivo prema instrumentima u SP operacijama.	

B. Helikopteri

Priznavaće se samo ako nositelji dozvole produžuju ili obnavljaju IR privilegije za jednopilotne helikoptere, u zavisnosti šta je odgovarajuće.

Ako se provodi ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti, uključujući IR, i nositelji dozvola imaju važeće:	Priznavanje je važeće za IR dio u provjeri stručnosti za:
ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera (MPH)	SE ovlaštenje za tip (*) i SP ME ovlaštenje za tip (*).
SP ME ovlaštenje za tip, kojim se izvode jednopilotne operacije	SE ovlaštenje za tip (*) i SP ME ovlaštenje za tip (*).
SP ME ovlaštenje za tip, ograničen na višepilotne operacije	SE ovlaštenje za tip (*) i SP ME ovlaštenje za tip (*).
SP SE ovlaštenje za tip, kojim se izvode jednopilotne operacije	SP SE ovlaštenje za tip, kojim se izvode jednopilotne operacije
(*) Ako su unutar posljednjih 12 mjeseci obavljena najmanje tri IFR odlaska i prilaza korištenjem privilegija za PBN, uključujući jedan RNP APCH prilaz (može biti prilaz putem tačke u prostoru (Point in Space, PinS)) na SP tipu helikoptera u SP operacijama.	

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

1. Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti moraju završiti osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se upotrebljavati na ispitu.

Osposobljavanje za ovlaštenja za tip MPA i PL provodi se na FFS ili u kombinaciji FSTD i FFS. Ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenja za tip MPA i PL i izdavanje ATPL i MPL provodi se na FFS, ako je dostupan.

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

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

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

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

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

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

PROVOĐENJE ISPITA/PROVJERE

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

SPECIFIČNI ZAHTEJEVI ZA ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERU STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA TIP VIŠEPILOTNOG ZRAKOPLOVA, ZA TIP JEDNOPILOTNOG ZRAKOPLOVA KAD SE NJIME UPRAVLJA U VIŠEPILOTNIM OPERACIJAM

13. Ispit praktične osposobljenosti za višepilotni zrakoplov ili za jednopilotni zrakoplov kojim se upravlja u višepilotnim operacijama izvodi se u višepilotnom okruženju. Drugi podnositelj zahtjeva ili drugi kvalificirani pilot za taj tip može imati funkciju drugog pilota. Ako se koristi zrakoplov, drugi je pilot ispitivač ili instruktor.
 14. Podnositelji zahtjeva imaju funkciju PF tokom izvođenja svih sekcija ispita praktične osposobljenosti, osim tokom vanrednih postupaka ili postupaka u slučaju opasnosti, koje mogu izvoditi kao PF ili kao PM u zavisnosti od MCC. Podnositelji zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za tip višepilotnog zrakoplova ili ATPL moraju dokazati da mogu djelovati kao PM. Mogu odabrati lijevo ili desno sjedište za ispit praktične osposobljenosti ako s odabranog sjedišta mogu izvesti sve dijelove ispita.
 15. Sljedeće dijelove ispitivač posebno provjerava za podnositelje zahtjeva za ATPL ili ovlaštenje za tip višepilotnog zrakoplova ili za višepilotne operacije u jednopilotnom zrakoplovu koji obuhvataju dužnosti PIC, bez obzira na to imaju li podnositelji zahtjeva funkciju PF ili PM:
 - (a) upravljanje saradnjom posade;
 - (b) opšti pregled operacija zrakoplova prikladnim nadzorom; i
 - (c) postavljanje prioriteta i donošenje odluka u skladu s aspektima sigurnosti i relevantnim pravilima i propisima koji se odnose na operativnu situaciju, uključujući slučajeve opasnosti.
 16. Ispit ili provjera treba se provoditi na temelju IFR, ako je uključeno ovlaštenje za IR, te koliko god je moguće u simuliranom okruženju komercijalnog zračnog prometa. Suštinski je element koji se mora provjeriti sposobnost planiranja i izvođenja leta koristeći rutinske upute.
 17. Kada je u kursu za ovlaštenje za tip uključeno manje od dva sata letenja na zrakoplovu, ispit praktične osposobljenosti može se provesti na FFS i odraditi prije letačkog osposobljavanja na zrakoplovu. Odobreno letačko osposobljavanje provodi kvalificirani instruktor pod nadležnošću:
 - (a) ATO; ili
 - (b) organizacije koja ima AOC izdat u skladu s Aneksom III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama i posebno odobrenje za takvo osposobljavanje; ili
 - (c) instruktora, u slučajevima kad nije odobreno letačko osposobljavanje na jednopilotnom zrakoplovu u ATO ili kod nositelja AOC, nego ga je odobrio nadležni organ podnositelja zahtjeva.
- Potvrdu o završenom kursu za ovlaštenje za tip uključujući letačko osposobljavanje na zrakoplovu proslijeđuje se nadležnom organu prije nego što se novo ovlaštenje za tip unese u dozvolu podnositelja zahtjeva.
18. U slučaju osposobljavanja za vraćanje iz nepravilnog položaja "događaj prevlačenja" znači prevlačenje ili gubitak uzgona. ATO može upotrijebiti FFS za osposobljavanje u području izvlačenja iz prevlačenja ili demonstraciju obilježja prevlačenja koja su karakteristična za određeni tip, ili za oboje, ako je:
 - (a) FFS kvalificiran u skladu s posebnim zahtjevima za ocjenjivanje iz specifikacija CS-FSTD(A); i
 - (b) ATO uspješno dokazao nadležnom organu da je ublažen negativan prijenos osposobljavanja.

B. Specifični zahtjevi za kategoriju aviona PROLAZNE OCJENE

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

ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:

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

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

Visina	
Uopšteno	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja/tačka prekinutog prilaza/visina	+ 50 ft/- 0 ft
Putanja leta	
Po radio-sredstvu	± 5°
Za "kutna" odstupanja	Pola otklona, azimut i pitanja poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) "linearna" lateralna odstupanja	Greška/odstupanje od zadate putanje leta obično su ograničeni na ± RNP vrijednosti povezane s postupkom. Dopusćena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrijednosti.
3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primjenom BaroVNAV)	Ne više od - 75 ft ispod vertikalnog profila u bilo kojem trenutku, te ne više od + 75 ft iznad vertikalnog profila na 1 000 ft ili manje iznad nivoa aerodroma.

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

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

5.	Jednopilotni avioni, osim složenih aviona visokih performansi
(a) Sljedeći	
P =	Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM
OTD =	Za ovu vježbu mogu se upotrijebiti drugi uređaji za osposobljavanje
X =	Za ovu vježbu upotrebljava FFS; u suprotnom se upotrebljava avion ako je prikladan za taj manevr ili postupak
P# =	Osposobljavanje mora biti dopunjeno nadzorom inspekcijom aviona

- (b) Praktično osposobljavanje izvodi se barem na nivou opreme za osposobljavanje, prikazano (P), ili se može izvoditi do višeg nivoa opreme, prikazano strelicom (---->).

Sljedeće skraćenice se upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

A =	Avion
FFS =	Simulator letenja
FSTD =	Uređaj za osposobljavanje koji simulira let

- (c) Dijelovi sekcije 3.B i, za višemotorne avione, sekcije 6. označeni zvjezdicom (*) izvede se isključivo prema instrumentima ako je produžavanje/obnavljanje IR uključeno u ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti. Ako se dijelovi označeni zvjezdicom (*) ne izvede isključivo prema instrumentima tokom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti i kada se ne priznaju privilegije za IR, ovlaštenje za klasu ili tip biće ograničeno samo na VFR.
- (d) Sekcija 3.A mora biti odrađena za produžavanje ovlaštenja za tip ili višemotornu klasu, samo VFR, kada potrebno iskustvo od 10 rutnih sektora nije stečeno unutar zadnjih 12 mjeseci. Sekciju 3.A nije potrebno odraditi ako je odrađena sekcija 3.B.
- (e) Slovo "M" u koloni za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označava obaveznu vježbu ili izbor ako se pojavljuje više od jedne vježbe.
- (f) U praktičnom osposobljavanju za ovlaštenje za tip ili klasu višemotornih aviona upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog kursa za ovlaštenje za klasu ili tip. Sljedeće će biti primjenjivo na odobrenje takvog kursa:
 - (i) kvalifikacija FSTD kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Aneksa VI (Dio-ARA) i Aneksa VII (Dio-ORA);
 - (ii) kvalificiranost instruktora;
 - (iii) količina osposobljavanja na FSTD tokom kursa; i
 - (iv) kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota koji se osposobljavaju stečeni na sličnim tipovima.
- (g) Ako se privilegije za višepilotne operacije traže prvi put, piloti koji imaju privilegije za jednopilotne operacije moraju:
 - (1) završiti kurs prijelaznog osposobljavanja u ATO koji uključuje manevre i postupke, uključujući MCC, te vježbe iz sekcije 7, uz upravljanje prijetnjom i greškom, CRM i ljudski faktor; i
 - (2) proći provjeru stručnosti u višepilotnim operacijama.
- (h) Ako se privilegije za jednopilotne operacije traže prvi put, piloti koji imaju privilegije za višepilotne operacije moraju

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

Osposobljavanje, ispitivanje i provjera

	1.	2.	3.	4.	5.
	Vrsta operacije				
Tip zrakoplova	Jednopolotna		Višepilotna		Jednopolotna + višepilotna
	Osposobljavanje	Ispitivanje/ provjera	Osposobljavanje	Ispitivanje/ provjera	Osposobljavanje i ispitivanje i provjera (višepilotni avioni)
Prvo izdavanje					
Svi (jednopolotni složeni) Jednopolotni složeni	Sekcije 1.-6 1.-7.	MCC CRM Ljudski faktor Upravljanje prijetnjom i greškom Sekcije 1.-7.	Sekcije 1-6.	1.6, 4.5, 4.6, 5.2. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B	1.6, sekcija 6. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B
Produljenje					
Sve	Nije primjenjivo	Sekcije 1-6.	Nije primjenjivo	Nije primjenjivo	Višepilotne operacije: Sekcije 1-7 (osposobljavanje) Sekcija 1-6 (provjera) Jednopolotne operacije: 1.6, sekcija 6. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B
Obravljivanje					
Sve	FCL 740	Sekcije 1-6.	Nije primjenjivo	Nije primjenjivo	osposobljavanje FCL 740 Provjera: kao za produžavanje

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

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

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

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

3.B.1.*	Polijetanje prema IFR					
3.B.2.*	Postupci na ruti u skladu sa IFR	P---->	---->		M	
3.B.3.*	Postupci za krug čekanja	P---->	---->		M	
3.B.4.*	3D operacije do visine odluke (DH/A) od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza (autopilot se može upotrebljavati u segmentu završnog prilaza za hvatanje signala navođenja na prilaznu putanju po visini)	P---->	---->		M	
3.B.5.*	2D operacije do minimalne visine snižavanja (MDH/A)	P---->	---->		M	
3.B.6.*	Vježbe letenja uključujući simulirani otkaz kompasa i pokazivača položaja: - standardni horizontalni zaokreti i - vraćanje iz neuobičajenih položaja	P---->	---->		M	
3.B.7.*	Otkaz pokazivača prilazne putanje zrakoplova po visini ili po smjeru	P---->	---->			
3.B.8.*	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci	P---->	---->		M	
	Namjerno ostavljeno prazno					
SEKCIJA 4.						
4.	Dolazak i slijetanje	P---->	---->		M	
4.1.	Postupak dolaska na aerodrom					
4.2.	Normalno slijetanje	P---->	---->		M	
4.3.	Slijetanje bez zakrilaca	P---->	---->		M	
4.4.	Slijetanje s bočnim vjetrom (ako su odgovarajući uvjeti)	P---->	---->			
4.5.	Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000 ft iznad poletno-sletne staze (samo jednomotorni avioni)	P---->	---->			
4.6.	Produžavanje s minimalne visine	P---->	---->		M	
4.7.	Produžavanje i slijetanje noću (ako je primjenjivo)	P---->	---->			
4.8.	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci	P---->	---->		M	
SEKCIJA 5.						
5.	Vanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (Ova se sekcija može kombinirati sa sekcijama od 1. do 4.)					
5.1.	Prekinuto polijetanje na razumnoj	P---->	P---->		M	

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

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

6. Višepilotni avioni i jednopilotni složeni avioni visokih performansi

(a) Sljedeći simboli znače

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

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

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

P# = Osposobljavanje mora biti dopunjeno nadzornom inspekcijom aviona

- (b) Praktično osposobljavanje izvodi se barem na nivou opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do višeg nivoa opreme, prikazano strelicom (---->).

Sljedeće skraćenice se upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

A = Avion

FFS = Simulator letenja

FSTD = Uređaj za osposobljavanje koji simulira let

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

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

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
Manevri/postupci		FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD ili A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita ili provjere
SEKCIJA 1:						
1.	Priprema za let	OTD				

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

3.1.1	Na različitim brzinama (uključujući spori let) i visinama u okviru osposobljavanja na FSTD	P----->	----->			
3.1.2	Oštri zaokret s 45° nagiba, za 180° do 360° lijevi i desni	P----->	----->			
3.1.3	Zaokreti sa spojlerima i bez njih	P----->	----->			
3.1.4	Proceduralno instrumentalno letenje i manevrisanje uključujući instrumentalno polijetanje i prilaz te vizuelni prilaz	P----->	----->			
3.2	Nagib nosom prema dolje i podrtavanja (ako je primjenjivo) i druge specifične karakteristike aviona (npr. valjanje)	P----->	-----X Za ovu vježbu se ne upotrebljava avion		Samo FFS	
3.3	Normalan rad sistema i kontrola inženjerskog panela (ako je primjenjivo)	OTD P----->	----->			
3.4.	Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema:				M	Obavezni minimum od tri vanredna dijela bira se od tačke 3.4.0. do 3.4.14, uključujući i tu tačku
3.4.0.	Motor (ako je potrebno propeler)	OTD P----->	----->			
3.4.1.	Izjednačavanje pritiska u kabini i klimatizacija	OTD P----->	----->			
3.4.2	Pitot-statički sistem	OTD P----->	----->			
3.4.3	Sistem goriva	OTD P----->	----->			
3.4.4	Električni sistem	OTD P----->	----->			
3.4.5	Hidraulički sistem	OTD P----->	----->			
3.4.6	Sistem komandi leta i uravnoteženja	OTD P----->	----->			
3.4.7	Sistem za odleđivanje i zaštitu od zaleđivanja, grijanje vjetrobrana	OTD P----->	----->			
3.4.8	Autopilot/sistem za upravljanje letom	OTD P----->	----->		M (samo jednopilotni)	
3.4.9	Uređaj za indikaciju gubitka uzgona ili uređaj za izbjegavanje gubitka uzgona i	OTD	----->			

	uređaj za povećanje stabilnosti	P----->				
3.4.10	Uređaj za upozorenje blizine zemlje, meteorološki radar, radio-visinomjer, transponder	P----->	----->			
3.4.11	Radio-uređaji, navigacijska oprema, instrumenti, FMS	OTD P----->	----->			
3.4.12	Podvozje i kočnice	OTD P----->	----->			
3.4.13	Sistem prekrilaca i zakrilaca	OTD	----->			
3.4.14	Pomoćni generator (APU)	OTD P----->	----->			
Namjerno ostavljeno prazno						
3.6	Vanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti:				M	Obavezni minimum od tri dijela bira se od tačke 3.6.1. do 3.6.9, uključujući i tu tačku
3.6.1	Vježbe u slučaju požara npr. motora, APU, kabine, odjeljka za teret, pilotske kabine, krila i električne mreže, uključujući evakuaciju	P----->	----->			
3.6.2	Kontrola i uklanjanje dima	P----->	----->			
3.6.3	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje na sigurnoj visini	P----->	----->			
3.6.4	Izbacivanje goriva (simulacija)	P----->	----->			
3.6.5	Bočni udar vjetrova u fazi polijetanja/slijetanja	P	X		Samo FFS	
3.6.6	Simulacija pada pritiska u kabini aviona/snižavanje u nuždi	P----->	----->			
3.6.7	Onesposobljenost jednog od članova letачke posade	P----->	----->			
3.6.8	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letачkom priručniku (AFM)	P----->	----->			
3.6.9	TCAS događaj	OTD P----->	Avion se ne upotrebljava		Samo FFS	
3.7	Osposobljavanje za vraćanje iz nepravilnog položaja	P	X			
3.7.1	Izvlačenje iz prevlačenja s pomoću: - konfiguracije za polijetanje, - konfiguracije za čisto prevlačenje na	FFS kvalificiran samo za taj zadatak osposoblja	Za ovu vježbu se ne upotrebljava avion			

	niskoj visini, - konfiguracije za čisto prevlačenje blizu najviše operativne visine i - konfiguracije za slijetanje	vanja				
3.7.2	Sljedeće vježbe koje se odnose na nepravilan položaj: - vraćanje iz položaja s nosom prema gore u različitim kutovima nagiba i vraćanje iz položaja s nosom prema dolje u različitim kutovima nagiba	P FFS kvalificiran samo za taj zadatak osposobljavanja	X Za ovu vježbu se ne upotrebljava avion		Samo FFS	
3.8	Postupci u instrumentalnom letenju					
3.8.1*	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC	P----->	----->		M	
3.8.2.*	Postupci za krug čekanja	P----->	----->			
3.8.3.*	3D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza					
Napomena: U skladu sa AFM, RNP APCH postupci mogu zahtijevati upotrebu autopilota ili sistema za upravljanje letom. Postupak ručnog upravljanja bira se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, odaberite ILS za 3.8.3.1. u slučaju takvog ograničenja u AFM).						
3.8.3.1.*	Ručno upravljanje, bez sistema za upravljanje letom	P----->	----->		M (samo ispit praktične osposobljenosti)	
3.8.3.2.*	Ručno upravljanje, uz pomoć sistema za upravljanje letom	P----->	----->			
3.8.3.3.*	S autopilotom	P----->	----->			
3.8.3.4.*	Ručno upravljanje sa simuliranom otkazom jednog motora za vrijeme završnog prilazanja do dodira s tlom ili tokom cijelog postupka neuspjelog prilazanja (u zavisnosti od slučaja), s početkom: (i) prije prelaska 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; i (ii) inakon prelaska 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; U avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kategorija za regionalni prijevoz (<i>commuter</i>) (SFAR 23), prilazanje sa simuliranim otkazom motora i posljedično prekinuto prilazanje započinje u kombinaciji s 2D prilazanjem u skladu s 3.8.4. Prekinuto prilazanje započinje dolaskom na visinu nadvisivanja prepreka (OCH/A) i smije početi najkasnije u trenutku dolaska na MDH/A od 500 ft iznad nadmorske visine praga poletno-sletne staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija aviona u smislu	P —>	—>		M	

	mase pri uzlijetanju i visine korigovane za gustoću instruktor može simulirati otkaz motora u skladu s vježbom iz 3.8.3.4.					
3.8.4.*	2D operacije do MDH/A	P*--->	----->		M	
3.8.5	Krug prilaženja pod sljedećim uvjetima: (a)* prilaz do minimalne dopuštene visine za krug prilaženja na dotičnom aerodromu u skladu s lokalnim sredstvima instrumentalnog prilaza u simuliranim uvjetima instrumentalnog leta; nakon kojeg slijedi: (b) krug prilaženja na drugu poletno-sletnu stazu najmanje 90° od centralne linije završnog prilaza koji se koristi u tački (a), na minimalnoj dopuštenoj visini kruga prilaženja. Napomena: ako (a) i (b) nije moguće izvesti zbog ATC, može se izvesti simulirani niski vizuelni krug prilaženja.	P*--->	----->			
3.8.6	Vizuelni prilaz	P---->	----->			
SEKCIJA 4.						
4.	Postupci prekinutog prilaza					
4.1.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima* tokom 3D operacije prilikom dostizanja visine odluke	P*--->	----->			
4.2.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima* iz različitih faza tokom instrumentalnog prilaza	P*--->	----->			
4.3.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*--->	----->			
4.4.*	Ručni postupak produžavanja sa simuliranim otkazom kritičnog motora poslije instrumentalnog prilaza do dostizanja DH, MDH ili MAPt	P*----->	----->		M	
4.5.	Prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima: - s različitih visina ispod DH/ MDH - nakon dodira s tlom (prekinuto prilaženje) u avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao kategorija za regionalni prijevoz (SFAR 23) prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima počinje se ispod MDH/A ili nakon dodira s tlom	P----->	----->			
SEKCIJA 5.						
5.	Slijetanja	P				
5.1	Normalna slijetanja* s vizuelnom referencom uspostavljenom na DA/H					

	nakon operacije instrumentalnog prilaza					
5.2.	Slijetanje sa simulacijom zaglavljene horizontalnog stabilizatora u bilo kojem neuravnoteženom položaju	P----->	Za ovu vježbu se ne upotrebljava avion		Samo FFS	
5.3.	Slijetanje s bočnim vjetrom (avion, ako je izvodljivo)	P----->	----->			
5.4.	Školski krug i slijetanje bez izvučenih zakrilaca i pretkrilaca ili s djelimično izvučenim zakrilcima i pretkrilcima	P----->	----->			
5.5.	Slijetanje sa simulacijom otkaza kritičnog motora	P----->	----->		M	
5.6.	Slijetanje sa simulacijom otkaza dvaju motora: - avioni s tri motora: centralni i jedan spoljni motor koliko je izvodljivo u skladu s podacima iz AFM i - avioni s četiri motora: dva motora na jednoj strani	P	X		M Samo FFS (samo ispit praktične osposobljenosti)	

7. Ovlaštenje za klasu – voda

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

OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE	ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU
Manevri/postupci		Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
SEKCIJA 1.			
1.	Polijetanje		
1.1.	Priprema prije leta uključujući: - dokumentaciju, - masu i ravnotežu, - meteorološki izvještaj i - NOTAM		
1.2.	Provjere prije pokretanja motora izvana/iznutra		
1.3.	Pokretanje i gašenje motora Normalne neispravnosti		
1.4.	Taksiranje		
1.5.	Step taksiranje		
1.6.	Pristajanje:	Plaža mol plovak	
1.7.	Jedrenje s ugašenim motorima		

1.8.	Provjere prije leta: Provjera motora (ako je primjenjivo)		
1.9.	Postupak polijetanja: - normalno s namještanjem zakrilaca prema letačkom priručniku i - bočni vjetar (ako postoje uvjeti)		
1.10.	Penjanje: - zaokreti u zadani smjer - izravnavanje		
1.11.	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 2.			
2.	Rad iz zraka (VFR)		
2.1.	Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa zakrilcima i bez njih (uključujući prilaz na VMCA ako je primjenjivo)		
2.2.	Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)		
2.3.	Prevlačenje i vraćanje u uobičajeni položaj: (i) čisto prevlačenje; (ii) prevlačenje u spuštajućem zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom; (iii) prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom; i (iv) prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni avioni)		
2.4.	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 3.			
3.	Postupci na ruti u skladu sa VFR		
3.1.	Plan leta, računska navigacija i čitanje akarte		
3.2.	Održavanje visine, smjera i brzine		
3.3.	Orijentacija, vremenska tačnost i ispravljanje ETA		
3.4.	Upotreba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)		
3.5.	Upravljanje letom (zapisnik toka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sisteme i zaleđivanje)		
3.6.	Saradnja sa ATC – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 4.			
4.	Dolasci i slijetanja		
4.1.	Postupak dolaska na aerodrom (samo amfibije)		
4.2.	Normalno slijetanje		

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

C. Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip ili ATPL podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 4. i sekciju 6. (ako je primjenjivo) ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.
2. U slučaju provjere stručnosti za IR podnositelji zahtjeva moraju položiti sekciju 5. provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva padnu više od tri dijela, moraju ponovno polagati cijelu sekciju 5. Podnositelji zahtjeva koji padnu do tri dijela moraju ponovo polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove sekcije 5. koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru.

ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

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

Visina	
Uopšteno	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja/tačka prekinutog prilaza/visina	+ 50 ft/- 0 ft
Putanja leta	
Po radiosredstvu	± 5°
Za „kutna“ odstupanja	Pola otklona, azimut i putanja poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearna“ Lateralna odstupanja	Greška/odstupanje od zadate putanje leta obično su ograničeni na $\pm$ RNP vrijednosti povezane s postupkom. Dopuštena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrijednosti.
3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primjenom BaroVNAV)	Ne više od -75 ft ispod vertikalnog profila u bilo kojem trenutku, te ne više od $+75$ ft iznad vertikalnog profila na 1000 ft ili manje iznad nivoa aerodroma
Smjer leta	
Sa svim ispravnim motorima	$\pm 5^\circ$
Pri simuliranom otkazu motora	$\pm 10^\circ$
Brzina	
Sa svim ispravnim motorima	± 5 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+10$ čvorova/ -5 čvorova

(b) ograničenja u letu prema VFR

Visina	
Uopšteno	± 100 ft
Smjer leta	
Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Vanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	$\pm 10^\circ$
Brzina	
Uopšteno	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+10$ čvorova/ -5 čvorova
Zanošenje	
Lebdenje pod uticajem zračnog jastuka pri polijetanju	± 3 ft
Slijetanje	± 2 ft (sa 0 ft leta unazad ili bočnog leta)

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

OPŠTI DIO

5. Sljedeći simbol znači:

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

6. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na nivou opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do višeg nivoa opreme, prikazano strelicom (---->).

Sljedeće skraćenice se upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje

H = Helikopter

7. Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (*) izvode se u stvarnim ili simuliranim IMC uvjetima, samo za podnositelje zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H) ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip.
8. Postupke u instrumentalnom letenju (sekcija 5.) izvode samo podnositelji zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H) ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip. Za tu se svrhu mogu upotrijebiti FFS ili FTD 2/3.
- 8.a Za dobivanje ili zadržavanje privilegija za PBN jedno prilaženje mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije moguće, obavlja se u odgovarajuće opremljenom FSTD.
- Odstupajući od prethodnog odlomka, ako provjera stručnosti za produžavanje privilegija za PBN ne uključuje RNP APCH, privilegije pilota za PBN ne uključuju RNP APCH. Ograničenje se ukida ako je pilot prošao provjeru stručnosti koja uključuje RNP APCH.
9. Slovo „M” u koloni za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označava obaveznu vježbu.
10. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav kurs:
- (a) kvalifikacija FSTD kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Aneksa VI (Dio-ARA) i Aneksa VII (Dio-ORA);
 - (b) kvalificiranost instruktora i ispitivača;
 - (c) količina osposobljavanja na FSTD tokom kursa;
 - (d) kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota koji se osposobljavaju stečeni na sličnim tipovima i
 - (e) količina letačkog iskustva pod nadzorom nakon izdavanja novog ovlaštenja za tip.

VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI

11. Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za izdavanje ovlaštenja za tip višepilotnog helikoptera i za ATPL(H) moraju položiti samo sekcije od 1. do 4. i, ako je primjenjivo, sekciju 6.
12. Podnositelji zahtjeva za produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip višepilotnog helikoptera moraju položiti samo sekcije od 1. do 4. i, ako je primjenjivo, sekciju 6.

JEDNOPILOTNI HELIKOPTERI

13. Podnositelji zahtjeva za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip jednopilotnog helikoptera moraju:

- (a) ako se traže privilegije za jednopilotne operacije, položiti ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u jednopilotnoj operaciji;
- (b) ako se traže privilegije za višepilotne operacije, položiti ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u višepilotnoj operaciji;
- (c) ako se traže i jednopilotne i višepilotne privilegije, položiti ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u višepilotnoj operaciji i dodatno sljedeće manevre i postupke u jednopilotnoj operaciji:
- (1) za jednomotorne helikoptere: 2.1. polijetanje i 2.6. i 2.6.1. snižavanje u autorotaciji i slijetanje iz autorotacije;
 - (2) za višemotorne helikoptere: 2.1. polijetanje i 2.4. i 2.4.1. otkaz motora neposredno prije i ubrzo nakon TDP;
 - (3) za IR privilegije, uz tačku 1. ili 2, u zavisnosti od slučaja, jedan prilaz iz sekcije 5, osim ako su ispunjeni kriteriji iz Dodatka 8. ovog aneksa;
- (d) kako bi se uklonilo ograničenje za višepilotne operacije iz ovlaštenja za tip nekompleksnog jednopilotnog helikoptera, položiti provjeru stručnosti koja uključuje manevre i postupke iz (c) (1) ili (2), u zavisnosti od slučaja.

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/postupci		FSTD	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na FSTD ili H	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
SEKCIJA 1. — Pripreme i provjere prije leta						
1.1.	Vizuelni vanjski pregled helikoptera; lokacija svakog dijela i svrha pregleda		P		M (ako se obavlja u helikopteru)	
1.2.	Provjera pilotske kabine	P	----->		M	
1.3.	Postupak pokretanja, provjera radio-navigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	----->		M	
1.4.	Taksiranje/zračno taksiranje u skladu s instrukcijama ATC ili instruktora	P	----->		M	
1.5.	Postupci i provjere prije leta	P	----->		M	
SEKCIJA 2. — Manevri i postupci u letu						
2.1.	Polijetanja (različiti profili)	P	----->		M	
2.2.	Polijetanja i slijetanja na neravan teren ili s bočnim vjetrom	P	----->			
2.3.	Polijetanje s maksimalnom masom pri uzlijetanju (stvarna ili simulirana maksimalna masa pri uzlijetanju)	P	----->			

2.4.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora neposredno prije TDP ili DPATO	P	----->		M	
2.4.1.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora ubrzo nakon TDP ili DPATO	P	----->		M	
2.5.	Penjanje i snižavanje u zadatom smjeru leta	P	----->		M	
2.5.1.	Zaokreti s 30° nagiba, 180° do 360° lijevi i desni, isključivo prema instrumentima	P	----->		M	
2.6.	Snižavanje u autorotaciji	P	----->		M	
2.6.1.	Za jednomotorne helikoptere (SEH) slijetanje iz autorotacije ili za višemotorne helikoptere (MEH) uspostavljanje pune snage	P	----->		M	
2.7.	Slijetanja (različiti profili)	P	----->		M	
2.7.1.	Produžavanje ili slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije LDP ili DPBL	P	----->		M	
2.7.2.	Slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije LDP ili DPBL	P	----->		M	
SEKCIJA 3. — Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i postupaka						
3.	Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i postupaka:				M	Obavezni minimum od tri dijela bira se iz ove sekcije
3.1.	Motor	P	----->			
3.2.	Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	----->			
3.3.	Pitot-statički sistem	P	----->			
3.4.	Sistem goriva	P	----->			
3.5.	Električni sistem	P	----->			
3.6.	Hidraulički sistem	P	----->			
3.7.	Sistem komandi leta i uravnoteženja	P	----->			
3.8.	Sistem za odleđivanje i zaštitu od zaleđivanja	P	----->			
3.9.	Autopilot/sistem za upravljanje letom	P	----->			
3.10.	Uređaji za povećanje stabilnosti leta	P	----->			
3.11.	Meteorološki radar, radio-visinomjer, transponder	P	----->			
3.12.	Navigacijski sistem	P	----->			
3.13.	Sistem podvozja	P	----->			
3.14.	APU	P	----->			
3.15.	Radio uređaji, navigacijska oprema, instrumenti i	P	----->			

	FMS					
SEKCIJA 4. — Vanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti						
4.	Vanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti				M	Obavezni minimum od tri dijela bira se iz ove sekcije
4.1.	Vježbe u slučaju požara (uključujući evakuaciju, ako je primjenjivo)	P	----->			
4.2.	Kontrola i uklanjanje dima	P	----->			
4.3.	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje na sigurnoj visini	P	----->			
4.4.	Izbacivanje goriva (simulacija)	P	----->			
4.5.	Otkaz komandi repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	----->			
4.5.1.	Otkaz repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	Za ovu vježbu se ne upotrebljava helikopter			
4.6.	Onesposobljenost jednog od članova posade — samo MPH	P	----->			
4.7.	Kvar transmisije	P	----->			
4.8.	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	----->			
SEKCIJA 5. — Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)						
5.1.	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	----->*			
5.1.1.	Simulirani otkaz motora tokom polijetanja	P*	----->*		M*	
5.2.	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC	P*	----->*		M*	
5.3.	Postupci za krug čekanja	P*	----->*			
5.4.	3 D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza	P*	----->*			
5.4.1.	Ručno upravljanje, bez sistema za upravljanje letom Napomena: u skladu s AFM, RNP APCH postupci mogu zahtijevati upotrebu autopilota ili sistema za upravljanje letom. Postupak ručnog upravljanja bira se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, odaberite ILS za 5.4.1. u slučaju takvog ograničenja u AFM).	P*	----->*		M*	
5.4.2.	Ručno upravljanje, uz pomoć sistema za upravljanje letom	P*	----->*		M*	
5.4.3.	Sa autopilotom	P*	----->*			

5.4.4.	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska 1 000 ft iznad nivoa aerodroma do dodira s tlom ili do završetka postupka prekinutog prilaza	P*	----->*		M*	
5.5.	2 D operacije do MDA/H	P*	----->*		M*	
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	----->*			
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	----->*			
5.6.2.	Produžavanje sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	----->*		M*	
5.7.	IMC autorotacija s uspostavljanjem pune snage	P*	----->*		M*	
5.8.	Vraćanje iz neuobičajenih položaja	P*	----->*		M*	
SEKCIJA 6. — Upotreba dodatne opreme						
6.	Upotreba dodatne opreme	P	----->			

D. Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova s pogonjenim uzgonom

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom, podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 5. i sekciju 6. (ako je primjenjivo). Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.

ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

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

Visina	
Uopšteno	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/– 0 ft
Minimalna visina snižavanja	+ 50 ft/– 0 ft
Putanja leta	
Po radio-sredstvu	$\pm 5^\circ$
Precizni prilaz	Pola otklona, izimut i putanja poniranja
Smjer leta	
Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Vanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	$\pm 10^\circ$
Brzina	
Uopšteno	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova /– 5 čvorova

(b) Ograničenja u letu prema VFR:

Visina	
Uopšteno	± 100 ft
Smjer leta	
Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Vanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	$\pm 10^\circ$
Brzina	
Uopšteno	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/– 5 čvorova
Zanošenje	
Lebđenje pod uticajem zračnog jastuka pri polijetanju	± 3 ft
Slijetanje	± 2 ft (s 0 ft leta unazad ili bočnog leta)

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Sljedeći simbol znači:

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

5. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na nivou opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do višeg nivoa opreme, prikazano strelicom (---->).

6. Sljedeće skraćenice se upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje

OTD = Drugi uređaji za osposobljavanje

PL = Zrakoplov s pogonjenim uzgonom

6.a

Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (*) izvode se isključivo prema instrumentima. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip biće ograničeno samo na VFR

7. Slovo „M” u koloni za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označava obaveznu vježbu.

8. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na odobrenje takvog kursa:

(a) kvalifikacija FSTD kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Aneksa VI (Dio-ARA) i Aneksa VII (Dio-ORA); i

(b) kvalificiranost instruktora.

KATEGORIJA ZRAKOPLOVA S POGONJENIM UZGONOM		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na FFS PL	Inicijali ispiti vača nakon završenog ispita
SEKCIJA 1. — Priprema i provjere prije leta								
1.1	Vizuelni vanjski pregled zrakoplova; lokacija svakog dijela i svrha pregleda;				P			
1.2	Provjera pilotske kabine	P	---->	---->	----			
					>			
1.3	Postupak pokretanja, provjera radio-navigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	---->	---->	----		M	
					>			

1.4.	Taksiranje u skladu sa instrukcijama ATC ili instruktora		P	----->	----->			
1.5.	Postupci i provjere prije leta uključujući provjeru snage	P		----->	----->		M	
SEKCIJA 2. — Manevri i postupci u letu								
2.1.	Normalni VFR profili polijetanja: operacije na poletno-sletnoj stazi (kratko polijetanje i slijetanje (STOL) i vertikalno polijetanje i slijetanje (VTOL)) uključujući bočni vjetar operacija na uzdignutom heliodromu operacija na nivou zemlje		P	----->	----->		M	
2.2.	Polijetanje s maksimalnom masom pri uzlijetanju (stvarna ili simulirana maksimalna masa pri uzlijetanju)		P	----->				
2.3.1.	Prekinuto polijetanje: - tokom operacija na poletno-sletnoj stazi, - tokom operacija na uzdignutom heliodromu i - tokom operacija na nivou zemlje		P	----->			M	
2.3.2.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora nakon prelaženja tačke odluke: - tokom operacija na poletno-sletnoj stazi, - tokom operacija na uzdignutom heliodromu i - tokom operacija na nivou zemlje		P	----->			M	
2.4.	Snižavanje s autorotacijom u helikopterskom modu do nivoa zemlje (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P		----->	----->		M Samo FFS	
2.4.1.	Snižavanje s autorotacijom u avionskom modu (za ovu se vježbu ne		P	----->			M Samo FFS	

	upotrebljava zrakoplov)							
2.5.	Normalni VFR profili slijetanja: operacije na poletno-sletnoj stazi (STOL i VTOL) operacija na uzdignutom heliodromu operacija na nivou zemlje		P	---->	---->		M	
2.5.1.	Slijetanje sa simuliranim otkazom motora nakon dostizanja tačke odluke: - tokom operacija na poletno-sletnoj stazi, - tokom operacija na uzdignutom heliodromu i - tokom operacija na nivou zemlje.							
2.6.	Produžavanje ili slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije tačke odluke		P	---->			M	
SEKCIJA 3. — Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i postupaka								
3.	Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i postupaka (mogu se obaviti i na FSTD ako je kvalificiran za vježbu).						M	Obavezni minimum od tri dijela bira se iz ove sekcije
3.1.	Motor	P	---->	---->				
3.2.	Izjednačavanje pritiska u kabini i klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	---->	---->				
3.3.	Pitot-statički sistem	P	---->	---->				
3.4.	Sistem goriva	P	---->	---->				
3.5.	Električni sistem	P	---->	---->				
3.6.	Hidraulički sistem	P	---->	---->				
3.7.	Sistem komandi leta i uravnoteženja	P	---->	---->				
3.8.	Sistem za odleđivanje i zaštitu od zaleđivanja, grijanje vjetrobrana (ako postoji)	P	---->	---->				
3.9.	Autopilot/sistem za upravljanje letom	P	-->	-->				

3.10.	Uređaj za indicaciju gubitka uzgona ili uređaj za izbjegavanje gubitka uzgona i uređaj za povećanje stabilnosti	P	---->	---->				
3.11.	Meteorološki radar, radio-visinomjer, transponder, uređaj za upozorenje blizine zemlje (ako postoji)	P	---->	---->				
3.12.	Sistem podvozja	P	----- ->	----- ->				
3.13.	APU	P	---->	---->				
3.14.	Radio-uređaji, navigacijska oprema, instrumenti i FMS	P	---->	---->				
3.15.	Sistem zakrilaca	P	---->	---->				
SEKCIJA 4. — Vanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti								
4.	Vanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (mogu biti obavljani u FSTD ako je kvalificiran za vježbe)						M	Obavezni minimum od tri dijela bira se iz ove sekcije
4.1.	Vježbe u slučaju požara, motor, APU, odjeljak za teret, pilotska kabina i električni požar, uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	---->	---->				
4.2.	Kontrola i uklanjanje dima	P	---->	---->				
4.3.	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov) uključujući konverziju s helikopterskog na avionski mod i obratno uz otkaz jednog motora	P	---->	---->			Samo FFS	
4.4.	Izbacivanje goriva (simulacija, ako postoji)	P	---->	---->				
4.5.	Smicanje vjetrova prilikom polijetanja i slijetanja (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)			P			Samo FFS	
4.6.	Simulacija pada pritiska u kabini/snižavanje u nuždi (za ovu se vježbu ne upotrebljava	P	---->	---->			Samo FFS	

	zrakoplov)							
4.7.	ACAS događaj (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	----	----			Samo FFS	
4.8.	Onesposobljenost jednog od članova posade	P	----	----				
4.9.	Kvar transmisije	P	----	----			Samo FFS	
4.10.	Izvlačenje iz punog prevlačenja (snaga uključena i isključena) ili nakon aktiviranja uređaja za indikaciju gubitka uzgona u konfiguracijama za penjanje, krstarenje ili prilaz (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	----	----			Samo FFS	
4.11.	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	----	----				
SEKCIJA 5. — Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)								
5.1.	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	----	----				
			>*	>*				
5.1.1.	Simulirani otkaz motora tokom polijetanja nakon tačke odluke	P*	----	----			M*	
			>*	>*				
5.2.	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC	P*	----	----			M*	
			>*	>*				
5.3.	Postupci za krug čekanja	P*	----	----				
			>*	>*				
5.4.	Precizni prilaz do visine odluke ne manje od 60 m (200 ft)	P*	----	----				
			>*	>*				
5.4.1.	Ručno upravljanje, bez sistema za upravljanje letom	P*	----	----			M* (samo ispit praktične osposobljenosti)	
			>*	>*				
5.4.2.	Ručno upravljanje, uz pomoć sistema za upravljanje letom	P*	----	----				
			>*	>*				
5.4.3.	S autopilotom	P*	----	----				
			>*	>*				

5.4.4.	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska vanjskog markera i nastavlja se do dodira s tlom ili do završetka postupka prekinutog prilaza	P*	----	----			M*	
5.5.	Neprecizni prilaz do MDA/H	P*	----	----			M*	
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	----	----				
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	----	----				
5.6.2.	Produžavanje sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	IMC autorotacija s uspostavom pune snage za slijetanje na uzletno-sletnu stazu samo u helikopterskom modu (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P*	----	----			M* Samo FFS	
5.8.	Vraćanje iz neuobičajenih položaja (ova vježba zavisi od kvaliteta FFS)	P*	----	----			M*	
SEKCIJA 6. — Dodatna oprema								
6.	Upotreba dodatne opreme		P	----->	----->			

E. Specifični zahtjevi za kategoriju zračni brodovi

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip zračnog broda, podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 5. i sekciju 6. (ako je primjenjivo). Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovo polagati cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.

ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

2. Podnosiocima zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:
- (a) upravljaju zračnim brodom unutar njegovih ograničenja;
 - (b) izvedu sve manevre glatko i precizno;
 - (c) pokažu dobro rasuđivanje i vođenje zrakoplova;
 - (d) primjenjuju aeronautička znanja;
 - (e) održavaju kontrolu zračnog broda sve vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
 - (f) razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade; i
 - (g) učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade.
3. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije, te kvaliteta upravljanja zračnim brodom koji se upotrebljava i njegovih performansi.

(a) Ograničenja u letu prema IFR

Visina	
Uopšteno	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja	+ 50 ft/- 0 ft
Putanja leta	
Po radio-sredstvu	± 5
Precizni prilaz	Pola otklona, azimut i putanja poniranja
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°
Vanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10°

(b) Ograničenja u letu prema VFR

Visina	
Uopšteno	± 100 ft
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°
Vanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10°

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Sljedeći simbol znači:

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

5. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na nivou opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do višeg nivoa opreme, prikazano strelicom (----->).

6. Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje

OTD = Drugi uređaji za osposobljavanje

As = Zračni brod

- 6.a Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (*) izvode se isključivo prema instrumentima. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip biće ograničeno samo na VFR.

7. Slovo „M” u koloni za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označava obaveznu vježbu.

8. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljavaju se FSTD ako je to dio kursa osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav kurs:

(a) kvalifikacija FSTD kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Aneksa VI (Dio-ARA) i Aneksa VII (Dio-ORA); i

(b) kvalificiranost instruktora.

KATEGORIJA ZRAČOG BRODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/postupci						Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereni na	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEKCIJA 1. — Pripreme i provjere prije leta								
1.1.	Pregled prije leta				P			
1.2.	Provjera pilotske kabine	P	----->	----->	----->			
1.3.	Postupak pokretanja, provjera radio-navigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija		P	----->	----->		M	

1.4.	Odvez zračnog broda i manevrisanje po tlu.			P	----->		M	
1.5.	Postupci i provjere prije leta	P	----->	----->	----->			
SEKCIJA 2. – Manevri i postupci u letu								
2.1.	Normalni VFR profil polijetanja			P	----->		M	
2.2.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora:			P	----->		M	
2.3.	Polijetanje s težinom > 0 (Teško polijetanje)			P	----->			
2.4.	Polijetanje s težinom < 0 (Lagano polijetanje)			P	----->			
2.5.	Normalan postupak penjanja			P	----->			
2.6.	Penjanje do visine pritiska			P	----->			
2.7.	Prepoznavanje visine pritiska			P	----->			
2.8.	Let na visini pritiska ili blizu nje			P	----->		M	
2.9.	Normalno snižavanje i prilaz			P	----->			
2.10.	Normalni VFR profil slijetanja			P	----->		M	
2.11.	Slijetanje s težinom > 0 (Teško slijetanje)			P	----->		M	
2.12.	Slijetanje s težinom < 0 (Lagano slijetanje)			P	----->		M	
	Namjerno ostavljeno prazno							
SEKCIJA 3. – Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i postupaka								
3.	Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i postupaka (mogu se obaviti i na FSTD ako je kvalificiran za vježbu):						M	Obavezni minimum od tri dijela bira se iz ove sekcije
3.1.	Motor	P	----->	----->	----->			
3.2.	Izjednačavanje pritiska ovojnice	P	----->	----->	----->			
3.3.	Pitot-statički sistem	P	----->	----->	----->			
3.4.	Sistem goriva	P	----->	----->	----->			
3.5.	Električni sistem	P	----->	----->	----->			
3.6.	Hidraulički sistem	P	----->	----->	----->			
3.7.	Sistem komandi leta i uravnoteženja	P	----->	----->	----->			

3.8.	Sistem baloneta	P	----->	----->	----->			
3.9.	Autopilot/sistem za upravljanje letom	P	-->	-->	----->			
3.10.	Uređaji za povećanje stabilnosti leta	P	----->	----->	----->			
3.11.	Meteorološki radar, radio-visinomjer, transponder, uređaj za upozorenje blizine zemlje (ako postoji)	P	----->	----->	----->			
3.12.	Sistem podvozja	P	----->	----->	----->			
3.13.	APU	P	----->	----->	----->			
3.14.	Radio-uređaji, navigacijska oprema, instrument i FMS	P	----->	----->	----->			
	Namjerno ostavljeno prazno							
SEKCIJA 4. – Vanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti								
4.	Vanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (mogu biti obavljeni u FSTD ako je kvalificiran za vježbe)					M	Obavezni minimum od tri dijela bira se iz ove sekcije	
4.1.	Vježbe u slučaju požara, motor, APU, odjeljak za teret, pilotska kabina i električni požar, uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	----->	----->	----->			
4.2.	Kontrola i uklanjanje dima	P	----->	----->	----->			
4.3.	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje: u određenim fazama leta, uključujući otkaz više motora	P	----->	----->	----->			
4.4.	Onesposobljenost jednog od članova posade	P	----->	----->	----->			
4.5.	Kvar transmisije/mjenjača	P	----->	----->	----->		Samo FFS	
4.6.	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	----->	----->	----->			
SEKCIJA 5. – Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)								
5.1.	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	----->*	----->*	----->*			
5.1.1.	Simulirani otkaz motora tokom polijetanja	P*	----->*	----->*	----->*		M*	

5.2.	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC	P*	----->*	----->*	----->*		M*	
5.3.	Postupci za krug čekanja	P*	----->*	----->*	----->*			
5.4.	Precizni prilaz do visine odluke ne manje od 60 m (200ft)	P*	----->*	----->*	----->*			
5.4.1.	Ručno upravljanje, bez sistema za upravljanje letom	P*	----->*	----->*	----->*		M* (samo ispit praktične osposobljenosti)	
5.4.2.	Ručno upravljanje, uz pomoć sistema za upravljanje letom	P*	----->*	----->*	----->*			
5.4.3.	S autopilotom	P*	----->*	----->*	----->*			
5.4.4.	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora, simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska spoljnog markera i nastavlja se do dodira s tlom ili do završetka postupka prekinutog prilaza	P*	----->*	----->*	----->*		M*	
5.5.	Neprecizni prilaz do MDA/H	P*	----->*	----->*	----->*		M*	
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	----->*	----->*	----->*			
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	----->*	----->*	----->*			
5.6.2.	Produžavanje sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	Vraćanje iz neuobičajenih položaja (ova vježba zavisi od kvaliteta FFS)	P*	----->*	----->*	----->*		M*	
SEKCIJA 6. – Dodatna oprema								
6.	Upotreba dodatne opreme		P	----->				

Dodatak 10

Produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip, te produžavanje i obnavljanje IR kombinirano s produžavanjem ili obnavljanjem ovlaštenja za tip – praktična procjena EBT

A – Opšti dio

1. Produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip, te produžavanje i obnavljanje IR kombinirano s produžavanjem ili obnavljanjem ovlaštenja za tip u skladu s ovim dodatkom mora se obaviti samo kod operatora EBT koji ispunjava sve sljedeće uvjete:
 - (a) uspostavili su program EBT relevantan za primjenjivo ovlaštenje za tip ili IR u skladu s ORO.FC.231 Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama;
 - (b) imaju najmanje tri godine iskustva u provođenju mješovitog programa EBT;
 - (c) za svako ovlaštenje za tip u okviru programa EBT organizacija je imenovala rukovoditelja EBT.

Rukovoditelji EBT moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:

 - (i) imati privilegije ispitivača za odgovarajuće ovlaštenje za tip;
 - (ii) imati veliko iskustvo kao instruktor za odgovarajuće ovlaštenje za tip;
 - (iii) osoba su koja je imenovana u skladu s ORO.AOC.135(a)(2) Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama ili su zamjenik te osobe.
2. Rukovoditelj EBT, odgovoran za odgovarajuće ovlaštenje za tip, osigurava da podnositelj zahtjeva ispunjava sve zahtjeve u pogledu kvalifikacija, osposobljavanja i iskustva iz ovog aneksa za produžavanje ili obnavljanje odgovarajućeg ovlaštenja.
3. Podnositelji zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti ovlaštenje u skladu s ovim dodatkom moraju ispunjavati sve sljedeće uvjete:
 - (a) uključeni su u operatorov program EBT;
 - (b) u slučaju produžavanja ovlaštenja, moraju završiti operatorov program EBT unutar perioda važenja odgovarajućeg ovlaštenja;
 - (c) u slučaju obnavljanja ovlaštenja, moraju se pridržavati postupaka koje je razvio operator EBT u skladu s ORO.FC.231 (a)(5) Aneksa III (Dio-ORO) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama.
4. Produžavanje ovlaštenja u skladu s ovim dodatkom obuhvata sve sljedeće elemente:
 - (a) kontinuiranu praktičnu procjenu EBT u okviru programa EBT;
 - (b) demonstraciju prihvatljivog nivoa izvođenja svih kompetencija;
 - (c) upravni postupak produžavanja ili obnavljanja dozvole pri čemu, rukovoditelj EBT odgovoran za odgovarajuće ovlaštenje za tip, obavlja sve sljedeće radnje:
 - (1) osigurava da su ispunjeni zahtjevi iz FCL.1030;
 - (2) kada djeluje u skladu s FCL.1030 (b)(2), upisuje u dozvolu podnositelja zahtjeva novi datum isteka ovlaštenja. Taj upis može obaviti druga osoba u ime rukovoditelja EBT ako joj je rukovoditelj EBT dodijelio to pravo u skladu s postupcima utvrđenima u programu EBT.

B – Provođenje praktične procjene EBT

Praktična procjena EBT provodi se u skladu s operatorovim programom EBT.

ANEKS II**UVJETI ZA ZAMJENU POSTOJEĆIH NACIONALNIH DOZVOLA I OVLAŠTENJA ZA AVIONE I HELIKOPTERE****A. AVIONI****1. Dozvole pilota**

Dozvola pilota, koju je izdala BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini, biće konvertovana u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

- (a) za ATPL(A) i CPL(A), položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlaštenja iz Dijela-FCL za tip/klasu i ovlaštenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;
- (b) pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i Dijela FCL;
- (c) dokaže nivo jezičke sposobnosti u skladu sa FCL.055;
- (d) ispuni zahtjeve utvrđene u tabeli u nastavku:

Dozvola	Ukupni sati naleta	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1500 kao PIC na višepilotnim avionima	Nema	ATPL(A)	Nije promjenjivo	(a)
ATPL(A)	> 1500 kao na višepilotnim avionima	Nema	Kao u 4.(c)	Kao u 5.(c)	(b)
ATPL(A)	> 500 na višepilotnim avionima	Dokazati znanje iz planiranja i izvođenja leta u skladu sa FCL.515	ATPL(A), s ovlaštenjem za tip ograničenim na kopilota	Dokazati mogućnost letenja u svojstvu PIC kako je propisano u Dodatku 9. Dijela FCL	(c)
CPL/IR(A) i položeni ispit teorije ICAO ATPL u državi članici u kojoj je dozvola izdata		(i) dokazati nadležnom organu znanje planiranja i izvođenja leta u skladu sa FCL.310 i FCL.615(b) (ii) ispuniti preostale zahtjeve iz FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) uz priznavanje teorije ATPL	Nije promjenjivo	(d)
CPL/IR(A)	> 500 na višepilotnim avionima, ili višepilotnim operacijama na jednopilotnim avionima kategorije za regionalni prijevoz CS-23 ili ekvivalentne u skladu sa relevantnim zahtjevima iz Dijela CAT i Dijela ORO za komercijalni zračni prijevoz	(i) proći ispit teorije ATPL(A) u državi članici u kojoj je dozvola izdata (*1) (ii) ispuniti preostale zahtjeve iz FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) uz priznavanje teorij ATPL	Nije promjenjivo	(e)

CPL/IR(A)	> 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Nema	CPL/IR(A), s ovlaštenjem za tip/klasu ograničenim na jednopilotne avione	Stedi ovlaštenje za višepilotni tip u skladu sa Dijelom FCL	(f)
CPL/IR(A)	< 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Dokazati znanje planiranja i izvođenja leta za nivo CPL/IR	Kao u 4.(f)	Kao u 5.(f)	(g)
CPL(A)	> 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	Noćno ovlaštenje, ako je primjenjivo	CPL(A), s ovlaštenjem za tip/klasu ograničenim na jednopilotne avione		(h)
CPL(A)	< 500 kao PIC na jednopilotnim avionima	(i) noćno ovlaštenje, ako je primjenjivo (ii) dokazati znanje izvođenja i planiranja leta kako je propisano u FCL 310	Kao u 4.(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 u skladu sa IFR		PPL/IR(A) (IR ograničen samo na PPL)	Dokazati znanje izvođenja i planiranja leta kako je propisano u FCL 615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 na avionima	Dokazati znanje korištenja radio-navigacionih uređaja	PPL(A)		(k)
(*1) Nositelji CPL, koji već posjeduju ovlaštenje za tip višepilotnog aviona ne trebaju imati položen ispit iz teorije ATPL(A) sve dok lete na istom tipu aviona, ali im neće biti priznata teorija ATPL(A) za dozvolu iz Dijela FCL. Ako traže ovlaštenje za drugi tip višepilotnog aviona, trebaju ispuniti uvjete iz kolone 3, reda (e) i prethodne tabele.					

2. Potvrde instruktora

Potvrda instruktora, koju je izdala BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini, konvertovaće se u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Kako je propisano u Dijelu FCL za relevantnu potvrdu	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI potvrda

Potvrda SFI, koju je izdala BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini, konvertovaće se u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1500 sati kao pilot u MPA	(i) ima ili je imao CPL/MPL ili ATPL za avion izdatu od držve članice; (ii) uspješno završio osposobljavanje na simulatoru za određeni tip aviona uključujući MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završeno osposobljavanje na simulatoru za tip aviona uključujući MCC	SFI(A)

Zamjena će biti važeća za period od najviše 3 godine. Produžavanje će se obaviti na način da se ispune relevantni zahtjevi iz Dijela-FCL.

4. STI potvrda

Potvrda STI, koju je izdala BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini, može se konvertovati u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Nacionalno ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena potvrda
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 sati na SPA	(i) ima ili je imao dozvolu pilota izdatu od države članice; (ii) položio provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. Dijela FCL na FSTD primjenjivom za osposobljavanje koje se namjerava provoditi	STI(A)
STI(A)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao STI	obavio provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. Dijela FCL na FSTD primjenjivom za osposobljavanje koje se namjerava provoditi	STI(A)

Produžavanje potvrde će se obaviti na način da se ispune relevantni uvjeti iz Dijela-FCL.

B. HELIKOPTERI

1. Dozvole pilota

Dozvola pilota, koju je izdala BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini, biće konvertovana u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

- položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlaštenja iz Dijela-FCL za tip/klasu i ovlaštenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;
- pokazati poznavanje odgovarajućih dijelova operativnih zahtjeva i Dijela FCL;
- dokaže nivo jezičke sposobnosti u skladu sa FCL.055;
- ispuniti zahtjeve utvrđene u tabeli u nastavku:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) važeći IR(H)	> 1000 kao PIC na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H) važeći IR	Nije primjenjivo	(a)
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 1000 kao PIC na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) važeći IR(H)	> 1000 na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H), i IR s ovlaštenjem za tip ograničen na kopilota	Demonstrirati sposobnost da djeluje u svojstvu PIC kako je propisano u Dodatku	(c)

				9. Dijela FCL	
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 1000 na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H) i ovlaštenje za tip ograničen na kopilota	Demonstrirati sposobnost da djeluje u svojstvu PIC kako je propisano u Dodatku 9. Dijela FCL	(d)
ATPL(H) važeći IR(H)	> 500 na višepilotnim helikopterima	(i) dokazati nadležnom organu znanje predmeta Planiranje i performanse zrakoplova u skladu sa FCL 515 i FCL 615(b)	kao 4.(c)	kao 5.(c)	(e)
ATPL(H) bez IR(H) privilegija	> 500 na višepilotnim helikopterima	kao 3.(e)	kao 4.(d)	kao 5.(d)	(f)
CPL/IR(H) i položio teorijski test ICAO ATPL(H) u državi članici koja je izdala dozvolu		(i) demonstrirati nadležnom organu poznavanje planiranja leta i performansi prema zahtjevima FCL 310 i FCL 615(b); (ii) postići ostale zahtjeve iz FCL 720.H(b)	CPL/IR(H) s priznatom teorijom JAR-FCL ATPL(H), uz uvjet da se ispitna teorija ICAO ATPL(H) procjenjuje kao nivo dijela FCL ATPL	Nije primjenjivo	(g)
CPL/IR(H)	> 500 sati na višepilotnim helikopterima	(i) položiti ispitivanje za teoriju JAR FCL ATPL (H) u državi članici koja je izdala dozvolu (*1) (ii) zadovoljiti preostale zahtjeve FCL 720.H(b)	CPL/IR(H) s priznatom JAR-FCL ATPL(H) teorijom	Nije primjenjivo	(h)
CPL/IR(H)	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Nema	CPL/IR(H) s ovlaštenjima za tip ograničen za jednopilotne helikoptere	Sticanje višepilotnog ovlaštenja za tip kako je propisano dijelom FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL 310 i FCL 615(b)	kao 4.(i)		(j)
CPL(H)	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Noćno letenje	CPL(H) s ovlaštenjima za tip ograničen za jednopilotne helikoptere		(k)
CPL(H)	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Noćno letenje Demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL 310	kao 4.(k)		(l)
CPL(H) bez noćnog ovlaštenja	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima		kao 4.(k) i ograničeno na VFR operacije danju	Sticanje višepilotnog ovlaštenja za tip kako je propisano dijelom FCL	(m)
CPL(H) bez noćnog ovlaštenja	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Dokazati znanje predmeta Planiranje leta i Performanse zrakoplova u skladu	kao 4.(k) i ograničeno na VFR operacije danju		(n)

PPL/IR(H)	≥ 75 u skladu sa IFR	sa FCL 310	PPL/IR(H) (IR ograničen samo na PPL)	Dokazati znanje predmeta Planiranje leta i Performanse zrakoplova kako je propisano u FCL 615(b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 na helikopterima	dokazati znanje korištenja radio-navigacijskih sredstava	PPL(H)		(p)
(*1) Nositelji CPL, koji već posjeduju ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera ne trebaju imati položen ispit iz teorije ATPL(H) sve dok lete na istom tipu helikoptera, ali im neće biti priznata teorija ATPL(H) za dozvolu iz Dijela FCL. Ako traže ovlaštenje za drugi tip višepilotnog helikoptera, trebaju ispuniti uvjete iz kolone 3, reda (e)(1) prethodne tabele.					

2. Potvrde instruktora

Potvrda instruktora, koju je izdala BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini, konvertovaće se u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	kako je propisano u Dijelu FCL za relevantnu potvrdu		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)

Produžavanje potvrde će se obaviti na način da se ispune relevantni uvjeti iz Dijela-FCL.

3. SFI potvrda

Potvrda SFI, koju je izdala BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini, konvertovaće se u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz Dijela FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1000 sati kao pilot u MPA	(i) Ima ili je imao CPL, MPL ili ATPL za izdatu od države članice (ii) uspješno završio osposobljavanje na simulatoru za određeni tip uključujući MCC	SFI(H)
SFI(H)	Tri godne skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završeno osposobljavanje na simulatoru za tip uključujući MCC	SFI(H)

Produžavanje potvrde će se obaviti na način da se ispune relevantni uvjeti iz Dijela-FCL.

4. **STI potvrda**

Potvrda STI, koju je izdala BHDCA u skladu s propisima u Bosni i Hercegovini, može se konvertovati u dozvolu iz Dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva ispuni zahtjeve iz tabele ispod:

Ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena potvrda
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 sati na SPA	(i) Ima ili je imao dozvolu pilota izdatu od države članice, (ii) Obavio provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. Dijela-FCL na FSTD primjenjivom za osposobljavanje koje namjerava provoditi	STI(H)
STI(H)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao STI	Obavio provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. Dijela-FCL na FSTD primjenjivom za osposobljavanje koje namjerava provoditi	STI(H)

Produžavanje potvrde će se obaviti na način da se ispune relevantni uvjeti iz Dijela-FCL.

**ANEKS IV
[DIO-MED]
PODDIO A
OPŠTI ZAHTEJEVI
ODJELJAK 1
Opšti dio**

MED.A.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog aneksa (Dio-MED) nadležan je organ:

- (a) za zrakoplovno-medicinske centre (AeMC):
 - (1) organ koje imenuje država članica u kojoj AeMC ima glavno mjesto poslovanja;
 - (2) BHDCA ako se AeMC nalazi u trećoj zemlji;
- (b) za zrakoplovno-medicinske ispitivače (AME):
 - (1) organ koje imenuje država članica u kojoj AME ima glavno mjesto obavljanja djelatnosti;
 - (2) ako je glavno mjesto obavljanja djelatnosti AME u trećoj zemlji, organ koji imenuje država članica kojoj AME podnosi zahtjev za izdavanje AME potvrde;
- (c) za ljekare opšte medicine (GMP), organ koji imenuje država članica koju GMP obavještava o svojoj aktivnosti;
- (d) za ljekare specijaliste medicine rada (OHMP) koji obavljaju procjenu zdravstvene sposobnosti kabinske posade, organ koji imenuje država članica koju OHMP obavještava o svojoj aktivnosti.

MED.A.005 Područje primjene

U ovom aneksu (Dio-MED) se utvrđuju zahtjevi za:

- (a) izdavanje, važenje, produžavanje i obnavljanje ljekarskog uvjerenja za korištenje privilegija dozvole pilota ili učenika pilota;
- (b) zdravstvenu sposobnost kabinske posade;
- (c) certifikaciju AME;
- (d) kvalifikaciju GMP i OHMP.

MED.A.010 Definicije

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

- **ograničenje** (limitation): označava uvjet unesen u ljekarsko uvjerenje ili medicinski izvještaj o kabinskoj posadi koji se mora poštovati pri korištenju privilegija dozvole ili potvrde članova kabinske posade;

- **zrakoplovno-medicinski pregled** (aeromedical examination): označava inspekciju, palpaciju, perkusiju, auskultaciju ili drugi način istraživanja za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti za korištenje privilegija dozvole ili izvođenje sigurnosnih dužnosti kabinske posade;
- **zrakoplovno-medicinska procjena** (aero-medical assessment): označava zaključak o zdravstvenoj sposobnosti kandidata na osnovu procjene kandidata kako se zahtijeva u ovom aneksu (Dio-MED) i dodatnih pregleda i medicinskih pretraga u zavisnosti od kliničkih indikacija;
- **značajan** (significant): označava stepen medicinskog stanja čiji učinci mogu spriječiti sigurno korištenje privilegija dozvole ili izvođenje sigurnosnih dužnosti kabinske posade;
- **kandidat** (applicant): označava osobu koja podnosi zahtjev za ljekarsko uvjerenje ili je već njegov nositelj i podvrgava se zrakoplovno-medicinskoj procjeni sposobnosti za korištenje privilegija dozvole ili obavljanje sigurnosnih dužnosti kabinske posade;
- **historija bolesti** (medical history): označava sažetak ili dokumentaciju prošlih bolesti, povreda, terapija ili drugih medicinskih činjenica, među njima i ocjene "nesposoban" ili ograničenja ljekarskog uvjerenja, koji jesu ili mogu biti relevantni za trenutno zdravstveno stanje i zrakoplovno-medicinsku sposobnost kandidata;
- **nadležni organ za dozvole** (licensing authority): označava nadležni organ države članice koji je izdao dozvolu ili kojem osoba podnosi zahtjev za izdavanje dozvole ili, ako osoba još nije podnijela zahtjev za dozvolu, nadležni organ, određeno u skladu sa FCL.001 Aneksa I (Dio-FCL);
- **siguran u boje** (colour safe): označava sposobnost kandidata da lako razlikuje boje u zrakoplovnoj navigaciji i tačno identificira zrakoplovna svjetla u boji;
- **istraživanje** (investigation): označava procjenu sumnjivog patološkog stanja kandidata pomoću

- pregleda i pretraga u svrhu potvrđivanja prisutnosti ili odsutnosti medicinskog stanja;
- **akreditirani medicinski zaključak** (accredited medical conclusion): označava zaključak jednog ili više medicinskih stručnjaka prihvatljiv nadležnom organu za dozvole, donesen na osnovu objektivnih i nediskriminirajućih kriterija za potrebe razmatranog slučaja u savjetovanju sa stručnjacima za letačke operacije ili drugim stručnjacima prema potrebi i za koji može biti primjerena procjena operativnog rizika;
 - **zloupotreba tvari** (misuse of substances): označava da posada zrakoplova konzumira najmanje jednu psihoaktivnu tvar tako da to:
- (a) predstavlja neposrednu opasnost za korisnika ili ugrožava život, zdravlje ili dobrobit drugih;
 - (b) uzrokuje ili pogoršava profesionalni, socijalni, mentalni ili fizički problem ili poremećaj;
- **psihoaktivne tvari** (psychoactive substances): označava alkohol, opijate, kanabinoide, sedative i hipnotike, kokain, ostale psihostimulanse, halucinogene tvari i isparljive rastvarače, osim kofeina i duhana;
 - **greška refrakcije** (refractive error): označava odstupanje od emetropije mjereno u dioptrijama u meridijanu s najvećom ametropijom, izmjereno standardnim metodama.

MED.A.015 Povjerljivost medicinskih podataka

Sve osobe uključene u zrakoplovno-medicinske preglede, procjene i certifikaciju moraju osigurati poštovanje medicinske povjerljivosti u svakom trenutku.

MED.A.020 Smanjenje zdravstvene sposobnosti

- (a) Nositelji dozvola ne smiju koristiti privilegije svoje dozvole i pripadajućih ovlaštenja ili potvrda, a učenici piloti ne smiju letjeti sami ni u jednom trenutku:
 - (1) ako su svjesni bilo kakvog smanjenja svoje zdravstvene sposobnosti zbog kojeg bi mogli biti nesposobni za sigurno korištenje tih privilegija;
 - (2) ako uzimaju ili upotrebljavaju lijek koji se izdaje na ljekarski recept ili lijek koji se izdaje bez ljekarskog recepta, a koji bi mogao uticati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole;
 - (3) ako su podvrgnuti medicinskom, hirurškom ili drugom postupku koji bi mogao uticati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole.
- (b) Dodatno, nositelji ljekarskog uvjerenja moraju bez nepotrebnog odgađanja i prije korištenja privilegija svoje dozvole zatražiti zrakoplovno-medicinski savjet AeMC, AME ili GMP, u zavisnosti od potrebe:
 - (1) ako su bili podvrgnuti hirurškoj operaciji ili invazivnom postupku;
 - (2) ako im je prepisano redovno uzimanje bilo kakvih lijekova;
 - (3) ako su pretrpjeli bilo kakvu značajnu ličnu povredu koja podrazumijeva nesposobnost funkcioniranja kao člana letačke posade;
 - (4) ako su bolovali od bilo kakve značajnije bolesti koja podrazumijeva nesposobnost funkcioniranja kao člana letačke posade;
 - (5) ako su u drugom stanju;
 - (6) ako su bili primljeni u bolnicu ili kliniku;
 - (7) ako prvi put trebaju nositi korekcijska sočiva.
- (c) U slučajevima iz (b):
 - (1) nositelji ljekarskog uvjerenja kategorije 1 i kategorije 2 moraju potražiti zrakoplovno-medicinski savjet AeMC ili AME. AeMC ili AME u tom slučaju mora

- procijeniti njihovu zdravstvenu sposobnost i odlučiti jesu li sposobni nastaviti koristiti svoje privilegije;
- (2) nositelji LAPL ljekarskog uvjerenja moraju potražiti zrakoplovno-medicinski savjet AeMC, AME ili GMP koji je potpisao ljekarsko uvjerenje. AeMC, AME ili GMP u tom slučaju mora procijeniti njihovu zdravstvenu sposobnost i odlučiti jesu li sposobni nastaviti da koriste svoje privilegije;
 - (d) Članovi kabinske posade ne smiju obavljati dužnosti u zrakoplovu i, ako je to primjenjivo, ne smiju koristiti privilegije potvrda članova kabinske posade ako su svjesni bilo kakvog smanjenja svoje zdravstvene sposobnosti u mjeri u kojoj zbog tog medicinskog stanja ne bi mogli obavljati sigurnosne dužnosti i odgovornosti.
 - (e) Dodatno, ako članovi kabinske posade imaju bilo koje medicinsko stanje navedeno pod (b) od (1) do (5), oni moraju bez nepotrebnog odgađanja potražiti savjet AME, AeMC ili OHMP, kako je primjenjivo. AME, AeMC ili OHMP u tom slučaju mora procijeniti zdravstvenu sposobnost članova kabinske posade i odlučiti jesu li sposobni nastaviti svoje sigurnosne dužnosti.

MED.A.025 Obaveze AeMC, AME, GMP i OHMP

- (a) Pri obavljanju zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena prema zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-MED) AeMC, AME, GMP i OHMP moraju:
 - (1) osigurati da se s kandidatom može uspostaviti komunikacija bez jezičkih barijera;
 - (2) upoznati kandidata s posljedicama davanja nepotpune, netačne ili lažne izjave o svojoj historiji bolesti;
 - (3) obavijestiti nadležni organ za dozvole ili, ako je riječ o nositeljima potvrde članova kabinske posade, nadležni organ u slučaju da kandidat da nepotpune, netačne ili lažne izjave o svojoj historiji bolesti;
 - (4) obavijestiti nadležni organ za dozvole ako kandidat povuče zahtjev za ljekarsko uvjerenje u bilo kojoj fazi postupka.
- (b) Nakon obavljanja zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena AeMC, AME, GMP i OHMP moraju:
 - (1) obavijestiti kandidata je li sposoban, nesposoban ili upućen medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole, u AeMC ili AME, kako je primjenjivo;
 - (2) obavijestiti kandidata o svakom ograničenju koje bi moglo ograničiti letačko osposobljavanje ili privilegije njegove dozvole ili potvrde članova kabinske posade, kako je primjenjivo;
 - (3) ako je kandidatu dana ocjena "nesposoban", obavijestiti ga da ima pravo na preispitivanje te odluke u skladu s postupcima nadležnog organa;
 - (4) ako je riječ o kandidatima za ljekarsko uvjerenje, bez odgađanja medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole dostaviti potpisan ili elektronski potvrđen izvještaj s detaljnim rezultatima zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena potrebnih za konkretnu kategoriju ljekarskog uvjerenja i kopiju obrasca zahtjeva, obrasca izvještaja ljekarskog pregleda i ljekarskog uvjerenja;
 - (5) obavijestiti kandidata o njegovim obavezama u slučaju smanjene zdravstvene sposobnosti, kako je utvrđeno u stavu MED.A.020.
- (c) Ako se savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole zahtijeva u skladu s ovim aneksom (Dio-MED), AeMC i AME moraju slijediti postupak koje je utvrdio nadležni organ.
- (d) AeMC, AME, GMP i OHMP moraju čuvati zapise s detaljima zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena

obavljenih u skladu s ovim aneksom (Dio-MED) i njihove rezultate najmanje 10 godina ili duže ako je tako propisano nacionalnim zakonodavstvom.

- (e) AeMC, AME, GMP i OHMP na zahtjev moraju medicinskom procjenitelju nadležnog organa dostaviti sve zrakoplovno-medicinske zapise i izvještaje, kao i bilo koju drugu relevantnu informaciju kad je to potrebno za:
 - (1) medicinsku certifikaciju;
 - (2) nadzorne funkcije.
- (f) AeMC i AME unose podatke u Evropsku bazu zrakoplovno-medicinskih podataka i ažuriraju podatke u toj bazi u skladu sa stavom ARA.MED.160.(d), nakon što Bosna i Hercegovina ispuní uvjete za pristup bazi.

ODJELJAK 2

Zahtjevi za ljebarska uvjerenja

MED.A.030 Ljebarska uvjerenja

- (a) Učenik pilot ne smije samostalno letjeti osim ako posjeduje ljebarsko uvjerenje kako se zahtijeva za relevantnu dozvolu.
- (b) Kandidat za dozvolu, u skladu s Aneksom I (Dio-FCL), mora imati ljebarsko uvjerenje koje je izdato u skladu sa ovim aneksom (Dio-MED) i odgovara privilegijama dozvole za koju je podnio zahtjev.
- (c) Ako koristi privilegije:
 - (1) dozvole pilota lakog zrakoplova (LAPL), dozvole pilota balona (BPL) izdate u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone ili dozvole pilota jedrilice (CPL) izdate u skladu s Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice, pilot mora imati barem važeći ljebarsko uvjerenje za LAPL;
 - (2) dozvole privatnog pilota (PPL), pilot mora posjedovati važeće ljebarsko uvjerenje kategorije 2;
 - (3) BPL za potrebe:
 - (i) komercijalnog prijevoza putnika balonom, pilot mora imati važeće ljebarsko uvjerenje kategorije 2;
 - (ii) komercijalnih operacija osim komercijalnog prijevoza putnika balonom u kojima je u zrakoplovu više od 4 osobe, pilot mora imati barem važeće ljebarsko uvjerenje kategorije 2;
 - (4) CPL za potrebe komercijalnih operacija jedrilicom koje nisu one iz člana 3. tačke (2) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice, pilot mora imati barem važeće ljebarsko uvjerenje kategorije 2;
 - (5) dozvole komercijalnog pilota (CPL), dozvole pilota višečlane posade (MPL) ili dozvole prometnog pilota (ATPL), pilot mora imati važeće ljebarsko uvjerenje kategorije 1.
- (d) Ako se u PPL ili LAPL dodaje ovlaštenje za noćno letenje, nositelj dozvole mora biti siguran u boje.
- (e) Ako se u PPL dodaje ovlaštenje za instrumentalno letenje ili osnovno ovlaštenje za instrumentalno letenje, nositelj dozvole mora obavljati tonalnu audiometriju u skladu s periodičnosti i standardima zahtijevanim za nositelje ljebarskog uvjerenja kategorije 1.
- (f) Nositelj dozvole ne smije ni u jednom trenutku imati više od jednog ljebarskog uvjerenja sposobnosti izdatog u skladu s ovim aneksom (Dio-MED).

MED.A.035 Podnošenje zahtjeva za ljebarsko uvjerenje

- (a) Zahtjevi za ljebarsko uvjerenje moraju se podnositi u formatu i na način koji odredi nadležni organ.
- (b) Kandidati za ljebarsko uvjerenje moraju AeMC, AME ili GMP, kako je primjenjivo, dati:
 - (1) dokaz identiteta;
 - (2) potpisanu izjavu:
 - (i) medicinskim činjenicama u vezi sa historijom bolesti;
 - (ii) tome jesu li prethodno podnosili zahtjev za ljebarsko uvjerenje ili bili na zrakoplovno-medicinskom pregledu za ljebarsko uvjerenje i, ako jesu, kod koga i s kojim rezultatom;
 - (iii) je li im ikad data ocjena "nesposoban" ili je li im ljebarsko uvjerenje ikad privremeno ili trajno oduzeto.
- (c) Pri podnošenju zahtjeva za produžavanje ili obnavljanje ljebarskog uvjerenja, kandidati moraju AeMC ili AME predočiti najnovije ljebarsko uvjerenje prije relevantnih zrakoplovno-medicinskih pregleda.

MED.A.040 Izdavanje, produžavanje i obnavljanje ljebarskog uvjerenja

- (a) Ljebarsko uvjerenje izdaje se, produžava ili obnavlja tek nakon što su obavljani zahtijevani zrakoplovno-medicinski pregledi i procjene, kako je primjenjivo, i nakon što se kandidatu da ocjena "sposoban".
- (b) Prvo izdavanje
 - (1) Ljebarska uvjerenja kategorije 1 izdaje AeMC.
 - (2) Ljebarska uvjerenja kategorije 2 izdaje AeMC ili AME.
 - (3) LAPL ljebarska uvjerenja izdaje AeMC ili AME. Može ih izdavati i GMP ako je to dopušteno propisom države članice u kojoj se nalazi nadležni organ za dozvole kojem je podnesen zahtjev za ljebarsko uvjerenje.
- (c) Produžavanje i obnavljanje
 - (1) Ljebarska uvjerenja kategorije 1 i 2 produžava i obnavlja AeMC ili AME.
 - (2) LAPL ljebarska uvjerenja produžava ili obnavlja AeMC ili AME. Može ih produžavati ili obnavljati i GMP ako je to dopušteno propisom države članice u kojoj se nalazi nadležni organ za dozvole kojem je podnesen zahtjev za ljebarsko uvjerenje.
- (d) AeMC, AME ili GMP ljebarsko uvjerenje smije izdati, obnoviti ili produžiti samo ako su ispunjena oba sljedeća uvjeta:
 - (1) kandidat je dao potpunu historiju bolesti i, ako je AeMC, AME ili GMP to tražio, nalaze medicinskih pregleda i pretraga koje je obavio lekar kandidata ili bilo koji drugi lekar specijalista;
 - (2) AeMC, AME ili GMP obavio je zrakoplovno-medicinsku procjenu na osnovu medicinskih pregleda i pretraga kako se zahtijeva za relevantno ljebarsko uvjerenje radi provjere ispunjava li kandidat sve relevantne zahtjeve iz ovog aneksa (Dio-MED).
- (e) Prije izdavanja, produžavanja ili obnavljanja ljebarskih uvjerenja, AME, AeMC ili, ako je riječ o upućivanju, medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole može zatražiti od kandidata da obavi dodatne ljebarske preglede i pretrage kad je to klinički ili epidemiološki indicirano.
- (f) Medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole može izdati ili ponovo izdati ljebarsko uvjerenje.

MED.A.045 Važenje, produžavanje i obnavljanje lješkarskog uvjerenja

- (a) Važenje
- (1) Važenje lješkarskog uvjerenja kategorije 1 je 12 mjeseci.
 - (2) Odstupajući od navedenog pod (1), važenje lješkarskog uvjerenja kategorije 1 je 6 mjeseci za nositelje dozvola koji su:
 - (i) uključeni u jednopilotne operacije komercijalnog zračnog prijevoza putnika i navršili su 40 godina;
 - (ii) navršili 60 godina.
 - (3) Važenje lješkarskog uvjerenja sposobnosti kategorije 2 je:
 - (i) 60 mjeseci do navršenih 40 godina nositelja dozvole. Važenje lješkarskog uvjerenja izdatog prije nego što nositelj dozvole navrš 40 godina prestaje kad nositelj dozvole navrš 42 godine;
 - (ii) 24 mjeseci za nositelje dozvole u dobi između 40 i 50 godina. Važenje lješkarskog uvjerenja izdatog prije nego što nositelj dozvole navrš 50 godina prestaje kad nositelj dozvole navrš 51 godinu;
 - (iii) 12 mjeseci za nositelje dozvole starije od 50 godina.
 - (4) Važenje LAPL lješkarskog uvjerenja je:
 - (i) 60 mjeseci do navršenih 40 godina nositelja dozvole. Važenje lješkarskog uvjerenja izdatog prije nego što nositelj dozvole navrš 40 godina prestaje kad nositelj dozvole navrš 42 godine;
 - (ii) 24 mjeseci za nositelje dozvole starije od 40 godina.
 - (5) Period važenja lješkarskog uvjerenja, uključujući svaki povezani pregled ili posebnu pretragu, računa se od datuma zrakoplovno-medicinskog pregleda u slučaju prvog izdavanja i obnavljanja, te od datuma isteka prijašnjeg lješkarskog uvjerenja u slučaju produžavanja.
- (b) Produžavanje
Zrakoplovno-medicinski pregledi i procjene, kako je primjenjivo, za produžavanje lješkarskog uvjerenja mogu se obaviti najkasnije do 45 dana prije datuma isteka lješkarskog uvjerenja.
- (c) Obnavljanje
- (1) Ako nositelj lješkarskog uvjerenja nije ispunio zahtjev iz (b), mora obaviti pregled i procjenu za obnavljanje.
 - (2) U slučaju lješkarskog uvjerenja kategorije 1 i 2:
 - (i) ako je lješkarsko uvjerenje isteklo prije manje od 2 godine, provodi se samo rutinski zrakoplovno-medicinski pregled za produžavanje;
 - (ii) ako je lješkarsko uvjerenje isteklo prije više od 2 godine, ali manje od 5 godina, AeMC ili AME mora samo obaviti zrakoplovno-medicinski pregled za obnavljanje nakon procjene zrakoplovno-medicinskih zapisa kandidata;
 - (iii) ako je lješkarsko uvjerenje isteklo prije više od 5 godina, primjenjuju se zahtjevi koji se odnose na zrakoplovno-medicinski pregled za prvo izdavanje, a procjena se mora zasnivati na zahtjevima koji se odnose na produžavanje.
 - (3) U slučaju LAPL lješkarskog uvjerenja AeMC, AME ili GMP mora procijeniti historiju bolesti kandidata i obaviti zrakoplovno-medicinski pregled i procjene, kako je primjenjivo, u skladu sa stavovima MED.B.005 i MED.B.095.

MED.A.046 Privremeno oduzimanje ili oduzimanje lješkarskog uvjerenja

- (a) Nadležni organ može privremeno oduzeti ili oduzeti lješkarsko uvjerenje.
- (b) Nakon privremenog oduzimanja lješkarskog uvjerenja, nositelj mora vratiti lješkarsko uvjerenje nadležnom organu za dozvole na zahtjev tog organa.
- (c) Nakon oduzimanja lješkarskog uvjerenja, nositelj mora odmah vratiti lješkarsko uvjerenje nadležnom organu za dozvole.

MED.A.050 Upućivanje

- (a) Ako se kandidat za lješkarsko uvjerenje kategorije 1 ili 2 uputi medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole u skladu sa stavom MED.B.001, AeMC ili AME mora proslijediti relevantnu medicinsku dokumentaciju nadležnom organu.
- (b) Ako se kandidata za LAPL lješkarsko uvjerenje uputi AME ili AeMC u skladu sa stavom MED.B.001, GMP mora proslijediti relevantnu medicinsku dokumentaciju AeMC ili AME.

PODDIO B**ZAHTJEVI ZA LJEKARSKA UVJERENJA PILOTA****ODJELJAK 1****Opšti dio****MED.B.001 Ograničenja lješkarskih uvjerenja**

- (a) Ograničenja lješkarskih uvjerenja kategorije 1 i 2
 - (1) Ako kandidat u potpunosti ne ispunjava zahtjeve koji se odnose na lješkarsko uvjerenje relevantne kategorije, ali se smatra da vjerovatno neće ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole, AeMC ili AME mora:
 - (i) kad je riječ o kandidatima za lješkarsko uvjerenje kategorije 1, odluku o sposobnosti kandidata prepustiti medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole kako je naznačeno u ovom poddjelu;
 - (ii) kad upućivanje medicinskom procjenitelju nadležnog organa nije naznačeno u ovom poddjelu, procijeniti je li kandidat sposoban da obavlja sigurno svoje dužnosti ako poštuje jedno ili više ograničenja dodatih u lješkarsko uvjerenje pa izdati lješkarsko uvjerenje s ograničenjima prema potrebi;
 - (iii) kad je riječ o kandidatima za lješkarsko uvjerenje kategorije 2, procijeniti, savjetujući se s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa, kako je naznačeno u ovom poddjelu za dozvole, je li kandidat sposoban da obavlja sigurno svoje dužnosti ako poštuje jedno ili više ograničenja dodatih u lješkarsko uvjerenje pa izdati lješkarsko uvjerenje s ograničenjima prema potrebi.
 - (2) AeMC ili AME može produžiti ili obnoviti lješkarsko uvjerenje s istim ograničenjima bez upućivanja podnositelja zahtjeva medicinskom procjenitelju nadležnog organa ili bez savjetovanja s njim.
- (b) Ograničenja LAPL lješkarskih uvjerenja
 - (1) Ako GMP, nakon razmatranja historije bolesti kandidata, zaključi da kandidat za LAPL lješkarsko uvjerenje ne ispunjava u potpunosti zahtjeve u pogledu zdravstvene sposobnosti, GMP mora uputiti kandidata u AeMC ili AME, osim ako su kandidatu potrebna samo ograničenja koja se odnose na upotrebu korektivnih sočiva ili na period važenja lješkarskog uvjerenja.

- (2) Ako je kandidat za LAPL Ljekarsko uvjerenje upućen u skladu sa navedenim pod (1), AeMC ili AME mora razmotriti MED.B.005 i MED.B.095, ocijeniti je li kandidat sposoban obavljati sigurno svoje dužnosti ako poštuje jedno ili više ograničenja dodatnih u Ljekarsko uvjerenje pa izdati Ljekarsko uvjerenje s ograničenjima prema potrebi. AeMC ili AME uvijek mora razmotriti potrebu da se pilotu da ograničenje za prijevoz putnika (operational passenger limitation, OPL).
- (3) GMP može produžiti ili obnoviti LAPL Ljekarsko uvjerenje s istim ograničenjem bez upućivanja kandidata u AeMC ili AME.
- (c) Pri procjeni je li ograničenje neophodno mora se posebno uzeti u obzir sljedeće:
- (1) ukazuje li akreditirani medicinski zaključak na to da je u posebnim okolnostima nemogućnost kandidata da ispunji neki zahtjev, numerički ili druge vrste, takva da korištenje privilegija dozvole za koju je podnesen zahtjev vjerovatno neće ugroziti sigurnost letenja;
- (2) sposobnost, vještina i iskustvo kandidata koji su relevantni za operaciju koja će se izvoditi.
- (d) Oznake operativnih ograničenja
- (1) Operativno ograničenje na letenje samo u višechlanoj posadi (Operational multi-pilot limitation) (OML — samo kategorija 1)
- (i) Kad nositelj CPL, ATPL ili MPL ne ispunjava u potpunosti zahtjeve koji se odnose na Ljekarsko uvjerenje kategorije 1, pa bude upućen medicinskom procjenitelju nadležnog organa, taj medicinski procjenitelj mora procijeniti može li se Ljekarsko uvjerenje izdati s OML "samo kao kopilot ili s kvalificiranim kopilotom".
- (ii) Nositelj Ljekarskog uvjerenja s OML smije upravljati zrakoplovom samo u višepilotnim operacijama ako je drugi pilot potpuno kvalificiran na relevantnom tipu i relevantnoj klasi zrakoplova, te ako taj drugi pilot nema OML ograničenje niti je napunio 60 godina.
- (iii) Medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole inicijalno postavlja OML za Ljekarska uvjerenja kategorije 1 i samo medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole može ukinuti taj OML.
- (2) Operativno ograničenje na letenje uz sigurnosnog pilota (Operational Safety Pilot Limitation) (OSL — kategorija 2 i LAPL privilegije)
- (i) Nositelj Ljekarskog uvjerenja s OSL smije upravljati zrakoplovom samo ako je drugi pilot potpuno kvalificiran za ulogu vođe na relevantnoj klasi i relevantnom tipu zrakoplova, te ako je zrakoplov opremljen duplim komandama i drugi pilot sjedi za sjedištem s komandama.
- (ii) OSL za Ljekarska uvjerenja kategorije 2 može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa ili AeMC ili AME uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
- (iii) OSL za LAPL Ljekarska uvjerenja može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa za dozvole, AeMC ili AME.
- (3) Operativno ograničenje na prijevoz putnika (Operational Passenger Limitation) (OPL — kategorija 2 i LAPL privilegije)
- (i) Nositelj Ljekarskog uvjerenja sa OPL smije upravljati samo zrakoplovom bez putnika.
- (ii) OPL za Ljekarska uvjerenja kategorije 2 može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa ili AeMC ili AME uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
- (iii) OPL za LAPL Ljekarska uvjerenja može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa, AeMC ili AME.
- (4) Operativno ograničenje pilota (Operational pilot restriction limitation) (ORL — kategorija 2 i LAPL privilegije)
- (i) Nositelj Ljekarskog uvjerenja sa ORL smije upravljati zrakoplovom samo ako je ispunjen jedan od sljedećih dvaju uvjeta:
- (A) u zrakoplovu se nalazi drugi pilot koji je potpuno kvalificiran za ulogu vođe na relevantnoj klasi i relevantnom tipu zrakoplova, zrakoplov je opremljen duplim komandama i drugi pilot sjedi za sjedištem s komandama;
- (B) u zrakoplovu nema putnika.
- (ii) ORL za Ljekarska uvjerenja kategorije 2 može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa ili AeMC ili AME uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
- (iii) ORL za LAPL Ljekarska uvjerenja može postaviti i ukinuti medicinski procjenitelj nadležnog organa, AeMC ili AME.
- (5) Posebna pojedinačno navedena ograničenja (Special restriction as specified -SSL)
- Uz SSL na Ljekarskom uvjerenju mora biti opis ograničenja.
- (e) Medicinski procjenitelj nadležnog organa, AeMC, AME ili GMP, kako je primjenjivo, može nositelju Ljekarskog uvjerenja postaviti bilo kakvo drugo ograničenje ako je to nužno za omogućavanje sigurnosti letenja.
- (f) Svako ograničenje postavljeno nositelju Ljekarskog uvjerenja mora biti navedeno u njemu.
- MED.B.005 Opšti medicinski zahtjevi**
- Kandidati za Ljekarsko uvjerenje procjenjuju se u skladu s detaljnim medicinskim zahtjevima utvrđenima u odjeljcima 2. i 3.
- Dodatno, daje im se ocjena "nesposoban" ako imaju bilo koje od sljedećih medicinskih stanja čija je posljedica funkcionalna nesposobnost koja bi mogla uticati na sigurno korištenje privilegija dozvole za koju je podnesen zahtjev ili zbog koje bi kandidat mogao postati iznenadno nesposoban za korištenje tih privilegija:
- (a) abnormalnost, urođena ili stečena;
- (b) aktivna, latentna, akutna ili hronična bolest ili nesposobnost;
- (c) rana, povreda ili posljedica operacije;
- (d) posljedica ili nuspojava bilo kojeg uzetog propisanog ili nepropisanog lijeka u terapijske, dijagnostičke ili preventivne svrhe.
- ODJELJAK 2**
- Medicinski zahtjevi za Ljekarska uvjerenja kategorije 1 i 2**
- MED.B.010 Kardiovaskularni sistem**
- (a) Postupak ispitivanja
- (1) Standardni 12-kanalni elektrokardiogram u mirovanju (EKG) i izvještaj moraju se uraditi ako za to postoji klinička indikacija i:
- (i) za Ljekarsko uvjerenje kategorije 1 na inicijalnom pregledu, zatim svakih 5 godina do 30 godina starosti, zatim svake 2 godine do 40 godina, svake godine do 50 godina, te nakon toga na svakom pregledu za produžavanje ili obnavljanje;

- (ii) za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 na inicijalnom pregledu, na prvom pregledu nakon navršenih 40 godina, na prvom pregledu nakon navršenih 50 godina i nakon toga svake 2 godine.
- (2) Proširena kardiovaskularna procjena obavezna je ako je klinički indicirana.
- (3) Za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 proširena kardiovaskularna procjena mora se obaviti na prvom pregledu za produžavanje ili obnavljanje iza 65 godina starosti i zatim svake 4 godine.
- (4) Za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 laboratorijske pretrage lipida seruma, uključujući kolesterol, obavezne su na inicijalnom pregledu i na prvom pregledu nakon navršenih 40 godina.
- (b) Kardiovaskularni sistem – uopšteno
 - (1) Kandidatima za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
 - (i) aneurizma prsne ili trbušne aorte prije operacije;
 - (ii) značajna funkcionalna ili simptomatska abnormalnost bilo kojeg srčanog zaliska;
 - (iii) transplantacija srca ili srca/pluća;
 - (iv) simptomatska hipertrofična kardiomiopatija.

Prije daljnjeg razmatranja njihovih zahtjeva, kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa dokumentiranom historijom bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja, upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa:

 - (i) periferna arterijska bolest prije ili poslije operacije;
 - (ii) aneurizma prsne ili trbušne aorte poslije operacije;
 - (iii) aneurizma infrarenalne trbušne aorte prije ili poslije operacije;
 - (iv) funkcionalno beznačajne abnormalnosti srčanih zalizaka;
 - (v) nakon operacije srčanih zalizaka;
 - (vi) abnormalnosti perikarda, miokarda ili endokarda;
 - (vii) urođena abnormalnost srca prije ili poslije korektivne operacije;
 - (viii) vazovagalna sinkopa neodređenog uzroka;
 - (ix) arterijska ili venska tromboza;
 - (x) plućna embolija;
 - (xi) kardiovaskularno stanje koje zahtijeva sistemsku terapiju antikoagulantima.
 - (2) Kandidate za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa postavljenom dijagnozom jednog od stanja navedenih pod (1) i (2) mora procijeniti kardiolog uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole prije nego što im se može dati ocjena "sposoban".
 - (3) Kandidatima sa srčanim poremećajima koji nisu navedeni pod (1) i (2) može se dati ocjena "sposoban" ako prođu kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (c) Krvni pritisak
 - (1) Krvni pritisak mora se kandidatima mjeriti na svakom pregledu.
 - (2) Kandidati, čiji krvni pritisak nije u granicama normale, dodatno se procjenjuju s obzirom na kardiovaskularno stanje i lijekove kako bi se odredilo treba li im dati ocjenu "nesposoban" u skladu sa navedenim pod (3) i (4).
 - (3) Kandidatima za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
 - (i) simptomatska hipotenzija;
 - (ii) krvni pritisak na pregledu konstantno prelazi 160 mmHg sistolni i/ili 95 mmHg dijastolni, s terapijom ili bez nje.
- (4) Kandidatima koji su počeli uzimati lijekove za kontrolu krvnog pritiska mora se dati ocjena "nesposoban" dok se ne utvrdi da nema značajnih nuspojava.
- (d) Koronarna arterijska bolest
 - (1) Prije daljnjeg razmatranja njihovog zahtjeva, kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole i moraju proći kardiološku procjenu kako bi se isključila miokardijalna ishemija:
 - (i) sumnja na miokardijalnu ishemiju;
 - (ii) asimptomatska manja bolest koronarnih arterija koja ne zahtijeva antianginalnu terapiju.
 - (2) Prije daljnjeg razmatranja njihovog zahtjeva, kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa bilo kojim medicinskim stanjem u vezi sa tačkom (1) moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
 - (3) Kandidatima sa bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
 - (i) miokardijalna ishemija;
 - (ii) simptomatska bolest koronarnih arterija;
 - (iii) simptomatska bolest koronarnih arterija kontrolirana lijekovima.
 - (4) kandidatima za prvo izdavanje ljekarskog uvjerenja kategorije 1, koji imaju historiju bolesti ili dijagnozu bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja, daje se ocjena "nesposoban":
 - (i) miokardijalna ishemija;
 - (ii) miokardijalni infarkt;
 - (iii) revaskularizacija ili ugradnja prenosnica za bolest koronarnih arterija.
 - (5) Prije daljnjeg razmatranja njihovog zahtjeva, kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 2, koji su asimptomatski nakon miokardijalnog infarkta ili hirurške obrade bolesti koronarne arterije, moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa. Takvi kandidati za produžavanje ljekarskog uvjerenja kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
- (e) Poremećaji ritma ili provođenja
 - (1) Kandidatima s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
 - (i) simptomatska bolest sinotrikalnog čvora;
 - (ii) kompletni atrioventrikularni blok;
 - (iii) simptomatska prolongacija QT;
 - (iv) automatski ugradivi defibrilacijski sistem;
 - (v) srčani elektrostimulator (pacemaker) za ventrikularnu antitahikardiju.
 - (2) Prije daljnjeg razmatranja njihovog zahtjeva, kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa bilo kakvim ozbiljnim poremećajem srčanog ritma ili provođenja, uključujući sva sljedeća stanja, upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole:
 - (i) poremećaj supraventrikularnog ritma, uključujući povremenu ili trajnu sinoatrijalnu disfunkciju, atrijsku fibrilaciju i/ili treperenje i asimptomatske sinus pauze;
 - (ii) kompletni blok lijeve grane;
 - (iii) atrioventrikularni blok tipa Mobitz 2;
 - (iv) široki i/ili uski kompleks tahikardija; ventrikularna preekscitacija;
 - (v) asimptomatska QT prolongacija;

- (vi) obrazac sindroma Brugada na elektrokardiografiji.
- (3) Prije daljeg razmatranja njihovog zahtjeva, kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa bilo kojim medicinskim stanjem, a u vezi sa tačkom (2), moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.
- (4) Kandidatima sa bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja može se dati ocjena "sposoban" ako prođu kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom i u odsustvu svih drugih abnormalnosti:
 - (i) nekompletni blok grane;
 - (ii) kompletni blok desne grane;
 - (iii) stabilna lijeva devijacija osi;
 - (iv) asimptomatska sinusna bradikardija;
 - (v) asimptomatska sinusna tahikardija;
 - (vi) asimptomatski izolovani uniformni supra-ventrikularni ili ventrikularni ektopični kompleks;
 - (vii) atrioventrikularni blok prvog stepena;
 - (viii) atrioventrikularni blok tipa Mobitz 1.
- (5) Kandidati sa historijom bolesti bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego što im se može dati ocjena "sposoban":
 - (i) terapija ablacijom;
 - (ii) ugradnja srčanog elektrostimulatora (pacemaker).

Takvi kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole. Takvi kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 procjenjuju se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.

MED.B.015 Respiratorni sistem

- (a) Kandidatima sa značajnim umanjnjem plućne funkcije daje se ocjena "nesposoban". Ali, može im se dati ocjena "sposoban" nakon zadovoljavajućeg oporavka plućne funkcije.
- (b) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 moraju obaviti testove plućne funkcije i morfologije na inicijalnom pregledu i u slučaju kliničke indikacije.
- (c) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 moraju obaviti testove plućne funkcije i morfologije u slučaju kliničke indikacije.
- (d) Kandidati sa historijom bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja moraju proći procjenu respiratornog sistema sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego što im se može dati ocjena "sposoban":
 - (1) astma koja zahtijeva lijekove;
 - (2) aktivna upalna bolest respiratornog sistema;
 - (3) aktivna sarkoidoza;
 - (4) pneumotoraks;
 - (5) sindrom apneje u snu;
 - (6) teža operacija u prsnom košu;
 - (7) pneumonektomija;
 - (8) hronična opstruktivna bolest pluća.Prije daljeg razmatranja njihovog zahtjeva, kandidati s postavljenom dijagnozom bilo kojeg medicinskog stanja iz tačke (3) i (5) moraju proći kardiološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (e) Zrakoplovno-medicinska procjena
 - (1) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa bilo kojim medicinskim stanjem a u vezi sa navedenim pod (d) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa.

- (2) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa bilo kojim medicinskim stanjem a u vezi sa navedenim pod (d) procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
- (f) Kandidatima za ljekarsko uvjerenje kategorije 1, koji su obavili pneumonektomiju, daje se ocjena "nesposoban".

MED.B.020 Probavni sistem

- (a) Kandidatima s bilo kakvom komplikacijom bolesti ili hirurškom intervencijom u bilo kojem dijelu probavnog trakta ili pripadajućih adneksa koja bi mogla uzrokovati nesposobnost u letu, a naročito s bilo kakvom opstrukcijom zbog striktura ili kompresije, daje se ocjena "nesposoban".
- (b) Kandidatima s hernijom koja bi mogla izazvati simptome koji ih mogu onesposobiti daje se ocjena "nesposoban".
- (c) Kandidatima s bilo kojim od sljedećih poremećaja gastrointestinalnog sistema može se dati ocjena "sposoban" nakon procjene gastrointestinalnog sistema sa zadovoljavajućim rezultatom poslije uspješne terapije ili potpunog oporavka nakon hirurškog zahvata:
 - (1) ponavljajući dispeptički poremećaj koji zahtijeva lijekove;
 - (2) pankreatitis;
 - (3) simptomatski žučni kamenci;
 - (4) klinička dijagnoza ili dokumentirana historija bolesti hronične upalne bolesti crijeva;
 - (5) nakon hirurške operacije na probavnom traktu ili njegovim adneksima, uključujući hirurški zahvat s potpunom ili djelimičnom ekscizijom ili diverzijom bilo kojeg od tih organa;
- (d) Zrakoplovno-medicinska procjena
 - (1) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa dijagnozom bilo kojeg od medicinskih stanja navedenih pod (c)(2), (4) i (5) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
 - (2) Zdravstvena sposobnost kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa dijagnozom bilo kojeg od medicinskih stanja navedenih pod (c)(2), procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjenjivačem nadležnog organa za dozvole.

MED.B.025 Metabolički i endokrini sistem

- (a) Kandidatima s metaboličkom, prehrambenom ili endokrinom disfunkcijom može se dati ocjena "sposoban" ako se dokaže stabilnost medicinskog stanja i ako prođu zrakoplovno-medicinsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (b) Diabetes mellitus
 - (1) Kandidatima s diabetes mellitus-om, kojima je potreban inzulin, daje se ocjena "nesposoban".
 - (2) Kandidatima s diabetes mellitus-om, kojima nije potreban inzulin, daje se ocjena "nesposoban" osim ako se može dokazati da je regulacija šećera u krvi postignuta, te da je on stabilan.
- (c) Zrakoplovno-medicinska procjena
 - (1) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1, kojima za regulaciju nivoa šećera u krvi trebaju lijekovi koji nisu inzulin, upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
 - (2) Zdravstvena sposobnost kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 2, kojima za regulaciju nivoa šećera u krvi trebaju lijekovi koji nisu inzulin, procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.

MED.B.030 Hematologija

- (a) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 moraju testirati hemoglobin na svakom zrakoplovno-medicinskom pregledu.
- (b) Kandidatima s hematološkim stanjem može se dati ocjena "sposoban" ako prođu zrakoplovno-medicinsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (c) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih hematoloških stanja upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.
 - (1) abnormalni hemoglobin, uključujući, među ostalim, anemiju, eritrocitozu ili hemoglobinopatiju;
 - (2) značajno povećanje limfnih čvorova;
 - (3) povećana slezena;
 - (4) koagulacijski, hemoragični ili trombotični poremećaj;
 - (5) leukemija.
- (d) Zdravstvena sposobnost kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa bilo kojim hematološkim stanjem navedenim pod (c)(4) i (5) procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.

MED.B.035 Urogenitalni sistem

- (a) Analiza urina sastavni je dio svakog zrakoplovno-medicinskog pregleda. Kandidatima se daje ocjena "nesposoban" ako im urin sadržava abnormalne elemente za koje se smatra da imaju patološki značaj koji može prouzrokovati funkcionalnu nesposobnost koja bi mogla ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole ili zbog koje bi kandidat mogao postati iznenadno nesposoban za korištenje tih privilegija.
- (b) Kandidatima s bilo kakvom komplikacijom bolesti ili hirurškom intervencijom na urogenitalnom traktu ili njegovim adneksima koja bi mogla uzrokovati nesposobnost, a naročito s bilo kakvom opstrukcijom zbog striktura ili kompresije, daje se ocjena "nesposoban".
- (c) Kandidatima s dijagnozom ili historijom bolesti sljedećih stanja može se dati ocjena "sposoban" ako prođu urogenitalnu procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom, kako je primjenjivo:
 - (1) bolest bubrega;
 - (2) mokraćni kamenci ili historija bolesti bubrežnih kolika.
- (d) Kandidatima koji su bili podvrgnuti teškoj hirurškoj operaciji urogenitalnog trakta ili njegovih adneksa, što obuhvata i potpunu ili djelimičnu eksciziju ili diverziju bilo kojeg od njegovih organa; daje se ocjena "nesposoban". Ali, nakon potpunog oporavka može im se dati ocjena "sposoban".
- (e) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 iz (c) i (d) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.

MED.B.040 Zarazne bolesti

- (a) Kandidatima se daje ocjena "nesposoban" ako imaju kliničku dijagnozu ili historiju bolesti bilo koje zarazne bolesti koja bi mogla ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole.
- (b) Kandidatima koji su HIV pozitivni može se dati ocjena "sposoban" ako prođu zrakoplovno-medicinsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom. Takvi kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.

MED.B.045 Opstetricija i ginekologija

- (a) Kandidatkinjama koje su bile podvrgnute teškoj ginekološkoj operaciji daje se ocjena "nesposoban". Međutim, nakon potpunog oporavka može im se dati ocjena "sposoban".
- (b) Trudnoća
 - (1) Trudna kandidatkinja može nastaviti koristiti privilegije do kraja 26. sedmice gestacije samo ako AeMC ili AME smatra da je ona za to sposobna.

- (2) Na trudne nositeljke ljekarskog uvjerenja kategorije 1 primjenjuje se OML. Ne dovodeći u pitanje MED.B.001, u tom slučaju taj OML može postaviti i ukloniti AeMC ili AME.
- (3) Kandidatkinja može nastaviti koristiti svoje privilegije nakon oporavka poslije trudnoće.

MED.B.050 Mišićno-koštani sistem

- (a) Kandidatima koji nemaju dovoljnu visinu pri sjedenju, dužinu ruku i nogu, te mišićnu snagu za sigurno korištenje privilegija dozvole daje se ocjena "nesposoban". Međutim, kandidatu se može dati ocjena "sposoban" uz primjereno ograničavanje privilegija ako su mu visina pri sjedenju, dužina ruku i nogu, te mišićna snaga dovoljni za sigurno korištenje privilegija dozvole na određenom tipu zrakoplova, što se prema potrebi može dokazati medicinskim testnim letom ili testnim letom na simulatoru.
- (b) Kandidatima koji nemaju zadovoljavajuću funkcionalnost mišićno-koštanog sistema koja im omogućava sigurno korištenje privilegija dozvole daje se ocjena "nesposoban". Međutim, kandidatu se može dati ocjena "sposoban" uz primjereno ograničavanje privilegija ako mu je funkcionalnost mišićno-koštanog sistema dovoljna za sigurno korištenje privilegija dozvole na određenom tipu zrakoplova, što se prema potrebi može dokazati medicinskim testnim letom ili testnim letom na simulatoru.
- (c) Ako postoji dvoumljenje pri davanju ocjena navedenih pod (a) i (b), kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole, a kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 procjenjuju se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.

MED.B.055 Mentalno zdravlje

- (a) Sveobuhvatna procjena mentalnog zdravlja mora biti dio inicijalnog zrakoplovno-medicinskog pregleda za kategoriju 1.
- (b) Pregled za otkrivanje opojnih droga i alkohola mora biti dio inicijalnog zrakoplovno-medicinskog pregleda za kategoriju 1.
- (c) Kandidatima s mentalnim poremećajem ili poremećajem ponašanja zbog upotrebe ili zloupotrebe alkohola ili drugih psihoaktivnih tvari daje se ocjena "nesposoban" do oporavka i prestanka upotrebe ili zloupotrebe psihoaktivnih tvari i prolaska psihijatrijske procjene sa zadovoljavajućim rezultatom nakon uspješne terapije.
- (d) Kandidati s kliničkom dijagnozom ili dokumentiranom historijom bolesti bilo kojeg od sljedećih psihijatrijskih stanja moraju proći psihijatrijsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego što im se može dati ocjena "sposoban":
 - (1) poremećaj raspoloženja;
 - (2) neurotični poremećaj;
 - (3) poremećaj ličnosti;
 - (4) mentalni poremećaj ili poremećaj ponašanja;
 - (5) zloupotreba psihoaktivne tvari.
- (e) Kandidatima s dokumentiranom historijom bolesti jednokratnog ili višekratnog čina namjernog samopovređivanja ili pokušaja suicida daje se ocjena "nesposoban". Ali, nakon što prođu psihijatrijsku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom može im se dati ocjena "sposoban".
- (f) Zrakoplovno-medicinska procjena
 - (1) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa bilo kojim stanjem navedenim pod (c), (d) ili (e) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole.

- (2) Zdravstvena sposobnost kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa bilo kojim stanjem navedenim pod (c), (d) ili (e) procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa za dozvole.
- (g) Kandidatima s dokumentiranom historijom bolesti ili kliničkom dijagnozom šizofrenije, poremećaja sličnog šizofreniji ili sumanutog poremećaja daje se ocjena "nesposoban".

MED.B.065 Neurologija

- (a) Kandidatima s dokumentiranom historijom bolesti ili kliničkom dijagnozom bilo kojeg od sljedećih medicinskih stanja daje se ocjena "nesposoban":
- (1) epilepsija, osim u slučajevima iz (b)(1) i (2);
 - (2) ponavljajuće epizode poremećaja svijesti nepoznatog uzroka.
- (b) Kandidati s kliničkom dijagnozom ili dokumentiranom historijom bolesti bilo kojeg od sljedećih zdravstvenih stanja moraju proći dodatnu procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego što im se može dati ocjena "sposoban":
- (1) epilepsija bez recidiva nakon navršenih 5 godina;
 - (2) epilepsija bez recidiva i bez ikakve terapije više od 10 godina;
 - (3) epileptiformne abnormalnosti EEG i žarište sporih talasa;
 - (4) progresivna ili neprogresivna bolest nervnog sistema;
 - (5) upalna bolest srednjeg ili perifernog nervnog sistema;
 - (6) migrena;
 - (7) jednokratni poremećaj svijesti nepoznatog uzroka;
 - (8) gubitak svijesti nakon povrede glave;
 - (9) penetrirajuća povreda mozga;
 - (10) povreda spinalnih ili perifernih nerava;
 - (11) poremećaji nervnog sistema usljed vaskularnih nedostataka, uključujući hemoragične i ishemične događaje.

Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole. Zdravstvenu sposobnost kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.

MED.B.070 Sistem vida

- (a) Postupak ispitivanja
- (1) Za ljekarsko uvjerenje kategorije 1:
 - (i) sveobuhvatan pregled oka mora biti dio inicijalnog pregleda i treba ga obavljati kad je to klinički indicirano i periodično, u zavisnosti od refrakcije i funkcionalne performanse oka;
 - (ii) rutinski očni pregled mora biti dio svih pregleda za produžavanje i obnavljanje.
 - (2) Za ljekarsko uvjerenje kategorije 2:
 - (i) rutinski pregled oka mora biti dio inicijalnog pregleda i svih pregleda za produžavanje i obnavljanje;
 - (ii) sveobuhvatan pregled oka mora se obaviti kad postoji klinička indikacija.
- (b) Oštrina vida
- (1) Za ljekarsko uvjerenje kategorije 1:
 - (i) oštrina vida na daljinu, s korekcijom ili bez nje, mora biti 6/9 (0,7) ili bolja na svakom oku odvojeno, a oštrina vida na oba oka mora biti 6/6 (1,0) ili bolja;
 - (ii) kandidatima kojima je na inicijalnom pregledu vid ispod standarda na jednom od dva oka daje se ocjena "nesposoban";

- (iii) na pregledima za produžavanje i obnavljanje, ne dovodeći u pitanje tačku (b)(1)(i), kandidati sa stečenim vidom ispod standarda na jednom od dva oka ili stečenom monokularnošću upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa i može im se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.

(2) Za ljekarsko uvjerenje kategorije 2:

- (i) oštrina vida na daljinu, s korekcijom ili bez nje, mora biti 6/12 (0,5) ili bolja na svakom oku odvojeno, a oštrina vida na oba oka mora biti 6/9 (0,7) ili bolja;
 - (ii) ne dovodeći u pitanje (b)(2)(i), kandidatima s vidom ispod standarda na jednom od dva oka ili monokularnošću može se dati ocjena "sposoban" uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa i ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
- (3) Kandidat mora biti sposoban pročitati tabelu N5 ili ekvivalentnu tabelu na udaljenosti od 30 do 50 cm i tabelu N14 ili ekvivalentnu tabelu na udaljenosti od 100 cm, prema potrebi s korekcijom.
- (c) Greška refrakcije i anizometrija
- (1) Kandidatima s greškama refrakcije ili anizometrijom može se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom.
 - (2) Ne dovodeći u pitanje (c)(1), kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole i može im se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom:
 - (i) miopija veća od -6,0 dioptrije;
 - (ii) astigmatizam veći od 2,0 dioptrije;
 - (iii) anizometrija veća od 2,0 dioptrije.
 - (3) Ne dovodeći u pitanje (c)(1), kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa hipermetrijom većom od +5,0 dioptrija upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa i može im se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom, pod uvjetom da postoje odgovarajuće fuzijske rezerve, normalan intraokularni pritisak i kutovi prednje očne komore, te da nije dokazana nikakva značajna patologija. Ne dovodeći u pitanje (b)(1)(i), korigovana oštrina vida na svakom oku mora biti 6/6 ili bolja.
 - (4) Kandidatima s kliničkom dijagnozom keratokonusa može se dati ocjena "sposoban" ako prođu pregled oftalmologa sa zadovoljavajućim rezultatom. Takvi kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa.
- (d) Binokularna funkcija
- (1) Kandidatima za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 daje se ocjena "nesposoban" ako nemaju normalnu binokularnu funkciju i ako bi to medicinsko stanje moglo ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole, a pritom se, kad je to relevantno, u obzir uzimaju sve odgovarajuće korektivne mjere.
 - (2) Kandidatima s diplopijom daje se ocjena "nesposoban".
- (e) Vidna polja
- Kandidatima za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 daje se ocjena "nesposoban" ako nemaju normalna vidna polja i ako bi to medicinsko stanje moglo ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole, a pritom se, kad je to

relevantno, u obzir uzimaju sve odgovarajuće korektivne mjere.

- (f) Hirurški zahvat na oku
Kandidatima koji su bili podvrgnuti hirurškom zahvatu na oku daje se ocjena "nesposoban". Ali, može im se dati ocjena "sposoban" ako prođu oftalmološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom nakon što im se potpuno oporavi funkcija vida.
- (g) Naočale i kontaktna sočiva
- (1) Ako se zadovoljavajuća funkcija vida postiže samo primjenom korekcije, naočale ili kontaktna sočiva moraju osigurati optimalnu vidnu funkciju, moraju se dobro podnositi i moraju biti prikladne za zrakoplovne svrhe.
 - (2) Pri korištenju privilegija primjenjivih dozvola zahtjevi koji se odnose na vid smiju se ispunjavati upotrebom najviše jednog para naočala.
 - (3) Za vid na daljinu naočale ili kontaktna sočiva moraju se nositi dok se koriste privilegije primjenjivih dozvola.
 - (4) Za vid na blizinu par naočala mora biti na raspolaganju dok se koriste privilegije primjenjivih dozvola.
 - (5) Slične rezervne korektivne naočale, prema potrebi za vid na blizinu ili daljinu, moraju biti dostupne tako da se mogu odmah upotrijebiti tokom korištenja privilegija primjenjivih dozvola.
 - (6) Ako se tokom korištenja privilegija primjenjivih dozvola nose kontaktna sočiva, ta sočiva moraju biti za vid na daljinu, monofokalna, nebojena i moraju se dobro podnositi.
 - (7) Kandidati s velikom greškom refrakcije moraju koristiti kontaktna sočiva ili naočale sa sočivima visokog indeksa.
 - (8) Ne smiju se upotrebljavati ortokeratološka sočiva.

MED.B.075 Raspoznavanje boja

- (a) Kandidatima se daje ocjena "nesposoban" ako ne mogu dokazati sposobnost lakog opažanja boja nužnih za sigurno korištenje privilegija dozvole.
- (b) Pregled i ocjenjivanje
- (1) Kandidati moraju obaviti Ishihara test za prvo izdavanje ljekarskog uvjerenja. Kandidatima koji zadovolje na tom testu može se dati ocjena "sposoban".
 - (2) Za ljekarsko uvjerenje kategorije 1:
 - (i) kandidati koji ne zadovolje na Ishihara testu upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa i moraju obaviti dodatna testiranja percepcije boja kako bi se utvrdilo jesu li sigurni u boje;
 - (ii) kandidati moraju biti uredne trikromate ili sigurni u boje;
 - (iii) kandidatima koji ne zadovolje na dodatnim testiranjima percepcije boja daje se ocjena "nesposoban".
 - (3) Za ljekarsko uvjerenje kategorije 2:
 - (i) kandidati koji ne zadovolje na Ishihara testu moraju obaviti dodatna testiranja percepcije boja kako bi se utvrdilo jesu li sigurni u boje;
 - (ii) kandidatima s nezadovoljavajućom percepcijom boja korištenje privilegija primjenjive dozvole mora se ograničiti samo na period dana.

MED.B.080 Otorinolaringologija (ENT)

- (a) Postupak ispitivanja
- (1) Sluh kandidata provjerava se na svakom pregledu.
 - (i) Ako se, u slučaju ljekarskog uvjerenja 1 i 2, u dozvolu dodaje ovlaštenje za instrumentalno letenje ili ovlaštenje za instrumentalno letenje na

ruti, sluh se provjerava tonalnom audiometrijom na inicijalnom pregledu, a zatim svakih 5 godina dok nositelj dozvole ne navrši 40 godina i nakon toga svake 2 godine.

- (ii) Na ispitivanju tonalnim audiometrom kandidati za prvo izdavanje ne smiju imati gubitak sluha veći od 35 dB na bilo kojoj od frekvencija 500, 1 000 i 2 000 Hz ili veći od 50 dB na 3 000 Hz na svakom uhu posebno. Kandidati za produžavanje ili obnavljanje s većim gubitkom sluha moraju dokazati zadovoljavajuću funkcionalnost sluha.
 - (2) Sveobuhvatni pregled uha, nosa i grla obavlja se za prvo izdavanje ljekarskog uvjerenja kategorije 1 i nakon toga periodično kad je to klinički indicirano.
- (b) Kandidati s bilo kojim od sljedećih medicinskih stanja moraju obaviti dodatni pregled kako bi se utvrdilo da to medicinsko stanje ne utiče na sigurno korištenje privilegija primjenjivih dozvola:
- (1) hipoakuzija;
 - (2) aktivni hronični patološki proces unutrašnjeg ili srednjeg uha;
 - (3) neizliječena perforacija ili disfunkcija najmanje jedne membrane bubnja;
 - (4) disfunkcija najmanje jedne Eustahijeve cijevi;
 - (5) smetnje vestibularne funkcije;
 - (6) značajno suženje otvora sinusa;
 - (7) disfunkcija sinusa;
 - (8) značajno izobličenje ili uznapredovala infekcija usne šupljine ili gornjeg respiratornog sistema;
 - (9) značajne smetnje u govoru ili glasu;
 - (10) svaka komplikacija ili hirurški zahvat unutrašnjeg ili srednjeg uha.
- (c) Zrakoplovno-medicinska procjena
- (1) Kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 sa bilo kojim od medicinskih stanja navedenih pod (b)(1), (4) i (5) upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa.
 - (2) Zdravstvena sposobnost kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa bilo kojim medicinskim stanjem navedenim pod (b)(4) i (5) procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.
 - (3) Zdravstvena sposobnost kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 sa medicinskim stanjem navedenim pod (b)(1) ako se u dozvolu dodaje ovlaštenje za instrumentalno letenje na ruti ili ovlaštenje za instrumentalno letenje procjenjuje se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.

MED.B.085 Dermatologija

Kandidatima se daje ocjena "nesposoban" ako im je utvrđeno dermatološko stanje koje bi moglo ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole.

MED.B.090 Onkologija

- (a) Prije daljeg razmatranja njihovog zahtjeva, kandidati s primarnom ili sekundarnom zloćudnom bolesti moraju proći onkološku procjenu sa zadovoljavajućim rezultatom. Takvi kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 upućuju se medicinskom procjenitelju nadležnog organa za dozvole. Takvi kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 2 procjenjuju se uz savjetovanje s medicinskim procjeniteljem nadležnog organa.
- (b) Kandidatima s dokumentiranom historijom bolesti ili kliničkom dijagnozom intracerebralnog malignog tumora daje se ocjena "nesposoban".

ODJELJAK 3**Specifični zahtjevi koji se odnose na LAPL Ljekarska uvjerenja****MED.B.095 Ljekarski pregled i procjena kandidata za LAPL Ljekarsko uvjerenje**

- (a) Kandidat za LAPL Ljekarsko uvjerenje procjenjuje se na osnovu najbolje zrakoplovno-medicinske prakse.
- (b) Posebna pažnja se posvećuje kompletnoj historiji bolesti kandidata.
- (c) Inicijalna procjena, sve sljedeće ponovne procjene nakon što kandidat navrší 50 godina i sve procjene u slučaju kad istorija bolesti kandidata nije dostupna ispitivaču moraju obuhvatiti barem sljedeće:
 - (1) klinički pregled;
 - (2) krvni pritisak;
 - (3) test urina;
 - (4) vid;
 - (5) sluh.
- (d) Sve sljedeće ponovne procjene nakon prve dok kandidat ne navrší 50 godina moraju obuhvatiti barem sljedeće:
 - (1) procjenu historije bolesti LAPL nositelja;
 - (2) stavove pod tačkom (c) ako to AeMC, AME ili GMP smatra nužnim u skladu s najboljom zrakoplovno-medicinskom praksom.

PODDIO C**ZAHTJEVI ZA ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST KABINSKE POSADE****ODJELJAK 1****Opšti zahtjevi****MED.C.001 Opšti dio**

Članovi kabinske posade će obavljati dužnosti i odgovornosti zahtijevane zrakoplovnim sigurnosnim pravilima na zrakoplovu samo ako je u skladu s primjenjivim zahtjevima ovog dijela.

MED.C.005 Zrakoplovno-medicinska procjena

- (a) Članovi kabinske posade moraju prolaziti zrakoplovno-medicinske procjene kako bi se potvrdilo da su slobodni od bilo kakve fizičke ili mentalne bolesti koja bi mogla dovesti do nesposobnosti ili nemogućnosti obavljanja njima dodijeljenih sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.
- (b) Svaki član kabinske posade mora proći zrakoplovno-medicinsku procjenu prije prve dužnosti na zrakoplovu, i dalje u intervalima od najviše 60 mjeseci.
- (c) Zrakoplovno-medicinska procjena mora biti provedena od strane AME, AeMC ili OHMP ako su ispunjeni zahtjevi MED.D.040.

ODJELJAK 2**Zahtjevi za zrakoplovno-medicinsku procjenu kabinske posade****MED.C.020 Opšti dio**

Članovi kabinske posade moraju biti slobodni od:

- (a) abnormalnosti, nasljedne ili stečene;
- (b) aktivne, latentne, akutne ili hronične bolesti ili nesposobnost;
- (c) rane, povrede ili posljedice operacije; i
- (d) pojava ili nus-pojava bilo kojeg terapijskog, dijagnostičkog ili preventivnog lijeka koji se izdaje na Ljekarski recept ili lijeka koji se izdaje bez Ljekarskog recepta, koji može imati za posljedicu stepen funkcionalne nesposobnosti koja bi mogla dovesti do nesposobnosti ili nemogućnosti obavljanja njihovih sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.

MED.C.025 Sadržaj zrakoplovno-medicinskih procjena

- (a) Inicijalna zrakoplovno-medicinska procjena mora uključiti najmanje:

- (1) procjenu medicinske historije podnositelja zahtjeva za člana kabinske posade; i
- (2) klinički pregled sljedećeg:
 - (i) kardiovaskularni sistem;
 - (ii) respiratorni sistem;
 - (iii) mišićno-koštani sistem;
 - (iv) otorinolaringologija;
 - (v) sistem vida; i
 - (vi) raspoznavanje boja.
- (b) Svaka sljedeća zrakoplovno-medicinska procjena mora uključiti:
 - (1) procjenu medicinske historije člana kabinske posade; i
 - (2) klinički pregled ako se smatra obaveznim u skladu sa zrakoplovno-medicinskom najboljom praksom.
- (c) Za potrebe (a) i (b), u slučaju bilo kakve sumnje ili ako je klinički indicirano, zrakoplovno-medicinska procjena člana kabinske posade mora uključiti bilo koji dodatni Ljekarski pregled, testiranje ili istraživanje, koji se smatraju potrebnim od strane AME, AeMC ili OHMP.

ODJELJAK 3**Dodatni zahtjevi za podnositelje zahtjeva za, ili nositelje, potvrde kabinske posade****MED.C.030 Medicinski izvještaj kabinske posade**

- (a) Nakon svake obavljene zrakoplovno-medicinske procjene podnositelji zahtjeva ili nositelji potvrde kabinske posade:
 - (1) moraju od AME, AeMC ili OHMP dobiti medicinski izvještaj kabinske posade; i
 - (2) moraju operatoru kod kojeg su zaposleni dostaviti odgovarajuće informacije, ili kopiju medicinskog izvještaja kabinske posade.

i (b) Medicinski izvještaj kabinske posade

Medicinski izvještaj kabinske posade će sadržavati datum zrakoplovno-medicinske procjene, da li je član kabinske posade ocijenjen kao sposoban ili nesposoban, datum sljedeće zahtijevane zrakoplovno-medicinske procjene i, ako je primjenjivo, ograničenje (a). Drugi elementi su predmet medicinske poverljivosti u skladu sa MED.A.015.

MED.C.035 Ograničenja

- (a) Ako nositelji potvrde kabinske posade u potpunosti ne ispunjavaju medicinske zahtjeve navedene u Odjeljku 2, AME, AeMC ili OHMP mora razmotriti da li će biti u mogućnosti sigurno obavljati dužnosti ako ispunjavaju s jednim ili više ograničenja.
- (b) Bilo koje ograničenje na korištenje privilegija dodijeljeno potvrdi kabinske posade mora biti navedeno na medicinskom izvještaju kabinske posade i smije se ukloniti od AME, AeMC ili OHMP u dogovoru sa AME.

PODDIO D**ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKI ISPITIVAČI, LJEKARI OPŠTE MEDICINE, LJEKARI SPECIJALISTI MEDICINE RADA****ODJELJAK 1****Zrakoplovno-medicinski ispitivači****MED.D.00**

- (a) Privilegije nositelja potvrde zrakoplovno-medicinskog ispitivača (AME) su izdavanje, produžavanje i obnavljanje Ljekarskih uvjerenja kategorije 2 i LAPL Ljekarskih uvjerenja, te obavljanje relevantnih Ljekarskih pregleda i procjena.
- (b) Nositelji AME potvrde mogu podnijeti zahtjev za proširenje svojih privilegija kako bi obuhvatili Ljekarske preglede za produžavanje i obnavljanje Ljekarskih uvjerenja kategorije 1 ako su u skladu sa zahtjevima u stavu MED.D.015.

- (c) Privilegije nositelja AME potvrde navedene pod (a) i (b) obuhvataju privilegije provođenja zrakoplovno-medicinskih pregleda i procjena članova kabinske posade, te sastavljanja povezanih medicinskih izvještaja o članovima kabinske posade, kako je primjenjivo, u skladu sa ovim aneksom (Dio-MED).
- (d) Obim privilegija nositelja AME potvrde i svi uvjeti u vezi s njima moraju se navesti u potvrdi.
- (e) Nositelj AME potvrde ne smije ni u jednom trenutku imati više od jedne AME potvrde izdate u skladu s ovim pravilnikom.
- (f) Nositelji AME potvrde ne smiju obavljati zrakoplovno-medicinske preglede i procjene u državi članici koja nije država članica koja je izdala njihovu AME potvrdu, osim ako su učinili sve sljedeće korake:
 - (1) dobili su dopuštenje te druge države članice za obavljanje svojih profesionalnih aktivnosti ljekara specijalista;
 - (2) obavijestili su nadležni organ te druge države članice o namjeri da obavljaju zrakoplovno-medicinske preglede i procjene, te da izdaju ljekarska uvjerenja u granicama svojih privilegija AME;
 - (3) primili su upute nadležnog organa te druge države članice.

MED.D.005 Zahtjev

- (a) Zahtjev za AME potvrdu ili proširenje privilegija AME potvrde mora se podnijeti u obliku i na način kako odredi nadležni organ.
- (b) Kandidati za AME potvrdu moraju nadležnom organu dostaviti:
 - (1) lične podatke i adresu na radnom mjestu;
 - (2) dokumentaciju kojom dokazuju da ispunjavaju zahtjeve iz stava MED.D.010, uključujući dokaze o uspješno završenom kursu osposobljavanja iz zrakoplovne medicine koji odgovara privilegijama za koje podnose zahtjev;
 - (3) pisanu izjavu da će, nakon izdavanja AME potvrde, AME izdavati ljekarska uvjerenja na osnovu zahtjeva iz ovog pravilnika.
- (c) Kad AME obavljaju zrakoplovno-medicinske preglede na više od jedne lokacije, nadležnom organu dostavljaju relevantne informacije koje se odnose na sve lokacije i prostore u kojima djeluju

MED.D.010 Uvjeti za izdavanje AME potvrde

Kandidatima se izdaje AME potvrda ako ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

- (a) potpuno su kvalificirani i licencirani za bavljenje medicinom i imaju dokaz o završenom specijalističkom usavršavanju;
- (b) uspješno su završili osnovni kurs iz zrakoplovne medicine, uključujući praktično osposobljavanje o načinima pregleda i zrakoplovno-medicinskim procjenama;
- (c) dokazali su nadležnom organu:
 - (1) da imaju odgovarajuće prostore, postupke, dokumentaciju i funkcionalnu opremu prikladnu za zrakoplovno-medicinske preglede;
 - (2) da su uspostavili postupke i uvjete neophodne za osiguravanje medicinske povjerljivosti.

MED.D.011 Privilegije nositelja AME potvrde

Izdavanjem AME potvrde nositelju se odobravaju privilegije prvog izdavanja, produžavanja i obnavljanja sljedećeg:

- (a) ljekarskih uvjerenja kategorije 2;
- (b) LAPL ljekarskih uvjerenja;
- (c) medicinskih izvještaja o članovima kabinske posade.

MED.D.015 Zahtjevi za proširenje privilegija

Kandidatima se izdaje AME potvrda kojom se njihove privilegije proširuju na produžavanje i obnavljanje ljekarskih uvjerenja kategorije 1 ako ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

- (a) imaju važeću AME potvrdu;
- (b) obavili su najmanje 30 pregleda za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje ljekarskih uvjerenja kategorije 2 tokom perioda od najviše 3 godine prije podnošenja zahtjeva;
- (c) uspješno su završili napredni kurs iz zrakoplovne medicine, uključujući praktično osposobljavanje o načinima pregleda i zrakoplovno-medicinskim procjenama;
- (d) uspješno su završili praktično osposobljavanje u trajanju od najmanje 2 dana u AeMC ili pod nadzorom nadležnog organa.

MED.D.020 Kursevi osposobljavanja iz zrakoplovne medicine

- (a) Kursevi osposobljavanja iz zrakoplovne medicine navedeni u MED.D.010 (b) i MED.D.015 (c) provode se samo nakon što kurs odobri nadležni organ države članice u kojoj organizacija za osposobljavanje ima glavno mjesto poslovanja. Kako bi dobila to odobrenje, organizacija za osposobljavanje mora dokazati da nastavni plan sadržava nastavne ciljeve za sticanje potrebne stručnosti, te da osobe zadužene za provođenje osposobljavanja imaju odgovarajuće znanje i iskustvo.
- (b) Osim u slučaju osposobljavanja za obnovu znanja, kursevi završavaju pismenim ispitivanjem iz predmeta obuhvaćenih sadržajem kursa.
- (c) Organizacija za osposobljavanje mora učesnicima izdati potvrdu o uspješno završenom kursu ako uspješno polože ispit.

MED.D.025 Promjene AME potvrde

- (a) Nositelji AME potvrde moraju bez nepotrebnog odgađanja obavijestiti nadležni organ o sljedećim okolnostima koje mogu uticati na njihovu AME potvrdu:
 - (1) medicinski regulatorni organ protiv AME provodi disciplinski postupak ili istragu;
 - (2) nastupile su promjene uvjeta na osnovu kojih je potvrda odobrena, uključujući sadržaj izjava predatih sa zahtjevom;
 - (3) zahtjevi za izdavanje AME potvrde više nisu ispunjeni;
 - (4) došlo je do promjene lokacije obavljanja prakse zrakoplovno-medicinskog ispitivača ili adrese za korespondenciju.
- (b) Ako ne obavijeste nadležni organ u skladu sa tačkom (a), AME potvrda im se oduzima ili privremeno oduzima u skladu sa stavom ARA.MED.250 iz Aneksa II (Dio-ARA).

MED.D.030 Važenje AME potvrde

Period važenja AME potvrde iznosi 3 godine osim ako nadležni organ odlučí skratiti taj period zbog opravdanih razloga koji se odnose na pojedinačni slučaj.

Nakon što nositelj podnese zahtjev, potvrda se:

- (a) produžava ako nositelj:
 - (1) nositelj i dalje ispunjava opšte uvjete za ljekarsku praksu i održava registraciju za bavljenje medicinom;
 - (2) prošao je kroz osposobljavanje za obnovu znanja iz zrakoplovne medicine tokom posljednje 3 godine;
 - (3) obavi najmanje 10 zrakoplovno-medicinskih ili ekvivalentnih pregleda svake godine;
 - (4) i dalje ispunjava uvjete potvrde;
 - (5) koristi svoje privilegije u skladu sa zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-MED);

- (6) nositelj je dokazao da održava zrakoplovno-medicinsku stručnost u skladu s postupkom koji je propisao nadležni organ.
- (b) obnavlja ako nositelj ispunjava zahtjeve za obnavljanje utvrđene u tački (a) ili sve sljedeće zahtjeve:
- (1) nositelj i dalje ispunjava opšte uvjete za lječarsku praksu i održava registraciju za bavljenje medicinom;
 - (2) nositelj je prošao kroz osposobljavanje za obnovu znanja iz zrakoplovne medicine tokom prethodne godine;
 - (3) nositelj je uspješno završio praktično osposobljavanje tokom prethodne godine u AeMC ili pod nadzorom nadležnog organa;
 - (4) nositelj i dalje ispunjava zahtjeve iz MED.D.010;
 - (5) nositelj je dokazao da održava zrakoplovno-medicinsku stručnost u skladu s postupkom koji je propisao nadležni organ.

ODJELJAK 2

Ljekari opšte medicine

MED.D.035 Zahtjevi za ljekare opšte medicine

Ljekari opšte medicine (GMP) mogu djelovati kao AME za izdavanje LAPL lječarskih uvjerenja ako ispunjavaju sve sljedeće uvjete:

- (a) obavljaju djelatnost u Bosni i Hercegovini u kojoj GMP imaju pristup cijeloj medicinskoj dokumentaciji kandidata;
- (b) obavljaju djelatnost u skladu sa svim dodatnim zahtjevima utvrđenima u propisima Bosne i Hercegovine;
- (c) potpuno su kvalificirani i licencirani za bavljenje medicinom u skladu s propisima Bosne i Hercegovine;
- (d) obavijestili su nadležni organ prije početka takve aktivnosti.

ODJELJAK 3

Ljekari specijalisti medicine rada

MED.D.040 Zahtjevi za ljekare specijaliste medicine rada

Ukoliko je zdravstveni sistem u Bosni i Hercegovini primjenjiv na ljekare specijaliste medicine rada (OHMP) tako da se njim osigurava usklađenost sa zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-MED) primjenjivima na OHMP, OHMP mogu provoditi zrakoplovno-medicinske procjene kabinske posade:

- (a) ako su potpuno kvalificirani i licencirani za bavljenje medicinom, te kvalificirani za medicinu rada;
- (b) ako su uvjeti rada tokom leta i sigurnosne dužnosti kabinske posade bile dio nastavnog plana za sticanje kvalifikacije za medicinu rada ili drugog osposobljavanja ili operativnog iskustva;
- (c) ako su obavijestili nadležni organ prije početka takve aktivnosti.

ANEKS V

KVALIFIKACIJE ČLANOVA KABINSKE POSADE U OPERACIJAMA KOMERCIJALNOG ZRAČNOG PRIJEVOZA

PRIJEVOZA

[DIO-CC]

PODDIO GEN

OPŠTI ZAHTEJEVI

CC.GEN.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog dijela, nadležni organ će biti organ koji je odredila država članica kod kojeg osoba podnosi zahtjev za izdavanje potvrde kabinske posade.

CC.GEN.005 Područje primjene

Ovaj dio uspostavlja zahtjeve za izdavanje potvrda kabinske posade i uvjete o njihovom važenju i korištenju za nositelje potvrde.

CC.GEN.015 Zahtjev za potvrdom kabinske posade

Zahtjev za potvrdu kabinske posade podnosi se u formatu i na način kako je utvrdio nadležni organ.

CC.GEN.020 Minimalna starosna dob

Podnositelj zahtjeva za potvrde kabinske posade mora imati najmanje 18 godina.

CC.GEN.025 Povlastice i uvjeti

- (a) Privilegije nositelja potvrde kabinske posade su da djeluju kao članovi kabinske posade u komercijalnom zračnom prijevozu operacija zrakoplova iz člana 2. tačka a) ovog pravilnika.
- (b) Članovi kabinske posade mogu koristiti povlastice navedene pod (a) samo ako:
 - (1) imaju važeću potvrdu člana kabinske posade kao što je navedeno u CC.CCA.105; i
 - (2) su usklađeni sa CC.GEN.030, CC.TRA.225 i primjenjivim zahtjevima dijela zdravstvena sposobnost (Dio-MED).

CC.GEN.030 Dokumenti i čuvanje zapisa

Kao dokaz usklađenosti s primjenjivim zahtjevima, kao što je navedeno u CC.GEN.025 (b), svaki nositelj mora posjedovati i na zahtjev osigurati potvrdu kabinske posade, popis i zapise o osposobljavanju i provjerama vezanih za tip zrakoplova ili varijante, osim kad operator sam vodi evidenciju i može je učiniti dostupnom na zahtjev nadležnog organa ili nositelja potvrde.

PODDIO CCA

SPECIFIČNI ZAHTEJEVI ZA POTVRDU KABINSKE POSADE

CC.CCA.100 Izdavanje potvrde kabinske posade

- (a) Potvrde kabinske posade se izdaju samo podnositeljima zahtjeva koji su položili ispitivanje nakon završenog početnog osposobljavanja u skladu s ovim dijelom.
- (b) Potvrde kabinske posade će izdati:
 - (1) Nadležni organ; i/ili
 - (2) organizacija koju je u tu svrhu odobrio nadležni organ.

CC.CCA.105 Važenje potvrde kabinske posade

Potvrda kabinske posade izdaje se s neograničenim trajanjem i važi osim ako:

- (a) je suspenduje ili ukine nadležni organ; ili
- (b) nositelj potvrde nije koristio pripadajuće privilegije tokom prethodnih 60 mjeseci na najmanje jednom tipu zrakoplova.

CC.CCA.110 Suspendacija ili ukidanje potvrde kabinske posade

- (a) Ako nositelji nisu u skladu s ovim dijelom, nadležni organ može suspendovati ili ukinuti potvrdu kabinske posade.
- (b) U slučaju kad nadležni organ suspenduje ili ukine potvrdu kabinske posade, nositelji će:
 - (1) o ovoj odluci kao i njihovom pravu na žalbu biti obaviješteni u pisanom obliku u skladu s primjenjivim propisom u Bosni i Hercegovini;
 - (2) neće ostvariti povlastice koje su im date potvrdom kabinske posade;
 - (3) obavijestiti bez odgađanja, operatora(-e) kod kojeg(-ih) su zaposleni; i
 - (4) vratiti svoju potvrdu u skladu s primjenjivom procedurom koju je uspostavio nadležni organ.

PODDIO TRA
ZAHTEJEVI ZA OSPOSoblJAVANJE PODNOSITELJA
ZAHTEJEVA I NOSITELJA ZA POTVRDU KABINSKE
POSADJE

CC.TRA.215 Pružanje osposobljavanja

Osposobljavanje zahtijevano u ovom dijelu će:

- (a) osigurati organizacija za osposobljavanje ili operatori komercijalnog zračnog prijevoza koji su odobreni u tu svrhu od nadležnog organa;
- (b) provoditi osoblje s odgovarajućim iskustvom i koje je kvalificirano za elemente osposobljavanja koji se moraju obuhvatiti; i
- (c) se provoditi prema programu i planu osposobljavanja kako je dokumentirano u odobrenju izdatom organizaciji.

CC.TRA.220 Kurs početnog osposobljavanja i ispitivanje

- (a) Podnositelji zahtjeva za potvrdu kabinske posade će završiti kurs početnog osposobljavanja kako bi se upoznali s okruženjem zrakoplova i stekli dovoljno opšte znanje i osnovnu stručnost koji su potrebni za obavljanje dužnosti i odgovornosti koje se odnose na sigurnost putnika i leta tokom normalnih, abnormalnih i operacija u slučaju opasnosti.
- (b) Program kursa početnog osposobljavanja mora obuhvatiti najmanje elemente navedene u Dodatku 1. ovoga dijela. Uključivaće osposobljavanje za teorijsko znanje i praktično osposobljavanje.
- (c) Podnositelji zahtjeva za potvrdu kabinske posade moraju proći ispitivanje koja obuhvata sve elemente programa osposobljavanja navedene pod (b), osim ispitivanja osposobljavanja CRM, kako bi dokazali da su postigli potreban nivo znanja i stručnosti zahtijevanih kako je navedeno pod (a).

CC.TRA.225 Kvalifikacija(-e) za tip zrakoplova ili varijantu

- (a) Nositelji važeće potvrde kabinske posade radiće na zrakoplovu samo ako su kvalificirani u skladu s primjenjivim zahtjevima navedenim u Dijelu-ORO.
- (b) Kako bi se kvalificirao za tip zrakoplova ili varijantu, nositelj:
 - (1) mora biti u skladu s primjenjivim zahtjevima osposobljavanja, provjerama i važenja, obuhvatajući kako je relevantno za zrakoplov na kojem će se izvoditi operacije:
 - (i) specifično osposobljavanje za tip zrakoplova, operatorovo osposobljavanje za konverziju, osposobljavanje za upoznavanje;
 - (ii) osposobljavanje za razlike;
 - (iii) periodično osposobljavanje; i
 - (2) izvoditi operacije u prethodnih 6 mjeseci na tipu zrakoplova, ili završiti odgovarajuće periodično osposobljavanje i provjeru prije nego što opet počnu obavljati dužnosti člana kabinske posade na tom tipu zrakoplova.

Dodatak 1 dijelu - CC

Kurs početnog osposobljavanja i ispitivanje
PROGRAM OSPOSoblJAVANJA

Program osposobljavanja kursa početnog osposobljavanja mora sadržavati najmanje sljedeće:

- 1. Uopšteno teoretsko znanje o zrakoplovstvu i zrakoplovnim propisima koje obuhvata sve potrebne elemente vezane za dužnosti i odgovornosti člana kabinske posade:**
 - 1.1. poznavanje zrakoplovne terminologije, teorije leta, načina smještanja putnika, područja rada, meteorologije i svijesti o posljedicama kontaminacije površine zrakoplova;

- 1.2. poznavanje zrakoplovnih propisa koji se odnose na kabinsku posadu i ulogu nadležnog organa;
- 1.3. dužnosti i odgovornosti kabinske posade tokom operacija i potreba brzog i učinkovitog djelovanja u prisilnim situacijama;
- 1.4. kontinuirana sposobnost i osposobljenost za obavljanje dužnosti člana kabinske posade s posebnim naglaskom na poznavanje ograničenja vremena leta, vremena dužnosti i vremena odmora;
- 1.5. važnost osiguravanja ažurnosti relevantnih dokumenata i priručnika zajedno s izmjenama koje dodaje zračni prijevoznik, kao što je primjenjivo;
- 1.6. značenje uloge kabinske posade u obavljanju dužnosti u skladu s Operativnim priručnikom operatora;
- 1.7. važnost pretpoletnog brifinga kabinske posade i davanje nužnih informacija o sigurnosti s osvrtom na njihove posebne dužnosti;
- 1.8. važnost prepoznavanja situacija u kojima članovi kabinske posade imaju ovlaštenja i odgovornosti za iniciranje evakuacije i drugih prisilnih postupaka.

2. Komunikacija:

Tokom osposobljavanja, naglasak će biti stavljen na važnost učinkovite komunikacije između kabinske i letačke posade, uključujući tehnike komuniciranja, upotrebu zajedničkog jezika i terminologije.

3. Početno osposobljavanje o ulozi ljudskog faktora (HF) u zrakoplovstvu i upravljanju resursima posade (CRM)

Ovaj kurs provodiće najmanje jedan instruktor CRM kabinske posade. Elementi osposobljavanja će se detaljno obuhvatiti i uključivati najmanje sljedeće:

- 3.1. Uopšteno: ljudski faktori u zrakoplovstvu, opšte upute o ciljevima i načelima CRM, sposobnosti i ograničenja ljudi;
- 3.2. Relevantno za pojedine članove kabinske posade: svijest o ličnosti, ljudska greška i pouzdanost, stavovi i ponašanja, samoprocjena; stres i upravljanje stresom; umor i budnost; asertivnost, stanje svijesti, prikupljanje i obrada informacija.

4. Postupanje s putnicima i nadzor kabine:

- 4.1. značenje pravilnog rasporeda sjedišta u skladu s masom i ravnotežom aviona, smještaj posebnih kategorija putnika i potreba smještaja sposobnih putnika pri izlazima koji nisu nadzirani;
- 4.2. pravila koja se odnose na siguran smještaj kabinskog prtljaga (uključujući i predmete koji se koriste za vrijeme servisa u kabini) i na rizik da ona postane opasnost za putnike u kabini ili da smeta ili oštećuje sigurnosnu opremu ili izlaze;
- 4.3. upute za prepoznavanje i upravljanje s putnicima koji su, ili će biti opijeni alkoholom ili su pod uticajem droga ili su agresivni;
- 4.4. mjere koje treba preduzeti kod prijevoza živih životinja u putničkoj kabini;
- 4.5. dužnosti koje treba obaviti u slučaju turbulencije, uključujući osiguravanje putničke kabine; i
- 4.6. metode motiviranja putnika i kontrole gužve koje su nužne za brzo izvođenje evakuacije u slučaju nužde.

5. Zrakoplovno-medicinski aspekti i prva pomoć:

- 5.1. uopšteno osposobljavanje o zrakoplovno-medicinskim aspektima i preživljavanju;
- 5.2. psihološki učinci letenja s posebnim naglaskom na hipoksiju, zahtjevima za kiseonikom, funkciju Eustahijeve tube i barotraume;

- 5.2. psihološki učinci letenja s posebnim naglaskom na hipoksiju, zahtjevima za kiseonikom, funkciju Eustahijeve tube i barotraume;
- 5.3. osnove prve pomoći uključujući obuku o:
- (a) zračnoj bolesti;
 - (b) gastrointestinalnim smetnjama;
 - (c) hiperventilaciji;
 - (d) opekotinama;
 - (e) povredama;
 - (f) nesvjestici; i
 - (g) frakturama i povredama mekog tkiva;
- 5.4. slučajevi medicinske hitne pomoći na letu i pripadajuća prva pomoć koja obuhvata najmanje:
- (a) astmu;
 - (b) stres i alergijske reakcije;
 - (c) šok;
 - (d) dijabetes;
 - (e) gušenje;
 - (f) epilepsiju;
 - (g) porod;
 - (h) moždani udar; i
 - (i) srčani udar;
- 5.5. upotreba odgovarajuće opreme, uključujući kiseonik za prvu pomoć, pribor za prvu i hitnu ljekarsku pomoć i njihov sadržaj;
- 5.6. praktično osposobljavanje o kardio-pulmonalne reanimaciji za svakog člana kabinske posade koristeći posebno za to konstruiranu lutku i uzimajući u obzir okruženje zrakoplova; i
- 5.7. zdravlje i higijena na putu, uključujući:
- (a) higijenu na zrakoplovu;
 - (b) rizik od kontakata sa zaraznim bolestima i načini kako umanjiti takav rizik;
 - (c) rukovanje kliničkim otpadom;
 - (d) dezinfekciju zrakoplova;
 - (e) postupanja u slučaju smrti na zrakoplovu; i
 - (f) usmjeravanje pažnje, psihološke posljedice umora, psihologiju sna, cirkadijski ritam i promjene vremenske zone.
6. **Opasne robe u skladu s primjenjivim ICAO tehničkim instrukcijama.**
7. **Opšti sigurnosni aspekti u zrakoplovstvu, uključujući poznavanje odredbi utvrđenih propisima iz oblasti sigurnosti civilnog zrakoplovstva (security).**
8. **Osposobljavanje u vezi sa dimom i požarom:**
- 8.1. naglašavanje odgovornosti kabinske posade da djeluje brzo u nuždi, pri pojavi dima i požara, i uglavnom naglašavanje važnosti otkrivanja pravog uzroka požara;
 - 8.2. značenje prisilnog obavješćavanja letачke posade kao i preduzimanje određenih mjera nužnih za koordinaciju i pomoć, kad je dim ili požar otkriven;
 - 8.3. nužnost učestalog provjeravanja potencijalnih rizičnih lokacija za pojavu požara, uključujući toalete i detektore dima;
 - 8.4. klasifikaciju požara, odgovarajućih tipova sredstava za gašenje i odgovarajućih postupaka za određene situacije;
 - 8.5. tehniku primjene sredstava za gašenje, posljedice neispravne upotrebe i upotrebe u ograničenom prostoru; uključujući obuku gašenja požara i stvarnu upotrebu cjelokupne odgovarajuće opreme u okruženju sa simuliranim dimom; i
 - 8.6. opšte postupke zemaljskih službi u prisilnim slučajevima koji se izvode na aerodromima.

9. Osposobljavanje za preživljavanje:

- 9.1. mora se osigurati da osposobljavanje za preživljavanje bude primjereno područjima djelovanja (npr. polarno područje, pustinja, džungla ili more); i
- 9.2. mora se osigurati da osposobljavanje za preživljavanje u vodi uključuje djelovanje i upotrebu lične plivačke opreme u vodi za svakog člana kabinske posade i obuku za upotrebu splava za spasavanje ili slične opreme, kao i konkretne vježbe u vodi.

ANEKS VI ZAHTJEVI ZA NADLEŽNI ORGAN ZA ČLANOVE POSAD ZRAKOPLOVA [DIO-ARA] PODDIO GEN UOPŠTENI ZAHTJEVI ODJELJAK I Uopšteno

ARA.GEN.115 Dokum

Nadležni organ će obezbijediti sve pravne akte, standarde, pravila, tehničke publikacije i povezane dokumente relevantnom osoblju kako bi im se omogućilo izvođenje zadataka i izvršavanje svojih obaveza.

ARA.GEN.120 Načini usklađivanja

- (a) Agencija će razviti prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koji se mogu koristiti kako bi se uspostavila usklađenost sa ovim pravilnikom. Kad se uskladi s AMC, znači da su se zadovoljili povezani zahtjevi Provedbenih pravila.
- (b) Alternativni načini usklađivanja se mogu koristiti kako bi se uspostavila usklađenost sa Provedbenim pravilima.
- (c) Nadležni organ će uspostaviti sistem kako bi dosljedno evaluirali da svi alternativni načini usklađivanja koja koristi ili koja koriste organizacije i osobe pod njihovim nadzorom omogućavaju uspostavljanje usklađivanja s ovim pravilnikom.
- (d) Nadležni organ će evaluirati sve alternativne načine usklađivanja koje predloži organizacija u skladu s ORA.GEN.120 analizirajući dostavljenu dokumentaciju i, ako smatra da je potrebno, provesti inspekciju u organizaciji. Kad nadležni organ ustanovi da su alternativni načini usklađivanja u skladu sa Provedbenim pravilima, bez odgađanja će:
 - (1) obavijestiti podnosioca zahtjeva da se alternativni načini usklađivanja mogu implementirati i, ako je primjenjivo, dopuniti odobrenje ili potvrdu podnosiocu zahtjeva u skladu s tim; i
 - (2) obavijestiti Agenciju o sadržaju, uključujući kopije sve relevantne dokumentacije nakon što Bosna i Hercegovina ispunji uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma;
 - (3) obavijestiti druge MS o alternativnim načinima usklađivanja koji su prihvaćeni.
- (e) Kad nadležni organ koristi alternativne načine usklađivanja kako bi postigao usklađivanje sa ovim pravilnikom, on će:
 - (1) učiniti ih dostupnima svim organizacijama i osobama koje nadzire; i
 - (2) bez odgađanja obavijestiti Agenciju nakon što Bosna i Hercegovina ispunji uvjete iz druge faze V Protokola II ECAA sporazuma.

Nadležni organ će osigurati Agenciji potpun opis alternativnih načina usklađivanja, uključujući sve revizije procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjenu kojom dokazuje da je udovoljeno ovom pravilniku.

ARA.GEN.125. Informacije za Agenciju

- (a) Nadležni organ obavještava Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema povezanih sa provođenjem ovog pravilnika u roku od 30 dana od trenutka kada je nadležni organ saznao za problem nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.
- (b) Ne dovodeći u pitanje propise u vezi sa izvještavanjem o događajima, nadležni organ što je prije moguće Agenciji dostavlja sve za sigurnost značajne informacije koje proizilaze iz izvještaja o događajima koji su pohranjeni u bazi podataka.

ARA.GEN.135 Reakcija na problem sigurnosti bez odgađanja

- (a) Ne dovodeći u pitanje propise u vezi sa izvještavanjem o događajima, nadležni organ uspostavlja sistem za primjereno prikupljanje, analizu i širenje informacija o sigurnosti.
- (b) Agencija uspostavlja sistem za odgovarajuću analizu svih relevantnih zaprimljenih informacija o sigurnosti i bez nepotrebnog odgađanja državama članicama i Komisiji dostavlja sve informacije, uključujući preporuke ili korektivne mjere koje treba preduzeti, potrebne za pravovremenu reakciju na sigurnosni problem koji uključuje proizvode, dijelove, neugrađenu opremu, osobe ili organizacije koji podliježu ovom pravilniku.
- (c) Nakon zaprimanja informacija iz (a) i (b), nadležni organ će preduzeti prikladne mjere kako bi ispravno pristupio problemu o sigurnosti.
- (d) Mjerama preduzetima na osnovu navedenog pod (c) odmah se obavještavaju sve osobe ili organizacije koje moraju postupiti u skladu s tim mjerama na osnovu ovog pravilnika. Nadležni organ o tim mjerama takođe obavještava Agenciju i, ako je potrebna zajednička aktivnost, druge predmetne države članice nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.

ODJELJAK II**Upravljanje****ARA.GEN.200 Sistem upravljanja**

- (a) Nadležni organ će uspostaviti i održavati sistem upravljanja, uključujući najmanje:
 - (1) dokumentirane politike i postupke koji opisuju njegovu organizaciju, sredstva i metode za postizanje usklađenosti s ovim pravilnikom. Ti se postupci moraju ažurirati i služiti kao osnovni radni dokumenti unutar tog nadležnog organa za sve relevantne poslove;
 - (2) dovoljan broj osoblja za provođenje zadataka i izvršavanje dužnosti. To osoblje mora biti kvalificirano za izvođenje svih dodijeljenih zadataka i posjedovati potrebna znanja, iskustvo, inicijalna i periodična osposobljavanja kako bi se osigurala kontinuirana stručnost. Sistem će biti postavljen na način da se može planirati raspoloživost osoblja, kako bi se osiguralo ispravno izvršenje svih zadataka;
 - (3) prikladne prostorije i kancelarije za izvođenje dodijeljenih zadataka;
 - (4) funkciju za nadgledavanje usklađenosti sistema upravljanja s relevantnim zahtjevima i prikladnost procedura uključujući uspostavljanje internog procesa auditovanja i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Nadgledavanje usklađenosti mora uključivati sistem povratnih informacija o nalazima s audita prema višem rukovodećem osoblju nadležnog organa kako bi se osigurala implementacija korektivnih aktivnosti kako je potrebno; i

- (5) osobu ili grupu osoba, koji su odgovorni višem rukovodećem osoblju nadležnog organa za funkciju nadgledanja usklađenosti.
- (b) Nadležni organ mora, za svako područje aktivnosti, uključujući sistem upravljanja, imenovati jednu ili više osoba koje će imati odgovornost za upravljanje relevantnim zadacima.
- (c) Nadležni organ uspostavlja postupke za učestvovanje u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći s drugim nadležnim organima na koje se to odnosi, ili u toj državi članici ili u drugoj državi članici, uključujući sljedeće informacije:
 - (1) informacije o svim izdatim nalazima, korektivnim naknadnim mjerama preduzetima na osnovu tih nalaza i prisilnim mjerama za osiguranje provođenja propisa preduzetim na osnovu nadzora osoba i organizacija koje provode aktivnosti na državnom području države članice, ali su ih certificirali nadležni organi druge države članice ili Agencija;
 - (2) informacije dobivene na osnovu obaveznog i dobrovoljnog izvještavanja o događajima kako je propisano tačkom ORA.GEN.160 Aneksa VII.
- (d) Kopija svih procedura povezanih sa sistemom upravljanja i dopune i izmjene istih moraju biti dostupne Agenciji u svrhu standardizacije.

ARA.GEN.205 Dodjeljivanje zadataka kvalificiranim subjektima

- (a) Relevantni zadaci u svrhu inicijalnog certificiranja ili kontinuiranog nadzora osoba ili organizacija koji su predmet ovog propisa biće dodijeljeni samo kvalificiranim subjektima država članica. Kada dodjeljuje zadatke, nadležni organ će osigurati da ima:
 - (1) uspostavljen sistem tako da inicijalno i kontinuirano procjenjuje da kvalificiran subjekt ispunjava zahtjeve koje utvrđuje nadležni organ.Ovaj sistem i rezultati procjena moraju biti dokumentirani;
- (2) uspostavljen dokumentiran sporazum s kvalificiranim subjektom, odobren od obje strane na prikladnom nivou upravljanja, koji jasno definira:
 - (i) zadatke koji moraju biti provedeni;
 - (ii) izjave, izvještaje i zapise koji moraju biti osigurani;
 - (iii) tehničke uvjete koji se moraju zadovoljiti u provođenju takvih zadataka;
 - (iv) pokrivenost povezane odgovornosti; i
 - (v) zaštitu informacija stečenih prilikom izvođenja takvih zadataka.
- (b) Nadležni organ će osigurati da interni proces audita i proces upravljanja sigurnosnim rizicima zahtijevani tačkom ARA.GEN.200(a)(4) pokriva sve procese certifikovanja i kontinuiranog nadzora koji se provodi u njegovo ime.

ARA.GEN.210. Promjene u sistemu upravljanja

- (a) Nadležni organ mora imati uspostavljen sistem za utvrđivanje promjena koje utiču na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadataka i izvršavanje svojih odgovornosti kako je definirano ovim pravilnikom delegiranim i provedbenim aktima donesenim na osnovu ovog pravilnika. Taj sistem mu omogućava da prema potrebi preduzima mjere kako bi njegov sistem upravljanja ostao prikladan i djelotvoran.
- (b) Nadležni organ pravovremeno ažurira svoj sistem upravljanja u skladu s bilo kakvom izmjenom ovog pravilnika i kako bi se osiguralo djelotvorno provođenje.
- (c) Nadležni organ obavještava Agenciju o promjenama koje utiču na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadataka i

izvršavanje svojih odgovornosti kako je definirano u ovom pravilniku i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na osnovu ovog pravilnika nakon što Bosna i Hercegovina ispuní uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA Sporazuma.

ARA.GEN.220 Čuvanje zapisa

- (a) Nadležni organ će uspostaviti sistem čuvanja zapisa osiguravajući prikladno skladištenje, pristup i pouzdano praćenje:
- (1) dokumentiranih politika i procedura sistema upravljanja;
 - (2) osposobljavanja, kvalifikacije i autorizacije svog osoblja;
 - (3) raspodjele zadataka, pokrivajući elemente koji se zahtijevaju u ARA.GEN.205, kao i detalje dodijeljenih zadataka;
 - (4) procesa certifikovanja i podnošenja prijave, te nadzora certificiranih i prijavljenih organizacija;
 - (5) procesa za izdavanja dozvola, ovlaštenja i potvrda i kontinuirani nadzor nositelja tih dozvola, ovlaštenja i potvrda;
 - (6) procesa za izdavanje potvrda FSTD kvalifikacija i kontinuirani nadzor FSTD i organizacija koje njima operišu;
 - (7) nadzora osoba i organizacija koje provode svoje aktivnosti na području Bosne i Hercegovine, ali su pod nadzorom ili su certificirani od nadležnog organa druge države članice ili Agencije, kako je dogovoreno između tih nadležnih organa;
 - (8) evaluacije i obavješćavanja Agencije o alternativnim načinima usklađivanja predloženih od organizacija i procjene alternativnih načina usklađivanja koje koristi nadležni organ;
 - (9) nalaza, korektivnih aktivnosti i datuma zatvaranja aktivnosti;
 - (10) preduzetih prisilnih mjera za osiguravanje provođenja propisa;
 - (11) sigurnosnih informacija i daljih mjera;
 - (12) primjene odredbi o fleksibilnosti u skladu sa ovim pravilnikom; i
 - (13) postupka ocjenjivanja i odobravanja zrakoplova utvrđenog u ORA.ATO.135(a) i DTO.GEN.240(a).
- (b) Nadležni organ dužan je uspostaviti i ažurirati popis svih potvrda organizacija, potvrda o kvalifikaciji FSTD i dozvola i potvrda osoblja koje je izdalo, prijava DTO koje je primilo, te programa osposobljavanja DTO koje je verificiralo ili odobrilo kao usklađene sa Aneksom I (Dio-FCL), Aneksom III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone ili Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se uređuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice.
- (c) Svi zapisi će se čuvati najmanje u periodu specificiranim ovim pravilnikom. U slučaju odsutnosti takve indikacije, zapisi će se čuvati najmanje 5 godina u zavisnosti od primjenjivog zakona o zaštiti podataka.

ODJELJAK III

Nadzor, certifikovanje i postupci preduzimanja prisilnih mjera u svrhu osiguranja primjene propisa

ARA.GEN.300 Nadzor

- (a) Nadležni organ će verificirati:
- (1) usklađenost sa zahtjevima primjenjivim za organizacije ili osobe prije izdavanja potvrde, odobrenja, potvrde FSTD kvalifikacije organizaciji ili

dozvole, ovlaštenja ili potvrde osoblju, kako je primjenjivo;

- (2) kontinuiranu usklađenost sa zahtjevima primjenjivima na osobe koje posjeduju dozvole, ovlaštenja i potvrde, organizacije koje je certificiralo, nositelje kvalifikacija FSTD i organizacije od kojih je primilo prijavu;
 - (3) implementaciju odgovarajućih mjera sigurnosti uvjetovanih od nadležnog organa kako je definirano u ARA.GEN.135(c) i (d).
- (b) Verifikacija će:
- (1) biti potkrijepljena dokumentacijom specifično namijenjenom kako bi osoblju odgovornom za nadzor sigurnosti osigurala upute kako bi mogli obavljati svoje poslove;
 - (2) dati rezultate nadzora sigurnosti osobama i organizacijama kojih se to tiče;
 - (3) biti zasnovana na auditima i inspekcijama, uključujući onih na rampi i na nenajavljenim inspekcijama; i
 - (4) osigurati nadležnom organu dokaze potrebne u slučaju da je potrebno dalje postupanje, uključujući mjere predviđene s ARA.GEN.350 i ARA.GEN.355.
- (c) Obim nadzora definiranog u (a) i (b) mora uzeti u obzir rezultate aktivnosti prijašnjih nadzora i sigurnosne prioritete.
- (d) Bez obzira na stručnosti države članice i njihove obaveze iz ARO.RAMP, obim aktivnosti nadzora obavljenih na području Bosne i Hercegovine od osoba ili organizacija uspostavljenih ili nastanjenih u drugoj državi članici će biti određen na osnovu sigurnosnih prioriteta, kao i na aktivnostima prijašnjih nadzora.
- (e) Gdje aktivnost osobe ili organizacije uključuje više od jedne države članice ili Agenciju, nadležni organ odgovoran za nadzor pod (a) može pristati da zadatke nadzora provodi nadležni organ(organ) države članice(a) gdje se aktivnosti događaju, ili Agencija. Bilo koja osoba ili organizacija koja je subjekt takvog dogovora će biti informirana o postojanju dogovora i o njegovom obimu.
- (f) nadležni organ će sakupiti i obraditi sve informacije koje smatraju da su korisne za nadzor, uključujući inspekcije na rampi i nenajavljene inspekcije.

ARA.GEN.305 Program nadzora

- (a) Nadležni organ će uspostaviti i održavati program nadzora koji obuhvata aktivnosti nadzora zahtijevanog u ARA.GEN.300 i ARO.RAMP.
- (b) Za organizacije certificirane od nadležnog organa i nositelje potvrde FSTD kvalifikacija, program nadzora mora biti razvijen, vodeći računa o specifičnoj prirodi tih organizacija, kompleksnosti aktivnosti, rezultata prijašnjih certifikacija i/ili aktivnosti nadzora i mora biti zasnovano na procjeni pripadajućih rizika. Uključivače unutar svakog planiranog ciklusa nadzora:
- (1) audite i inspekcije, uključujući one na rampi i nenajavljene inspekcije kako je prikladno; i
 - (2) sastanke sazvane između odgovornog rukovoditelja i nadležnog organa kako bi se osiguralo da oboje ostanu informirani o značajnim temama.
- (c) Za organizacije certificirane od nadležnog organa i za nositelje potvrde FSTD kvalifikacije primjenjivače se planiran ciklus nadzora koji neće biti duži od 24 mjeseca. Planiran ciklus nadzora može se smanjiti ako postoji dokaz da je sigurnosno izvođenje organizacije ili nositelja potvrde FSTD kvalifikacije smanjeno. Planiran ciklus nadzora može biti proširen na najviše 36 mjeseci ako je nadležni organ utvrdio da je, tokom posljednja 24 mjeseca:

- (1) organizacija kontinuirano dokazivala uspješnu identifikaciju sigurnosnih opasnosti i upravljanje pripadajućih rizika;
- (2) organizacija kontinuirano dokazivala pod ORA.GEN.130 da ima potpunu kontrolu nad svim promjenama;
- (3) nisu izdati nalazi nivoa 1; i
- (4) su sve korektivne aktivnosti bile implementirane unutar vremenskog perioda prihvaćenog ili produženog od nadležnog organa kako je definirano u ARA.GEN.350(d)(2).

Planiran ciklus nadzora može nadalje biti proširen na maksimalno 48 mjeseci ako je, uz sve navedeno gore, organizacija uspostavila, i nadležni organ odobrio, efikasan kontinuiran sistem prijavljivanja nadležnom organu u vezi sigurnosnog izvođenja i u skladu s propisima same organizacije.

(ca) nezavisno od tačke (c), za organizacije koje provode samo osposobljavanje za LAPL, PPL, SPL ili BPL, te povezana ovlaštenja i potvrde, primjenjuje se planirani ciklus nadzora koji nije duži od 48 mjeseci. Planirani ciklus nadzora smanjuje se ako postoje dokazi da je sigurnosno izvođenje organizacije smanjeno.

Planirani ciklus nadzora može se produžiti na najviše 72 mjeseca, ako je nadležni organ utvrdio da je tokom prethodnih 48 mjeseci:

- (1) organizacija dokazala da uspješno identifikira opasnosti u području sigurnosti zračnog prometa i upravlja pripadajućim rizicima, što je vidljivo iz rezultata godišnjeg pregleda u skladu sa ORA.GEN.200(c);
 - (2) organizacija je zadržala kontinuiranu kontrolu nad svim promjenama u skladu sa ORA.GEN.130, što je vidljivo iz rezultata godišnjeg pregleda u skladu sa ORA.GEN.200(c);
 - (3) nisu izdati nalazi nivoa 1; i
 - (4) sve korektivne aktivnosti provedene su unutar vremenskog perioda koji je nadležni organ prihvatio ili produžio kako je definirano u ARA.GEN.350(d)(2).
- (d) Za osobe koje posjeduju dozvole, ovlaštenja ili potvrde izdate od nadležnog organa program nadzora će uključivati inspekcije, uključujući nenajavljene inspekcije, kako je prikladno.
- (e) Program nadzora će uključivati zapise datuma kad su audit, inspekcije i sastanci planirani i kad su takvi audit, inspekcije i sastanci održani.
- (f) Nezavisno od (b), (c) i (ca) program nadzora DTO izrađuje se uzimajući u obzir specifičnu prirodu organizacije, složenost njenih aktivnosti i rezultate prošlih nadzornih aktivnosti, te se zasniva na procjeni rizika povezanoj s vrstom osposobljavanja koje se provodi. Nadzorne aktivnosti obuhvataju inspekcije, uključujući nenajavljene inspekcije, i mogu, ako nadležni organ procijeni da je potrebno, uključivati audite.

ARA.GEN.310 Procedura prve certifikacije – organizacije

- (a) Nakon zaprimanja zahtjeva za prvo sticanje potvrde organizacije, nadležni organ će verificirati usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima.
- (b) Kad se ustanovi da je organizacija u skladu s primjenjivim zahtjevima, nadležni organ će izdati potvrdu(-e), kako je ustanovljeno u dodacima III i V ovog dijela. Potvrde će biti izdate na neograničeno vrijeme. Privilegije i obim aktivnosti za koje je organizacija odobrena će biti specificirane u uvjetima odobrenja priloženoj potvrdi(-ama).
- (c) Kako bi se omogućilo organizaciji da implementira promjene bez prethodnog odobrenja nadležnog organa u

skladu s ORA.GEN.130, nadležni organ će odobriti proceduru koju podnese organizacija definirajući obim takvih promjena i opisujući kako će se upravljati takvim promjenama i kako će se one prijavljivati.

ARA.GEN.315. Procedura za izdavanje, produžavanje, obnavljanje ili promjenu dozvola, ovlaštenja ili potvrda – osobe

- (a) Nakon što zaprimi zahtjev za sticanje, produžavanje, obnavljanje ili promjenu dozvole, ovlaštenja ili potvrde osobe i bilo koju potkrepljujuću dokumentaciju, nadležni organ će verificirati ispunjava li podnositelj zahtjeva primjenjive zahtjeve.
- (b) Kad ustanovi da podnositelj zahtjeva ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležni organ će izdati, produžiti, obnoviti ili promijeniti dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu.

ARA.GEN.330 Promjene – organizacije

- (a) Nakon što zaprimi zahtjev za promjenu koja zahtjeva prethodno odobrenje, nadležni organ će prije nego što izda odobrenje procijeniti i verificirati usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima. Nadležni organ će propisati uvjete pod kojima organizacija može izvoditi operacije tokom promjene, osim ako nadležni organ utvrdi da potvrda organizacije mora biti suspendirana. Kad ustanovi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležni organ će odobriti promjenu.
- (b) Bez obzira na bilo koje dodatne prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa, kad organizacija implementira promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje a da prethodno nije zaprimila odobrenje nadležnog organa navedeno pod (a), nadležni organ će suspendirati, ograničiti, ili ukinuti potvrdu organizacije.
- (c) Za promjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje, nadležni organ će procijeniti je li informacija dostavljena u obavještenju od organizacije u skladu s ORA.GEN.130 kako bi verificirala usklađenost s primjenjivim zahtjevima. U slučaju da ne ispunjava zahtjeve, nadležni organ će:
 - (1) obavijestiti organizaciju o neispunjavanju zahtjeva i zahtijevati dalje promjene; i
 - (2) u slučaju nalaza nivoa 1 ili 2, postupiti u skladu s ARA.GEN.350.
- (d) Nezavisno od (a), (b) i (c), u slučaju izmjena informacija iz prijava koje su primljene od DTO ili programa osposobljavanja kojim se koristi DTO, a o kojima je obavješteno u skladu DTO.GEN.116 Aneksa VIII (Dio-DTO), nadležni organ će postupiti u skladu sa zahtjevima iz ARA.DTO.105 i ARA.DTO.110, kako je primjenjivo.

ARA.GEN.350 Nalazi i korektivne aktivnosti – organizacije

- (a) nadležni organ će za nadzor u skladu sa ARA.GEN.300(a) imati sistem za analiziranje nalaza u svrhu utvrđivanja značaja na sigurnost.
- (b) nadležni organ će izdati nalaz nivoa 1 kad utvrdi značajnu neusklađenost s primjenjivim zahtjevima ovog pravilnika, s procedurama i priručnicima organizacije ili s uvjetima odobrenja ili potvrde koja smanjuje sigurnost ili ozbiljno dovodi u opasnost sigurnost letenja. Nalazi nivoa 1 uključuju:
 - (1) onemogućavanje pristupa nadležnom organu do smještaja organizacije kako je definirano u ORA.GEN.140 tokom normalnih radnih sati i nakon dva pisana zahtjeva;
 - (2) sticanje ili održavanje važenja potvrde organizacije kroz falsificiranje podnesenih dokumentiranih dokaza;

- (3) dokaze o zloupotrebi ili neovlaštenom korištenju potvrde organizacije; i
- (4) nedostatak odgovornog rukovoditelja.
- (c) nadležni organ će izdati nalaz nivoa 2 kad utvrdi bilo kakvu neusklađenost primjenjivih zahtjeva ovog pravilnika s procedurama i priručnicima organizacije ili s uvjetima odobrenja ili potvrde koja bi mogla smanjiti nivo sigurnosti ili dovesti u opasnost sigurnost letenja.
- (d) Kad se utvrdi nalaz tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležni organ će, bez obzira na bilo koju dodatnu aktivnost zahtijevanu ovim pravilnikom, dostaviti nalaz organizaciji u pisanom obliku i zahtijevati korektivnu aktivnost povezanu s utvrđenom neusklađenošću. Gdje je relevantno, nadležni organ će obavijestiti državu u kojoj je zrakoplov registriran.
- (1) U slučaju nalaza nivoa 1, nadležni organ će preduzeti bez odgađanja i odgovarajuće aktivnosti kako bi zabranio ili ograničio aktivnosti i, ako je prikladno, preduzeti aktivnosti za ukidanje potvrde ili određenog odobrenja ili ograničiti ili suspendirati u cjelosti ili u dijelu, u zavisnosti od ozbiljnosti nalaza nivoa 1, dok organizacija ne preduzme zadovoljavajuće korektivne aktivnosti.
- (2) U slučaju nalaza nivoa 2, nadležni organ će:
- (i) dopustiti organizaciji period za implementaciju korektivne aktivnosti prikladno prirodi nalaza, koje ni u kom slučaju inicijalno ne smije biti duži od 3 mjeseca. Na kraju tog perioda, te u zavisnosti od prirode nalaza, nadležni organ može produžiti tromjesečni period na osnovu zadovoljavajućeg korektivnog plana aktivnosti dogovorenog s nadležnim organom; i
- (ii) procijeniti korektivnu aktivnost i implementacioni plan predložen od organizacije i, ako procjenom zaključi da su dovoljni za rješavanje neusklađenosti, prihvatiti istu.
- (3) Ako organizacija ne uspije podnijeti prihvatljiv plan korektivnih aktivnosti, ili provesti korektivne aktivnosti u periodu prihvaćenom ili produženom od nadležnog organa, nalaz će se podići na nalaz nivoa 1 i provešće se mjere navedene pod (d)(1).
- (4) nadležni organ će zabilježiti sve nalaze koje je podigao ili koje je saopštio, gdje je primjenjivo, i prisilne mjere u svrhu osiguranja primjene propisa koje je preduzeo, kao i korektivne aktivnosti i datum zatvaranja aktivnosti za nalaze.
- (da) Odstupajući od (a) do (d), kad je riječ o DTO, ako tokom nadzora ili na neki drugi način nadležni organ pronađe dokaze koji ukazuju na neusklađenost DTO sa bitnim zahtjevima iz Aneksa X ovog pravilnika, zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL) i Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika ili zahtjevima iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice, nadležni organ:
- (a) sastavlja nalaz, bilježi ga, obavještava o njemu pisanim putem predstavnika DTO i određuje razuman rok u kojem DTO treba preduzeti korake navedene u DTO.GEN.150 Aneksa VIII (Dio-DTO);
- (b) preduzima trenutne i primjerene mjere radi ograničavanja ili zabrane aktivnosti osposobljavanja koje nisu usklađene dok DTO ne preduzme korektivne aktivnosti iz tačke 1. ako dođe do bilo koje od sljedećih situacija:
- (i) utvrđen je sigurnosni problem;

- (ii) DTO nije preduzeo korektivne aktivnosti u skladu s DTO.GEN.150;
- (c) u odnosu na programe osposobljavanja iz DTO.GEN.230(c) Aneksa VIII (Dio-DTO) ograničava, suspendira ili ukida odobrenje za program osposobljavanja;
- (d) preduzima dodatne prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa potrebne za prekid neusklađenosti i, prema potrebi, uklanja njene posljedice.
- (e) Ne dovodeći u pitanje moguće dodatne prisilne mjere, ako organ države članice u skladu s ARA.GEN.300 (d) utvrdi da organizacija, koju je certificirao nadležni organ druge države članice ili koja se prijavila tom organu ili Agenciji, ne poštuje bitne zahtjeve iz Aneksa X ovog pravilnika, zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa VII (Dio-ORA) i Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika ili zahtjeve iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice, taj organ o tome obavještava nadležni organ.

ARA.GEN.355 Nalazi i prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa – osobe

- (a) Ako, tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležni organ odgovoran za nadzor u skladu s ARA.GEN.300(a) pronađe dokaz koji pokazuje neusklađenost s primjenjivim zahtjevima za osobu koja posjeduje dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu izdatu u skladu sa ovim pravilnikom, nadležni organ će podići nalaz, zabilježiti ga i obavijestiti nositelja dozvole, ovlaštenja ili potvrde u pisanom obliku.
- (b) Kad se takav nalaz podigne, nadležni organ će provesti istragu. Ako se nalaz potvrdi, nadležni organ će:
- (1) ograničiti, suspendirati ili ukinuti dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu, kako je primjenjivo, kad je identificiran problem o sigurnosti; i
- (2) preduzeti dalje prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa potrebne da bi se spriječilo nastavljanje neusklađenosti.
- (c) Kada je primjenjivo, nadležni organ će obavijestiti osobu ili organizaciju koja je izdala ljekarsko uvjerenje ili potvrdu.
- (d) Bez obzira na dalje prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa, kad nadležni organ države članice djeluje u skladu s odredbama ARA.GEN.300(d) pronađe dokaz o neusklađenosti s primjenjivim zahtjevima za osobu koja posjeduje dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu izdatu od nadležnog organa bilo koje države članice, ono će o tome obavijestiti taj nadležni organ.
- (e) Ako se, tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađe dokaz koji dokazuje neusklađenost s primjenjivim zahtjevima za osobu koja je predmet zahtjeva iz ovog pravilnika, a ne posjeduje dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu izdate u skladu s ovim pravilnikom, nadležni organ koji je identificirao neusklađenost će preduzeti prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa potrebne kako bi se spriječio nastavak neusklađenosti.

ARA.GEN.360 Promjena nadležnog organa

- (a) Nakon primanja zahtjeva nositelja dozvole za promjenu nadležnog organa, kako je navedeno u FCL.015 (e) Aneksa I (Dio-FCL), BFCL.015 (f) Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone ili SFCL.015 (f) Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice, nadležni organ koji je primio zahtjev bez odgađanja od nadležnog

organa nositelja dozvole traži da odmah prenese sve od sljedećeg:

- (1) potvrdu dozvole;
- (2) kopije medicinske dokumentacije nositelja dozvole koju taj nadležni organ vodi u skladu sa ARA.GEN.220 i ARA.MED.150. Medicinska dokumentacija se prenosi u skladu s MED.A.015 Aneksa IV (Dio-MED) i uključuje sažetak relevantne historije bolesti podnosioca zahtjeva, koju provjerava i potpisuje medicinski procjenitelj.
- (b) Nadležni organ koji obavlja prenos zadržava izvornu dozvolu nositelja dozvole i medicinsku dokumentaciju u skladu sa ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 i ARA.MED.150.
- (c) Nadležni organ primatelj odmah ponovno izdaje dozvolu i ljekarsko uvjerenje pod uvjetom da je primio i obradio sve dokumente navedene pod (a). Nakon ponovnog izdavanja dozvole i ljekarskog uvjerenja, nadležni organ primatelj odmah od nositelja dozvole zahtijeva da mu dostavi dozvolu koju je izdao nadležni organ koje obavlja prijenos i pripadajuće ljekarsko uvjerenje.
- (d) Nadležni organ primatelj odmah obavještava nadležni organ koji obavlja prijenos o ponovnom izdavanju dozvole i ljekarskog uvjerenja nositelju dozvole, te da je nositelj dozvole predao dozvolu i pripadajuće ljekarsko uvjerenje u skladu sa (c). Do prijema takvog obavještenja, nadležni organ koji obavlja prijenos ostaje odgovoran za izdavanje dozvole i ljekarskog uvjerenja izvorno izdatih tom nositelju dozvole.

**PODDIO FCL
SPECIFIČNI ZAHTEJEVI KOJI SE ODOSE NA
LICENCIJANJE LETAČKE POSADE
ODJELJAK I**

Uopšteno

ARA.FCL.120 Čuvanje zapisa

Pored zapisa zahtijevanih iz ARA.GEN.220(a), nadležni organ će u sistem čuvanja zapisa uključiti i rezultate ispita iz teorijskog znanja i procjene vještina pilota.

ODJELJAK II

Dozvole, ovlaštenja i potvrde

ARA.FCL.200 Procedure za izdavanje, produžavanje i obnavljanje dozvola, ovlaštenja ili potvrda

- (a) Izdavanje dozvola i ovlaštenja. Nadležni organ će izdati dozvolu člana letačke posade i pripadajuća ovlaštenja upotrebom obrasca određenog u Dodatku I ovog dijela. Ako pilot namjerava letjeti izvan područja Bosne i Hercegovine zrakoplovom registriranim u državi članici koja nije država članica koja je izdala dozvolu člana letačke posade, nadležni organ:
 - (1) u podstav XIII dodaje sljedeću napomenu o dozvoli člana letačke posade: "Ova dozvola je automatski validirana u skladu s dodatkom ICAO ovoj dozvoli" i
 - (2) stavlja dodatak ICAO na raspolaganje pilotu u štampanom ili elektronskom obliku.
- (b) Izdavanje potvrde instruktora i ispitivača. Nadležni organ će izdati potvrdu instruktora ili ispitivača kao:
 - (1) upis relevantnih privilegija u dozvole pilota kako je uspostavljeno u Dodatku I ovog dijela; ili
 - (2) odvojeni dokument, u obliku i na način kako odredi nadležni organ.
- (c) Upis u dozvole od ispitivača. Prije nego što konkretno autorizuje određene ispitivače da produžavaju ili obnavljaju ovlaštenja ili potvrde, nadležni organ mora razviti odgovarajuće procedure.
- (d) Upis u dozvole od ispitivača. Prije nego što posebno autorizuje određene instruktore za produžavanje ovlaštenja

za klasu jednomotornih klipnih aviona ili klasu TMG, nadležni organ će razviti odgovarajuće procedure.

- (e) Instruktori za FI(B) ili FI(S) potvrdu. Nadležni organ uspostavlja odgovarajuće postupke za obavljanje letova za osposobljavanje pod nadzorom iz:
 - (1) BFCL.315 (a) (4) (ii) i BFCL.360 (a) (2) Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone; i
 - (2) SFCL.315 (a) (7) (ii) i SFCL.360 (a) (2) Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.

ARA.FCL.205 Nadzor ispitivača

- (a) Nadležni organ će razviti program nadzora kako bi mogao nadgledati provođenje i izvođenje ispitivača uzimajući u obzir:
 - (1) broj ispitivača koji je certificiran; i
 - (2) broj ispitivača certificiran od drugih nadležnih organa koji koriste svoje privilegije na području gdje nadležni organ provodi nadzor.
- (b) Nadležni organ sastavlja popis ispitivača koje je certificirao. U popisu se navode privilegije ispitivača te ga nadležni organ objavljuje i ažurira.
- (c) Nadležni organ će razviti procedure određivanja ispitivača za provođenje ispita praktične osposobljenosti.

ARA.FCL.210 Informacije za ispitivače

- (a) Nadležni organ obavještava Agenciju o upravnim postupcima, zahtjevima za zaštitu ličnih podataka, odgovornosti, osiguranju od nezgoda i naknadama koje se primjenjuju na njenom državnom području, te koje koriste ispitivači kada provode ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnosioca zahtjeva kada organ nadležan za potvrdu podnosioca zahtjeva nije isti onaj koji je dodijelio potvrdu ispitivaču nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.
- (b) Kako bi osigurala širenje informacija i pristup informacijama koje je primila od nadležnih organa prema tački (a), Agencija objavljuje te informacije u formatu koji je propisala.
- (c) Nadležni organ može ispitivačima koje je certificirao i ispitivačima koje su certificirali drugi nadležni organi i koji koriste svoje privilegije na njegovom području dostaviti sigurnosne kriterije na koje trebaju obratiti pažnju kada provode ispite praktične osposobljenosti i provjere stručnosti u zrakoplovu.

ARA.FCL.215 Period važenja

- (a) Kad izdaje ili obnavlja ovlaštenje ili potvrdu, nadležni organ ili, u slučaju produžavanja, ispitivač posebno autoriziran od nadležnog organa, će produžiti period važenja do kraja relevantnog mjeseca.
- (b) Kad produžava ovlaštenje, potvrdu ispitivača ili instruktora, nadležni organ, ili ispitivač posebno autoriziran od nadležnog organa će produžiti period važenja ovlaštenja ili potvrde do kraja relevantnog mjeseca.
- (c) Nadležni organ, ili ispitivač posebno autoriziran od nadležnog organa, će upisati datum isteka u dozvolu ili potvrdu.
- (d) Nadležni organ može razviti procedure kojima će se dopustiti da se privilegije nositelja dozvole ili potvrde koriste u periodu najduže do 8 sedmica nakon što je uspješno položio primjenjiv ispit(e), dok se ne upiše važenje u dozvolu ili potvrdu.

ARA.FCL.220 Procedura za ponovno izdavanje dozvole pilota

- (a) Nadležni organ će ponovo izdati dozvolu kad god je to potrebno zbog upravnih razloga i:
- (1) nakon inicijalnog izdavanja ovlaštenja; ili
 - (2) kad je stav XII dozvole definiran u Dodatku I ovog dijela popunjen i kad nije više preostalo prostora za nov upis.
- (b) Samo važeća ovlaštenja i potvrde će se prepisati u novi obrazac dozvole.

ARA.FCL.250 Ograničenje, suspenzija i ukidanje dozvole, ovlaštenja i potvrda

- (a) Nadležni organ ograničava, suspendira ili ukida kako je primjenjivo dozvolu pilota i pripadajuća ovlaštenja ili potvrde u skladu sa ARA.GEN.355 u, ali ne ograničavajući se samo, sljedećim okolnostima:
- (1) dozvole pilota, ovlaštenja ili potvrda stečene kroz krivotvorene podnesene dokumentacijske dokaze;
 - (2) krivotvorenje zapisa knjižice letenja i dozvole ili potvrde;
 - (3) nositelji dozvole više ne ispunjavaju primjenjive zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone ili Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice;
 - (4) koristi privilegije dozvole, ovlaštenja ili potvrde pod uticajem alkohola ili droga;
 - (5) neusklađenost s primjenjivim operativnim zahtjevima;
 - (6) postoje dokazi o zloupotrebi i nelegalnoj upotrebi potvrde; ili
 - (7) neprihvatljivo djelovanje u bilo kojoj fazi dužnosti i odgovornosti ispitivača.
- (b) BHDCA takođe može ograničiti, suspendirati ili ukinuti dozvolu, ovlaštenje ili potvrdu na osnovu pisanog zahtjeva nositelja dozvole ili potvrde.
- (c) Svi ispiti praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti provedene tokom suspenzije ili nakon ukidanja potvrde ispitivača neće biti važeće.

ODJELJAK III**Ispiti iz teorijskog znanja****ARA.FCL.300 Procedure provođenja ispita**

- (a) Nadležni organ uspostavlja potrebne mehanizme i postupke radi omogućavanja podnositeljima zahtjeva da pristupe ispitu iz teorijskog znanja u skladu s primjenjivim zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone ili Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice.
- (b) U slučaju ATPL, MPL, CPL i IR te procedure će ispunjavati sljedeće:
- (1) Ispiti će se održavati u pisanom obliku ili na računaru.
 - (2) Pitanja za ispite će biti odabrana od nadležnog organa, a prema zajedničkoj metodi koja dopušta pokrivanje kompletnog silabusa u svakom predmetu, iz Evropske centralne banke pitanja (ECQB). ECQB je baza pitanja s više ponuđenih odgovora koju posjeduje Agencija nakon što Bosna i Hercegovina ispuní uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.

- (3) Ispitivanje iz komunikacija može se provesti zasebno od drugih predmeta. Podnositelj zahtjeva, koji je prethodno položio jedan ili više ispita u komunikacijama VFR i IFR, neće biti ponovo ispitan u relevantnim sekcijama.
- (c) Nadležni organ će obavijestiti podnositelje zahtjeva o jezicima koji su dostupni za polaganje ispita.
- (d) Nadležni organ će uspostaviti odgovarajuće procedure kako bi se osigurao integritet polaganja ispita.
- (e) Ako nadležni organ ustanovi da podnositelj zahtjeva ne ispunjava procedure za polaganje ispita tokom polaganja ispita, to će se procijeniti kao pad, bilo iz ispita iz pojedinog predmeta ili cijelog ispita.
- (f) Nadležni organ će zabraniti podnositeljima zahtjeva za koje se dokaže da su varali na ispitu polaganje ispita u periodu od najmanje 12 mjeseci od datuma kad su uhvaćeni u varanju.

PODDIO CC**SPECIFIČNI ZAHTJEVI ZA KABINSKU POSADU
ODJELJAK I****Potvrde kabinske posade****ARA.CC.100 Procedure za potvrde kabinske posade**

- (a) Nadležni organ će uspostaviti procedure za izdavanje, čuvanje zapisa i nadzor potvrda kabinske posade u skladu sa ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 i ARA.GEN.300.
- (b) Potvrde kabinske posade će izdavati, koristeći format i specifikacije utvrđene u Dodatku II ovog dijela;
- ili
- (1) nadležni organ;
 - i/ili, ako tako odluči država članica
 - (2) organizacija odobrena u tu svrhu od nadležnog organa.
- (c) Nadležni organ će objaviti:
- (1) koji organ izdaje potvrde kabinske posade na svom području; i
 - (2) ako su organizacije ovlaštene u tu svrhu, objaviti popis tih organizacija.

ARA.CC.105 Suspenzija ili ukidanje potvrde kabinske posade

Nadležni organ mora preduzeti mjere u skladu s ARA.GEN.355, uključujući suspenziju ili ukidanje potvrde kabinske posade, u sljedećim slučajevima:

- (a) kod neusklađenosti sa Dijelom-CC ili s primjenjivim zahtjevima Dijela-ORO i Dijela-CAT, kad je uočen sigurnosni problem;
- (b) sticanje ili održavanje važenja potvrde kabinske posade krivotvorenjem podnesenih dokumentacijskih dokaza;
- (c) korištenje privilegija potvrda kabinske posade pod uticajem alkohola ili droga; i
- (d) postoje dokazi o zloupotrebi i nelegalnom korištenju potvrde kabinske posade.

ODJELJAK II**Organizacije koje provode osposobljavanje kabinske posade
ili izdaju potvrde kabinske posade****ARA.CC.200 Odobrenje organizacija koje provode
osposobljavanje kabinske posade**

- (a) Prije izdavanja odobrenja organizaciji za osposobljavanje ili operatoru komercijalnog zračnog prijevoza za provođenje osposobljavanja kabinske posade, nadležni organ će verificirati da:
- (1) su način provođenja osposobljavanja, silabusi i pripadajući programi kurseva osposobljavanja koje provodi organizacija u skladu s primjenjivim zahtjevima Dijela-CC;
 - (2) nastavna oprema koja se koristi za osposobljavanje od organizacije predstavlja realno okruženje putničke

- kabine tipa(-ova) zrakoplova i tehničke karakteristike opreme kojom će se koristiti kabinska posada; te
- (3) su instruktori koji provode osposobljavanje iskusni i odgovarajuće kvalificirani za područja osposobljavanja koja provode.
- (b) Ako se, unutar država članica, može odobriti organizacija za izdavanje potvrde kabinske posade nadležni organ će izdati odobrenja samo onim organizacijama koje su usklađene sa zahtjevima navedenim pod (a). Prije davanja takvog odobrenja, nadležni organ će:
- (1) procijeniti sposobnost i odgovornost organizacija za obavljanje povezanih zadataka;
 - (2) osigurati da je organizacija uspostavila i dokumentirala procedure za obavljanje povezanih zadataka, uključujući i provođenje provjere(-a) od za to kvalificiranih osoba, koje nisu u sukobu interesa i za izdavanje potvrda kabinske posade u skladu sa ARA.GEN.315 i ARA.CC.100 (b); te
 - (3) zahtijevati od organizacije da omogući davanje informacija i dokumentacije vezanih uz potvrde kabinske posade koje izdaje i njihovih nositelja, koje su relevantne za nadležni organ u svrhu čuvanja svojih zapisa, provođenja nadzora i provođenja prisilnih mjera u svrhu osiguranja provođenja propisa.

PODDIO ATO
SPECIFIČNI ZAHTEJEVI POVEZANI S ODOBRENIM
ORGANIZACIJAMA ZA OSPOSOBLJAVANJE (ATO)
ODJELJAK I
Uopšteno

ARA.ATO.105 Program nadzora

Program nadzora za ATO mora uključivati nadgledanje standarda kurseva, uključujući uzimanje uzoraka letova osposobljavanja s učenicima pilotima, ako je prikladno s obzirom na zrakoplov koji se koristi.

ARA.ATO.110 Odobrenje liste minimalne opreme

Ako nadležni organ zaprimi zahtjev za odobrenje liste minimalne opreme na osnovu ORO.MLR.105 Aneksa III (Dio-ORO) i NCC.GEN.101 Aneksa VI (Dio-NCC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim operacijama, dužan je postupiti u skladu sa ARO.OPS.205 Aneksa II (Dio-ARO) tog pravilnika.

ARA.ATO.120 Čuvanje zapisa

Osim zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora uključiti u svoj sistem čuvanja zapisa detalje kurseva koje provodi ATO, i ako je primjenjivo, zapise povezane s FSTD koji se koriste za osposobljavanje.

PODDIO FSTD
SPECIFIČNI ZAHTEJEVI POVEZANI S
KVALIFIKACIJOM UREĐAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE
KOJI SIMULIRAJU LET (FSTD)
ODJELJAK I
Uopšteno

ARA.FSTD.100 Procedura inicijalno

- (a) Po prijemu zahtjeva za izdavanje potvrde kvalifikacije FSTD, nadležni organ mora:
- (1) pregledati FSTD za koji je podnesen zahtjev za inicijalni pregled ili za nadogradnju u odnosu na primjenjiv nivo kvalifikacije;
 - (2) ocijeniti da je FSTD, u onim područjima koja su nužna, sposoban izvršiti procese osposobljavanja, testiranja i provjera članova letačke posade, kako je primjenjivo;
 - (3) provesti objektivne, subjektivne i funkcionalne testove u odnosu na kvalifikacijski nivo i ocijeniti rezultate

- takvih testova kako bi se uspostavila upute za provođenje kvalifikacijskih testova (QTG); i
- (4) potvrditi da je organizacija koja radi sa FSTD usklađena s primjenjivim zahtjevima. Navedeno se ne primjenjuje za inicijalni pregled uređaja za obuku iz osnova instrumentalnih procedura (BITD).
- (b) Nadležni organ će odobriti QTG samo onda kad je završen inicijalni pregled FSTD i kad se sva odstupanja u QTG ponašaju na zadovoljstvo nadležnog organa. QTG proizašao iz procedure inicijalnog pregleda postaje originalni QTG (MQTG), koji predstavlja osnov za kvalifikaciju FSTD i buduće periodične preglede FSTD.
- (c) Osnovi kvalifikacije i specifični uvjeti.
- (1) Nadležni organ može propisati specifične uvjete za osnove kvalifikacije FSTD kad su ispunjeni zahtjevi ORA.FSTD.210(a) i kad je dokazano da specifični uvjeti osiguravaju ekvivalentnu razinu sigurnosti u odnosu na onu koja je određena u primjenjivoj specifikaciji certifikacije.
 - (2) Kad je nadležni organ, a koji nije Agencija, uspostavio specifične uvjete za osnove kvalifikacije FSTD, on će bez odgađanja obavijestiti o tome Agenciju nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma. Obavještenje mora uključivati cjelokupan opis specifičnih propisanih uvjeta, i procjenu sigurnosti kojom se dokazuje da je ekvivalentan nivo sigurnosti u odnosu na onaj koji je određen u primjenjivoj specifikaciji certifikiranja uspostavljen.

ARA.FSTD.110 Izdavanje potvrde kvalifikacije FSTD

- (a) Po završetku pregleda FSTD i kad je utvrđeno da FSTD ispunjava primjenjive osnove kvalifikacije u skladu sa ORA.FSTD.210 i kad organizacija koja njime radi ispunjava primjenjive zahtjeve za održavanje kvalifikacije FSTD u skladu s ORA.FSTD.100, nadležni organ izdaće potvrdu kvalifikacije FSTD neograničenog trajanja, koristeći obrazac kako je određeno u Dodatku IV ovog dijela.

ARA.FSTD.115 Privremena kvalifikacija FSTD

- (a) U slučaju uvođenja novog zrakoplovnog programa, kad usklađenost sa zahtjevima određenim u ovom poddjelu za kvalifikaciju FSTD nisu mogući, nadležni organ može izdati privremeni nivo kvalifikacije FSTD.
- (b) Za simulatore letenja (FFS) privremeni nivo kvalifikacije odobrava se samo za nivo A, B ili C.
- (c) Privremeni nivo kvalifikacije biće važeći do izdavanja konačnog nivoa kvalifikacije i, u svakom slučaju, neće prelaziti 3 godine.

ARA.FSTD.120 Kontinuiranost kvalifikacije FSTD

- (a) Nadležni organ kontinuirano nadgleda organizaciju koja radi FSTD kako bi utvrdio da:
- (1) je kompletni set testova u MQTG ponovno proveden progresivno tokom 12-mjesečnog perioda;
 - (2) rezultati periodičnih pregleda nastavljaju biti usklađeni sa standardima kvalifikacije i da su datirani i sačuvani; i
 - (3) je konfiguracijski kontrolni sistem uspostavljen da osigurava kontinuiran integritet hardvera i softvera kvalificiranog FSTD.
- (b) Nadležni organ provodiće periodične preglede FSTD u skladu s procedurama definiranim u ARA.FSTD.100. Navedeni pregledi provodiće se:
- (1) svake godine, u slučaju simulatora letenja (FFS), uređaja za letačko osposobljavanje (FTD) ili uređaja za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura

(FNPT); početak za svaki periodični 12-mjesečni period je datum inicijalne kvalifikacije. Periodični pregled FSTD provodi se unutar 60 dana prije kraja ovog 12-mjesečnog perioda periodičnog pregleda.

- (2) svake 3 godine, u slučaju BITD.

ARA.FSTD.130 Promjene

- (a) Po prijemu zahtjeva za odobrenje bilo koje promjene potvrde kvalifikacije FSTD, nadležni organ mora ispuniti zahtjeve primjenjivih elemenata procedure za inicijalni pregled kao što je opisano u ARA.FSTD.100(a) i (b).
- (b) Nadležni organ može provesti specifični pregled usljed većih promjena ili kad se sumnja da sposobnost FSTD nije na inicijalno odobrenom nivou kvalifikacije.
- (c) Nadležni organ će uvijek provesti specifični pregled prije izdavanja odobrenja za viši nivo kvalifikacije FSTD.

ARA.FSTD.135 Nalazi i korektivne mjere – potvrda kvalifikacije FSTD

Nadležni organ ograničava, suspendira ili oduzima, kako je primjenjivo, potvrdu kvalifikacije FSTD u skladu s ARA.GEN.350, ali ne ograničavajući se samo na navedeno, i u sljedećim okolnostima:

- (a) ishođenje potvrde kvalifikacije FSTD falsificiranjem podnesenih dokumentacijskih dokaza;
- (b) organizacija koja radi FSTD ne može više dokazati da je FSTD usklađen s odobrenim nivoom kvalifikacije; ili
- (c) organizacija koja radi FSTD više ne ispunjava primjenjive zahtjeve Dijela-ORA.

ARA.FSTD.140 Čuvanje zapisa

Osim zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora čuvati i ažurirati listu kvalificiranih FSTD koje nadgleda, datume kad ističe period pregleda i datumi kad su ti pregledi provedeni.

PODDIO AeMC SPECIFIČNI ZAHTEJEVI POVEZANI SA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKIM CENTRIMA (AeMC) ODJELJAK I Uopšteno

ARA.AeMC.110 Procedura inicijalnog certificiranja

Procedura certificiranja za AeMC mora slijediti odredbe propisane u ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Nalazi i korektivne mjere – AeMC

Ne dovodeći u pitanje ARA.GEN.350, nalazi nivoa 1 uključuju, ne ograničavajući se na sljedeće:

- (a) neuspjeh u imenovanju vođe AeMC;
- (b) neuspjeh u osiguravanju medicinske povjerljivosti zrakoplovno-medicinskih zapisa; i
- (c) neuspjeh u pružanju medicinskih i statističkih podataka nadležnom organu u svrhe nadzora.

PODDIO MED SPECIFIČNI ZAHTEJEVI POVEZANI SA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOM SERTIFIKACIJOM ODJELJAK I Uopšteno

ARA.MED.120 Medicinski procjenitelji

Nadležni organ mora imenovati jednog ili više ljekara procjenitelja zbog poslova opisanih u ovom odjeljku. Medicinski procjenitelj mora biti licenciran i kvalificiran u medicini i imati:

- (a) postdiplomsko radno iskustvo u medicini od najmanje 5 godina;
- (b) posebno znanje i iskustvo u zrakoplovnoj medicini; i
- (c) specifično osposobljavanje iz medicinske certifikacije.

ARA.MED.125 Upućivanje nadležnom organu za izdavanje dozvola

Kad AeMC ili zrakoplovno-medicinski ispitivač (AME) donese odluku o sposobnosti podnosioca zahtjeva nadležnom organu za izdavanje dozvole:

- (a) medicinski procjenitelj ili medicinsko osoblje koje je odredio nadležni organ mora procijeniti relevantnu medicinsku dokumentaciju i zatražiti dodatnu medicinsku dokumentaciju, ljekarske preglede i pretrage kad je to potrebno; i
- (b) medicinski procjenitelj mora utvrditi sposobnost podnosioca zahtjeva za izdavanje ljekarskog uvjerenja s jednim ili više ograničenja ako je potrebno.

ARA.MED.130 Format ljekarskog uvjerenja

Ljekarsko uvjerenje usklađeno je sa sljedećim specifikacijama:

- (a) Sadržaj
- (1) Država gdje je izdata dozvola pilota ili gdje se prijavljuje (I),
 - (2) Kategorija ljekarskog uvjerenja (II),
 - (3) Broj potvrde počinje UN kodom države gdje je izdata dozvola pilota ili gdje se prijavljuje i u nastavku s kodom brojeva i/ili slova s arapskim brojevima i latiničnim pismom (III)
 - (4) Ime nositelja (IV),
 - (5) Državljanstvo nositelja (VI),
 - (6) Datum rođenja nositelja: (dd/mm/gggg) (XIV),
 - (7) Potpis nositelja (VII),
 - (8) Ograničenje (ograničenja) (XIII),
 - (9) Datum isteka ljekarskog uvjerenja (IX) za:
 - (i) Kategorija 1 jednopilotne komercijalne operacije prijevoza putnika,
 - (ii) Kategorija 1 druge komercijalne operacije,
 - (iii) Kategorija 2,
 - (i) LAPL
 - (10) Datum ljekarskog pregleda
 - (11) Datum posljednjeg elektrokardiograma
 - (12) Datum posljednjeg audiograma
 - (13) Datum izdavanja i potpis AME ili medicinskog procjenitelja koji je izdao potvrdu. GMP može biti dodat u ovo polje ako nacionalnim zakonodavstvom države članice gdje je izdata dozvola imaju odobrenje za izdavanje ljekarskog uvjerenja.
 - (14) Žig ili pečat (XI)
- (b) Materijal: osim u slučaju LAPL izdatog od GMP papir ili drugi materijal koji se koristi sprečava ili odmah pokazuje bilo kakve promjene ili brisanja. Svaki unos ili brisanje u obrascu jasno odobrava nadležni organ.
- (c) Jezik: dozvole su napisane nacionalnim jezikom i engleskim i drugim jezicima kako nadležni organ smatra prikladnim.
- (d) Svi datumi na ljekarskom uvjerenju napisani su u formatu dd/mm/gggg.

ARA.MED.135 Zrakoplovno-medicinski obrasci

Nadležni organ mora koristiti obrasce za:

- (a) obrazac zahtjeva za ljekarsko uvjerenje;
- (b) obrazac izvještaja ljekarskog pregleda za podnosioca zahtjeva za kategoriju 1 i kategoriju 2; i
- (c) obrazac izvještaja ljekarskog pregleda za podnosioca zahtjeva za dozvolu pilota lakog zrakoplova (LAPL).

ARA.MED.145 GMP obavještenje nadležnom organu

Nadležni organ, kad je primjenjivo, mora uspostaviti proces obavještanja za ljekare opšte/porodične medicine (GMP) radi

osiguravanja da je GMP svjestan medicinskih zahtjeva propisanih u MED.B.095.

ARA.MED.150 Čuvanje zapisa

- (a) Pored zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora u svoj sistem čuvanja zapisa uključiti detalje zrakoplovno-medicinskih ljekarskih pregleda i procjena poslatih od AME, AeMC ili GMP.
- (b) Svi zrakoplovno-medicinski zapisi nositelja dozvola moraju se čuvati najmanje 10 godina nakon isteka posljednjeg ljekarskog uvjerenja.
- (c) Za potrebe zrakoplovno-medicinskih procjena i standardizacije, zrakoplovno-medicinski zapisi moraju biti dostupni nakon pismene saglasnosti podnositelja zahtjeva/nositelja dozvole:
 - (1) AME, AeMC ili GMP u svrhu završetka zrakoplovno-medicinske procjene;
 - (2) komisiji za medicinsku reviziju koja može biti osnovana od nadležnog organa za drugostepenu reviziju graničnih slučajeva;
 - (3) relevantnim medicinskim stručnjacima za potrebe završetka zrakoplovno-medicinske procjene;
 - (4) medicinskom procjenitelju nadležnog organa druge države članice radi zajedničkog nadzora;
 - (5) podnositelju zahtjeva/nositelju dozvole na njegov pisani zahtjev; i
 - (6) poslije izuzimanja podataka o identitetu podnositelja zahtjeva/nositelja dozvole Agenciji u svrhu standardizacije.
- (d) Nadležni organ može zrakoplovno-medicinske zapise učiniti dostupnim za druge svrhe od onih navedenih pod (c) u skladu sa relevantnim odredbama propisa o zaštiti podataka.
- (e) Nadležni organ mora voditi popise:
 - (1) svih AME koji posjeduju važeću potvrdu izdatu od tog organa; i
 - (2) gdje je primjenjivo, svih GMP koji rade kao AME na njihovom području.

Ti popisi će biti dostupni drugim državama članicama i Agenciji na zahtjev.

ARA.MED.160 Razmjena informacija o ljekarskim uvjerenjima putem centralne baze

- (a) Agencija uspostavlja i vodi centralnu bazu, Evropsku bazu zrakoplovno-medicinskih podataka (EAMR).
- (b) U svrhe medicinske certifikacije i nadzora nad kandidatima za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 i nositeljima tog uvjerenja, te za nadzor nad AME i AeMC, osobe iz (c) razmjenjuju sljedeće informacije putem EAMR:
 - (1) osnovne podatke o kandidatu za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 ili nositelju tog uvjerenja: nadležni organ za dozvole; prezime i ime; datum rođenja; državljanstvo; adresa e-pošte i broj jedne identifikacijske isprave ili više njih (nacionalna lična karta ili pasoš) koje je dostavio kandidat;
 - (2) podatke iz ljekarskog uvjerenja kategorije 1: datum ljekarskog pregleda ili, ako ljekarski pregled nije završen, datum početka ljekarskog pregleda; datum izdavanja i isteka važenja ljekarskog uvjerenja kategorije 1; mjesto pregleda; status ograničenja; status tog uvjerenja (nov, vraćen, privremeno oduzet, oduzet); jedinstveni referentni broj medicinskog procjenitelja nadležnog organa, AME ili AeMC koji je izdao to uvjerenje i njegovog nadležnog organa.
- (c) Za potrebe navedenog pod (b) pristup EAMR i informacijama koje sadržava moraju imati sljedeće osobe:
 - (1) medicinski procjenitelji nadležnog organa za dozvole koji su procjenitelji kandidata za ljekarsko uvjerenje

kategorije 1 ili njegovog nositelja i sve drugo ovlašteno osoblje tog organa zaduženo za izradu ili vođenje zapisa o tom kandidatu ili nositelju kako se zahtijeva ovim pravilnikom;

- (2) AME i drugo ovlašteno osoblje AeMC kojima je kandidat ili nositelj dao izjavu u skladu sa stavom MED.A.035 (b) (2).;
 - (3) sve ovlašteno osoblje nadležnog organa zaduženo za nadzor nad AME ili AeMC koji provode zrakoplovno-medicinske procjene tih kandidata ili nositelja.
- Pritom, Agencija i nadležni organi mogu odobriti drugim osobama pristup EAMR i informacijama koje sadrži ako je to potrebno kako bi se osiguralo dobro funkcioniranje EAMR, naročito njegovo tehničko održavanje. U tom slučaju Agencija ili nadležni organ se mora pobrinuti da su te osobe ovlaštene i osposobljene, da im je pristup ograničen na ono što je nužno za potrebe zbog kojih im je pristup odobren, te da su prethodno prošle osposobljavanjem o primjenjivim propisima o zaštiti ličnih podataka i povezanim mjerama zaštite. Nadležni organ mora unaprijed obavijestiti Agenciju svaki put kad osobi odobrava takav pristup nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.
- (d) Nadležni organi za dozvole, AME i AeMC navedeni pod (c) unose podatke navedene pod (b) u EAMR ili, prema potrebi, ažuriraju podatke u njemu odmah nakon svakog pregleda kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 ili njegovog nositelja.
 - (e) Ako se radi o ličnim podacima kako su definirani u relevantnim odredbama propisa o zaštiti podataka moraju pri svakom unošenju ili ažuriranju unaprijed o tome obavijestiti kandidata za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 ili njegovog nositelja.
 - (f) Agencija mora osigurati integritet i sigurnost EAMR i informacija koje sadrži uz pomoć odgovarajuće informatičke infrastrukture. Ona uspostavlja i primjenjuje, u dogovoru s nacionalnim nadležnim organima, protokole i tehničke mjere potrebne kako bi se osiguralo da je svaki pristup EAMR i informacijama koje sadrži zakonit i siguran.
 - (g) Agencija se mora pobrinuti da se svaka informacija u EAMR izbriše nakon 10 godina. Taj period počinje od datuma isteka važenja posljednjeg ljekarskog uvjerenja kategorije 1 izdatog predmetnom kandidatu ili nositelju ili od datuma posljednjeg unosa ili ažuriranja podataka o tom kandidatu ili nositelju, u zavisnosti koji je datum kasniji.
 - (h) Agencija se mora pobrinuti da kandidati za ljekarsko uvjerenje kategorije 1 ili njegovi nositelji mogu pristupati svim informacijama o sebi u EAMR i da su upoznati s tim da mogu zahtijevati da se podaci isprave ili izbrišu. Nadležni organi za dozvole procjenjuju takve zahtjeve i, kad smatraju da su predmetne informacije netačne ili nepotrebne za potrebe navedene pod (b), moraju se pobrinuti da se te informacije isprave ili izbrišu.

ODJELJAK II

Zrakoplovno-medicinski ispitivači (AME)

ARA.MED.200 Postupak izdavanja, produžavanja, obnavljanja ili promjene AME potvrde

- (a) Procedura certificiranja AME mora slijediti odredbe propisane u ARA.GEN.315. Prije izdavanja potvrde, nadležni organ mora imati dokaze da je AME praksa u potpunosti opremljena za obavljanje zrakoplovno-medicinskih ljekarskih pregleda u obimu AME potvrde za koju je podnio zahtjev.

- (b) Kad utvrdi da je AME u skladu s primjenjivim zahtjevima, nadležni organ izdaje, produžava, obnavlja ili mijenja potvrdu AME na periode koji ne premašuju tri godine, koristeći i obrazac ustanovljen u Dodatku VII ovog dijela.

ARA.MED.240 Ljekari opšte/porodične medicine (GMP) koji rade kao AME

Nadležni organ mora obavijestiti Agenciju i nadležne organe drugih država članica ako se zrakoplovno-medicinski ljekarski pregledi za LAPL na njihovom području mogu obavljati od GMP nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma.

ARA.MED.245 Kontinuirani nadzor AME i GMP

Kod izrade programa kontinuiranog nadzora navedenog u ARA.GEN.305, nadležni organ mora uzeti u obzir broj AME i GMP koji koriste svoje privilegije unutar područja gdje nadležni organ obavlja nadzor.

ARA.MED.250 Ograničenje, suspenzija ili oduzimanje AME potvrde

- (a) Nadležni organ ograničava, suspendira ili oduzima AME potvrdu u sljedećim slučajevima:
- (1) AME više ne ispunjava primjenjive zahtjeve;
 - (2) neuspjeha u zadovoljavanju kriterija za certifikaciju ili kontinuiranu certifikaciju;
 - (3) manjkavost zrakoplovno-medicinskih zapisa ili dostavljanje netačnih podataka ili informacija;
 - (4) falsificiranja medicinskih zapisa, potvrde ili dokumentacije;
 - (5) prikrivanja činjenice koje se odnose na podnositelja zahtjeva, odnosno nositelja medicinskog svjedočanstva, ili lažne ili varajuće izjave ili izlaganja nadležnom organu;
 - (6) neuspjeha ispravljanja nalaza iz nadzora AME prakse; i
 - (7) na zahtjev certificiranog AME.
- (b) Potvrda AME mora se automatski ukinuti u bilo kojem od sljedećih slučajeva:
- (1) oduzimanje ljekarske licence za obavljanje medicinske prakse; ili
 - (2) brisanje iz registra ljekara.

ARA.MED.255 Prisilne mjere za osiguranje provođenja propisa

Ako se tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađe dokaz koji pokazuje odstupanje AeMC, AME ili GMP, organ nadležan za dozvole mora imati proces provjere ljekarskih uvjerenja izdatih od tog AeMC, AME ili GMP i može ih učiniti nevažećim gdje je to potrebno radi osiguranja sigurnosti letenja.

ODJELJAK III

Medicinska certifikacija

ARA.MED.315 Provjera ljekarskih izvještaja

Nadležni organ za dozvole mora imati uspostavljen proces:

- (a) provjere ljekarskih pregleda i procjene izvještaja zaprimljenih od AeMC, AME ili GMP i obavještanja istih o bilo kojim nedosljednostima, propustima ili greškama napravljenim u procesu procjenjivanja; i
- (b) asistiranja AME i AeMC na njihov zahtjev u vezi njihove odluke o zrakoplovno-medicinskoj sposobnosti u spornim slučajevima.

ARA.MED.325 Procedura drugostepene procjene

Nadležni organ mora uspostaviti proceduru za razmatranje graničnih i spornih slučajeva s nezavisnim medicinskim savjetnicima, s iskustvom u praksi zrakoplovne medicine, koji će

razmotriti i preporučiti sposobnost podnositelja za medicinsku certifikaciju.

ARA.MED.330 Posebne zdravstvene okolnosti

- (a) Kada se otkriju nove medicinske tehnologije, lijekovi ili postupci pomoću kojih se kandidati, koji inače ne ispunjavaju zahtjeve, mogu ocijeniti kao zdravstveno sposobni, može se provesti istraživanje radi prikupljanja dokaza o sigurnom korištenju privilegija dozvole.
- (b) Kako bi se provelo istraživanje, nadležni organ, u saradnji sa najmanje još jednim nadležnim organom, može razviti i ocijeniti protokol za medicinsku procjenu na osnovu kojeg ti nadležni organi mogu izdati određeni broj ljekarskih uvjerenja za pilote uz odgovarajuća ograničenja.
- (c) AeMC i AME mogu izdavati ljekarska uvjerenja samo na osnovu istraživačkog protokola ako ih je tako uputio nadležni organ.
- (d) Protokol međusobno dogovaraju dotični nadležni organi, te on uključuje najmanje:
- (1) procjenu rizika;
 - (2) pregled i ocjenu literature kako bi se dokazalo da izdavanje ljekarskog uvjerenja na osnovu istraživačkog protokola neće ugroziti sigurno korištenje privilegija dozvole;
 - (3) detaljne kriterije za odabir pilota obuhvaćenih protokolom;
 - (4) ograničenja koja će se upisivati u ljekarsko uvjerenje;
 - (5) postupke praćenja koje provode dotični nadležni organi;
 - (6) određivanje krajnjih tačaka za prekid protokola.
- (e) Protokol je usklađen s odgovarajućim etičkim načelima.
- (f) Nositeljima dozvole s ljekarskim uvjerenjem izdatim na osnovu protokola korištenje privilegija dozvole ograničava se na letove zrakoplovom registriranim u jednoj od država članica uključenih u istraživački protokol. To se ograničenje navodi u ljekarskom uvjerenju.
- (g) Nadležni organ, nakon što Bosna i Hercegovina ispuni uvjete iz druge faze Aneksa V Protokola II ECAA sporazuma:
- (1) Agenciji dostavlja:
 - (i) istraživački protokol prije provođenja;
 - (ii) pojedinosti i kvalifikacije imenovane kontakt tačke;
 - (iii) dokumentirane izvještaje o redovnim ocjenama učinkovitosti protokola;
 - (2) AeMC i AME u svojoj nadležnosti radi informiranja dostavljaju pojedinosti protokola prije provođenja.

PODDIO DTO

SPECIFIČNI ZAHTJEVI POVEZANI S PRIJAVLJENIM ORGANIZACIJAMA ZA OSPOSOBLJAVANJE (DTO)

ARA.DTO.100 Prijava nadležnom organu

- (a) Nakon što primi prijavu od DTO, nadležni organ provjerava sadržava li prijava sve informacije navedene u DTO.GEN.115 Aneksa VIII (Dio-DTO) i potvrđuje da je primilo prijavu te predstavniku DTO dodjeljuje pojedinačni referentni broj DTO.
- (b) Ako prijava ne sadrži potrebne informacije ili ako informacije ukazuju na neusklađenost s bitnim zahtjevima iz Aneksa X ovog pravilnika, zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL) i Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika ili zahtjevima iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice nadležni organ postupa u skladu sa ARA.GEN.350(da).

ARA.DTO.105 Izmjene prijava

Nakon što primi obavještenje o izmjeni informacija iz prijave DTO, nadležni organ postupa u skladu sa ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Provjera usklađenosti programa osposobljavanja

- (a) Nakon što nadležni organ primi program osposobljavanja DTO i sve izmjene tog programa, što se dostavlja u skladu sa DTO.GEN.115(c) Aneksa VIII (Dio-DTO), ili zahtjev za odobrenje programa osposobljavanja DTO, što se podnosi u skladu s DTO.GEN.230(c) tog aneksa, nadležni organ provjerava da su ti programi osposobljavanja usklađeni sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice zavisno od slučaja.
- (b) Kad se nadležni organ uvjeri da su program osposobljavanja DTO i sve njegove izmjene usklađeni s tim zahtjevima, obavještava o tome pisanim putem predstavnika DTO ili, u slučaju iz DTO.GEN.230(c) Aneksa VIII (Dio-DTO), odobrava program osposobljavanja. Za to odobrenje koristi se obrascem iz Dodatka VIII ovog aneksa (Dio-ARA).
- (c) U slučaju bilo kakve neusklađenosti nadležni organ postupa u skladu s ARA.GEN.350(da) ili, u slučaju iz DTO.GEN.230(c) Aneksa VIII (Dio-DTO), odbacuje zahtjev za odobrenje programa osposobljavanja.

Dodatak I**Dozvola člana letačke posade**

Dozvola člana letačke posade koju je država članica izdala u skladu s Aneksom I (Dio-FCL), Aneksom III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone ili Aneksom III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice mora biti u skladu sa sljedećim specifikacijama:

- (a) Sadržaj. Broj stavke uvijek mora biti otisnut zajedno s nazivom stavke. Stavke od I do XI su "stalne" stavke, a stavke od XII do XIV su "promjenjive" stavke koje se mogu napisati na odvojenom ili odvojivom dijelu glavnog obrasca. Svaki odvojeni ili odvojivi dio mora biti jasno prepoznatljiv kao dio dozvole.

- (1) Stalne stavke:
- (I) država izdavanja dozvole;
 - (II) naziv dozvole;
 - (III) serijski broj dozvole koji počinje sa UN oznakom zemlje izdavanja dozvole iza koje slijedi "FCL", "BFCL" ili "SFCL" i oznaka sastavljena od arapskih brojeva i/ili slova latiničnog pisma;
 - (IV) ime nositelja dozvole (latiničnim pismom, čak i ako je pismo nacionalnog jezika drugačije od latinice);
 - (IVa) datum rođenja;
 - (V) adresa nositelja dozvole;
 - (VI) državljanstvo nositelja dozvole;
 - (VII) potpis nositelja dozvole;
 - (VIII) nadležni organ te, prema potrebi, uvjeti pod kojima je izdata dozvola;
 - (IX) certifikacija važenja i odobrenje za odobrene privilegije;
 - (X) potpis službenika koji izdaje dozvolu i datum tog izdavanja; i
 - (XI) pečat ili žig nadležnog organa.
- (2) Promjenjive stavke:
- (XII) ovlaštenja, potvrde i, ako je riječ o balonima i jedrilicama, privilegije: klasa, tip, potvrde instruktora itd, sa datumima isteka važenja, prema potrebi. Privilegije radio-telefonije (R/T) mogu se nalaziti u dozvoli ili na zasebnoj potvrdi;
 - (XIII) napomene: tj. posebne primjedbe o ograničenjima i primjedbe o privilegijama, uključujući primjedbe o jezičkoj sposobnosti, napomene o automatskoj validaciji dozvola, te ovlaštenja za zrakoplove iz Aneksa II kada se upotrebljavaju za komercijalni zračni prijevoz; i
 - (XIV) svi ostali podaci koje zahtijeva nadležni organ (npr. mjesto rođenja/mjesto porijekla).
- (b) Materijal. Papir ili drugi materijal koji se upotrebljava na kojem su onemogućene bilo kakve promjene ili brisanja ili na kojem su takve izmjene ili brisanja lako uočljive. Svaki upis i svako brisanje na obrascu jasno će odobriti nadležni organ.
- (c) Jezik. Dozvole se pišu na jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini i na engleskom, te ostalim jezicima koje nadležni organ smatra prikladnim.

Prednja stranica

Naziv i logotip nadležnog organa (engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ) EVROPSKA UNIJA (samo na engleskom jeziku) DOZVOLA ČLANA LETAČKE POSADE (engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ) ►⁽¹⁾ Izdato u skladu sa Dijelom FCL/Dijelom BFCL/Dijelom SFCL (izbrisati neprimjenjive dijelove) ◀ ►⁽²⁾ Ova dozvola je u skladu sa ICAO standardima, osim u slučaju privilegija LAPL i BIR ili ako je uz nju priloženo ljekarsko uvjerenje za LAPL ◀ (engleski i svi ostali jezici koje je odredio nadležni organ) EASA Obrazac 141. – 2. izdanje	Zahtjevi „Evropska unija“ treba se izbrisati u slučaju država koje nisu članice EU Veličina svake stranice je jedna osmina A4
---	--

Stranica 2.

I	Država izdavanja	Zahtjevi
III	Broj dozvole	► ⁽⁹⁾ Serijski broj dozvole uvijek počinje sa UN oznakom države izdavanja dozvole za kojom slijedi „FCL”, „BFCL” ili „SFCL”, u zavisnosti od slučaja ◀
IV	Prezime i ime nositelja dozvole	
IVa	Datum rođenja (vidjeti upute)	Treba upotrebljavati standardni oblik datuma, tj. puni oblik dd/mm/gggg.
XIV	Mjesto rođenja	
V	Adresa nositelja dozvole: Ulica, grad, područje, poštanski broj	
VI	Državljanstvo	
VII	Potpis nositelja dozvole:	
VIII	Nadležni organ koji izdaje dozvolu npr. ovaj CPL(A) izdat je na osnovu ATPL koji je izdao/la.....(treća zemlja).....	
X	Potpis službenika koji izdaje dozvolu i datum	
XI	Pečat ili žig nadležnog organa koji izdaje dozvolu	

Stranica 3.

II	Naziv dozvole, datum prvog izdavanja i oznaka države	► ⁽⁹⁾ Upotrebljavaju se skraćenice kao u Dijelu FCL (npr. PPL(H), ATPL(A) itd.), Dijelu BFCL i Dijelu SCFL ◀ Treba upotrebljavati standardni oblik datuma, tj. puni oblik dd/mm/gggg.
IX	Važenje: privilegije dozvole mogu se koristiti samo ako je nositeljima važeće ljeakarsko uvjerenje za traženu privilegiju. Nositelj uz dozvolu treba nositi dokument s fotografijom za potrebe identifikacije.	Taj dokument nije određen, ali je pasoš dovoljan kad je potrebna identifikacija izvan države koja je izdala dozvolu.
XII	Privilegije radio-telefonije: Nositelj ove dozvole dokazao je sposobnost korištenja R/T uređaja u zrakoplovu na..... (navesti jezik/jezike)	
XIII	Napomene: Jezička sposobnost (jezik (jezici)/nivo/datum isteka)	Ovdje se unose sve dodatne potrebne informacije o dozvoli i privilegije utvrđene direktivama/uredbama ICAO, EZ ili EU. Unose se posebne primjedbe o jezičkoj sposobnosti, nivou i datumu isteka. U slučaju LAPL: LAPL nije izdat u skladu sa ICAO standardim. ► ⁽⁹⁾ U slučaju SPL, osim u slučajevima iz ► ⁽⁹⁾ člana (3)(b) stava (2) (a) ◀ propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice privilegije za akrobatsko letenje i letenje u uvjetima bez vanjske vidljivosti za jedrilicu, te za metode starta koriste se u skladu sa SFCL 155, SFCL 200 i SFCL 215 Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije

		jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice u zavisnosti od slučaja. ◀
--	--	--

Dodatne stranice – Zahtjevi:

Stranice 1, 2. i 3. dozvole moraju biti u skladu s obrascem utvrđenim u modelu iz ove tačke. Nadležni organ uključuje dodatne prilagođene stranice sa tabelama koje sadrže barem sljedeće informacije:

- ovlaštenja, potvrde, primjedbe i privilegije,
- datume isteka važenja ovlaštenja, te privilegija iz potvrda instruktora i ispitivača,
- datume ispitivanja ili provjere,
- napomene i ograničenja (operativna ograničenja),
- polja za broj potvrde ispitivača i/ili instruktora i potpis, prema potrebi,
- skraćenice.

Dodatne stranice su namijenjene nadležnom organu ili posebno ovlaštenim instruktorima ili ispitivačima.

Prva izdavanja ovlaštenja ili potvrde upisuje nadležni organ. Produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja ili potvrde može upisati nadležni organ ili posebno ovlašteni instruktori ili ispitivači.

Operativna ograničenja upisuju se u „Napomene i ograničenja” uz odgovarajuću ograničenu privilegiju, npr. pristupanje IR ispitu praktične osposobljenosti s kopilotom, privilegije osposobljavanja ograničene na 1 tip zrakoplova.

Ovlaštenja koja nisu validirana nadležni organ može izbrisati iz dozvole.

*Dodatak II ANEKSU VI DIO-ARA***Standardni EASA format za potvrdu kabinske posade**

Potvrde kabinske posade, izdate u skladu sa Dijelom-CC u državama članicama, moraju biti u skladu sa sljedećim odredbama:

1. POTVRDA KABINSKE POSADE Ova potvrda izdata je u skladu sa Dijelom-CC 2. Referentni broj: 3. Država izdavanja: 4. Ime i prezime nositelja:

5. **Datum i mjesto rođenja:**
6. **Državljanstvo:**
7. **Svojeručni potpis:**
8. **Nadležni organ:**
9. **Organ koji izdaje potvrdu: službeni žig, pečat ili logo**
10. **Potpis osobe koja je izdala potvrdu:**
11. **Datum izdavanja:**
12. **Nositelj ove potvrde može ostvariti povlastice da djeluje kao kabinska posada na zrakoplovu u komercijalnom zračnom prijevozu ako ispunjava zahtjeve iz Dijela-CC, te ako je zdravstveno sposoban i posjeduje važeću kvalifikaciju na tipu zrakoplova**

EASA Obrazac 142. – Izdanje 1.

Upute:

- (a) Potvrda kabinske posade sadrži sve stavke navedene u EASA obrascu 142. u skladu s tačkama od 1. do 12. kako je navedeno i opisano u sljedećem tekstu.
- (b) Veličina potvrde je 105 mm × 74 mm (jedna osmina formata A4) ili 85 mm × 54 mm korišteni materijal sprečava lake izmjene ili brisanje.
- (c) Dokument mora biti štampan na engleskom i jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini, koje nadležni organ smatra primjerenim.
- (d) Dokument izdaje nadležni organ ili organizacija odobrena za izdavanje potvrde kabinske posade. U tom slučaju mora se navesti na potvrdi referenca odobrenja nadležnog organa države članice.
- (e) Potvrda kabinske posade priznaje se u svim državama članicama i nije potrebno zamijeniti dokument prilikom rada u drugoj državi članici.

Tačka 1 : Naslov „POTVRDA KABINSKE POSADE” i pozivanje na Dio-CC.

Tačka 2 : Referentni broj na potvrdi mora započeti s UN oznakom zemlje države članice nakon čega slijede najmanje dva posljednja broja godine izdavanja potvrde i samo za pojedinačnu upotrebu/broj prema oznaci koju je odredio nadležni organ (npr. BE-08 - xxxx).

Tačka 3 : Država članica u kojoj se izdaje potvrda.

Tačka 4 : Puno ime (prezime i ime) nositelja potvrde, kao što je navedeno u službenom identifikacijskom dokumentu.

Tačke 5 i 6 : Datum i mjesto rođenja, kao i državljanstvo nositelja potvrde kao što je navedeno u službenom identifikacijskom dokumentu nositelja.

- Tačka 7 : Svojeručni potpis
- Tačka 8 : Identifikacijski podaci o nadležnom organu države članice u kojoj se izdaje potvrda, upisuju se i dostavljaju puni naziv nadležnog organa, poštanska adresa, službeni pečat ili logotip prema potrebi.
- Tačka 9 : Ako je nadležni organ koji izdaje potvrdu, upisuje se naziv „nadležni organ” i stavlja se službeni pečat, žig ili logotip. Samo u tom slučaju nadležni organ može odrediti stavljanje li se službeni pečat, žig ili logotip i u tački 8.
- Tačka 10 : Potpis ovlaštene službene osobe organa koji izdaje potvrdu.
- Tačka 11 : Koristiće se standardni oblik datuma: npr. dan/mjesec/godina u cjelosti (npr. 22/02/2008).
- Tačka 12 : Iste rečenice na engleskom jeziku i njihov potpun i precizan prevod na drugom jeziku, koje nadležni organ smatra odgovarajućim.

Dodatak III ANEKSU VI DIO-ARA

POTVRDA ZA ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE (ATO) Evropska unija * Nadležni organ
POTVRDA ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE [BROJ POTVRDE/REFERENTNI BROJ]
U skladu sa ovim pravilnikom i propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone, propisom kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice (PRILAGODITI U ZAVISNOSTI OD SLUČAJA) i pod navedenim uvjetima, [nadležni organ] ovim potvrđuje da je [IME ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE] [ADRESA ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE] Organizacija za osposobljavanje, certificirana u skladu sa Dijelom ORA, sa privilegijama za provođenje kurseva osposobljavanja za Dio FCL, uključujući upotrebu FSTD, kako je navedeno u priloženom odobrenju kursa osposobljavanja/kursa osposobljavanja za Dio BFCL/ kursa osposobljavanja za Dio SFCL [PRILAGODITI U ZAVISNOSTI OD SLUČAJA]

UVJETI: Ova je potvrda ograničena na privilegije i obim kurseva osposobljavanja, uključujući korištenje FSTD, navedenim u priloženom odobrenju kurseva osposobljavanja. Ovaj potvrda je važeća dok je odobrena organizacija usklađena sa Dijelom ORA, Dijelom FCL, Dijelom BFCL, Dijelom SFCL [PRILAGODITI U ZAVISNOSTI OD SLUČAJA] i drugim primjenjivim propisima. U zavisnosti od usklađenosti sa navedenim uvjetima, ova potvrda je važeća ako nije vraćena, zamijenjena, ograničena, privremeno oduzeta ili trajno oduzeta.
Datum izdavanja: Potpis: [Nadležni organ]

*izbrisati „Evropska unija“ za države koje nisu članice EU.
EASA obrazac 143, 2. izdanje – stranica 1/2

**POTVRDA ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE
ODOBRENJE PROGRAMA OSPOSOBLJAVANJA**

POTVRDA ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE ODOBRENJE PROGRAMA OSPOSOBLJAVANJA	
Prilog potvrdi ATO, broj: [BROJ POTVRDE/REFERENTNI BROJ] [IME ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE]	
Stekla je privilegiju pružanja i provođenja kurseva osposobljavanja za Dio FCL/ Dio BFCL/ Dio SFCL [PRILAGODITI U ZAVISNOSTI OD SLUČAJA] i korištenje sljedećih FSTD:	
Kurs osposobljavanja	FSTD koji se koriste, uključujući slovni kod (1)

(1) kako je navedeno u potvrdi kvalifikacije	
ovo odobrenje kurseva osposobljavanja je važeće: (a) Sve dok potvrda ATO nije vraćena, zamijenjena novom, ograničena, privremeno oduzeta ili trajno oduzeta; i (b) Sve dok se sve operacije izvode u skladu sa Dijelom ORA, Dijelom FCL, Dijelom BFCL, Dijelom SFCL [[PRILAGODITI U ZAVISNOSTI OD SLUČAJA], drugim primjenjivim propisima i, prema potrebi, postupcima u dokumentaciji organizacije propisanoj u Dijelu ORA.	
Datum izdavanja: potpis: [Nadležni organ] Za državu članicu/EASA	

EASA obrazac 143, 2. izdanje – stranice 2/2

Dodatak IV ANEKSU VI DIO-ARA**POTVRDA KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRA LET****Uvod**

EASA Obrazac 145 mora se koristiti za potvrdu kvalifikacije FSTD. Navedeni dokument mora da sadrži FSTD specifikacije uključujući bilo koju limitaciju(-e) i specijalnu autorizaciju(-e) ili odobrenje(-a) kako je prikladno za predmetni FSTD.

Potvrda kvalifikacije će se ispisivati na engleskom jeziku, te na jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini kako odredi nadležni organ.

Konvertibilan FSTD mora imati odvojenu potvrdu kvalifikacije za svaki tip zrakoplova. Različiti motor i oprema na predmetnom FSTD ne zahtijevaju odvojenu potvrdu kvalifikacije. Sve potvrde kvalifikacije moraju imati serijski broj kojem prethodi oznaka u slovima, što će se odnositi samo na taj predmetni FSTD. Oznaka u slovima će biti specifična za nadležni organ koji izdaje potvrdu.

Evropska unija (*) Nadležni organ POTVRDA KVALIFIKACIJE UREDAJA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRA LET
REFERENCA:
U skladu sa ovim pravilnikom i pod navedenim uvjetima, [nadležni organ] ovim potvrđuje da je: FSTD [TIP OZNAKA U SLOVIMA] na lokaciji [NAZIV I ADRESA ORGANIZACIJE] Ispunio zahtjeve za kvalifikaciju propisane u Dijelu ORA, pod uvjetima u priloženoj FSTD specifikaciji
Ova potvrda ostaje važeća pod uvjetima da su FSTD i nositelj potvrde kvalifikacije usklađeni sa primjenjivim zahtjevima Dijela ORA, ako se od njega nije prethodno odustalo, ako nije zamijenjena, ograničena, suspendirana ili oduzeta.
Datum izdavanja: Potpis:

(*) 'Evropska unija' će se izbrisati za države koje nisu države članice Evropske unije
EASA Obrazac 145, izdanje 1 – stranica 1/2

[nadležni organ]
POTVRDA KVALIFIKACIJE FSTD: [Referenca] SPECIFIKACIJE FSTD
A. Tip ili varijanta zrakoplova: B. Nivo kvalifikacije FSTD: C. Osnovni referentni dokument: D. Vizuelni sistemi: E. Pokretni sistemi: F. Vrsta motora: G. Vrsta instrumenata: H. ACAS: I. Smicanje vjetra: J. Dodatne mogućnosti:

K. Zabrane ili ograničenje:					
L. Uputne informacije koje se odnose na okolnosti osposobljavanja, testiranja i provjere					
CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III (najmanja vrijednost)	RVR	m	DH	ft	
LVTO	RVR	m			
Posljednje iskustvo					
IFR osposobljavanje/provjera					/
Ovlaštenje za tip					
Provjera stručnosti					
Automatski pristup					
Automatsko slijetanje/izravnavanje zrakoplova po centralnoj liniji					/
ACAS I/II					/
Sistem upozorenja na područje smicanja vjetra/predvidivo područje smicanja vjetra					/
WX-radar					
HUD/HUGS					/
VENTILATORI					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS sposobnost					
GPS					
Drugo					
Datum izdavanja:					
Potpis:					

Za državu članicu/EASA
EASA Obrazac 145, izdanje 1 - stranica 2/2

Dodatak V ANEKSU VI DIO-ARA

POTVRDA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA (AeMC) Evropska unija ⁽¹⁾ Nadležni organ POTVRDA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA
REFERENCA: U skladu sa ovim pravilnikom i prema uvjetima navedenim u nastavku, [nadležni organ] potvrđuje [NAZIV ORGANIZACIJE] [ADRESA ORGANIZACIJE] Kao certificirani zrakoplovno-medicinski centar iz Dijela ORA, sa privilegijama i obimom aktivnosti kako je navedeno u priloženim uvjetima odobrenja.
UVJETI: 1. Ova potvrda je ograničena u skladu sa odjeljkom o obimu odobrenja u priručniku odobrene organizacije. 2. Ovom potvrdom se zahtijeva usklađenost sa postupcima utvrđenim u dokumentaciji u vezi sa organizacijom, u skladu sa Dijelom ORA. 3. Ova potvrda je važeća uz uvjet da je usklađena sa zahtjevima Dijela ORA osim u slučaju njenog vraćanja, zamjene, ukidanja ili poništenja.
Datum izdavanja: Potpis:

⁽¹⁾ „Evropska unija” briše se za države koje nisu članice EU
EASA Obrazac 146, izdanje 1.

*Dodatak VI ANEKSU VI DIO-ARA
(PRAZNA STRANICA)*

Dodatak VII ANEKSU VI (DIO-ARA)

POTVRDA ZA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKE ISPITIVAČE (AME) Evropska unija (*) Nadležni organ POTVRDA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA
BROJ POTVRDE/REFERENCA: U skladu s ovim pravilnikom prema navedenim uvjetima, [nadležni organ] potvrđuje [IME ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA] [ADRESA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA] Kao zrakoplovno-medicinski ispitivač
UVJETI: 1. Ova potvrda je ograničena na privilegije navedene u prilogu ove AME potvrde; 2. Ova potvrda zahtijeva usklađenost sa provedbenim pravilima i procedurama propisanim u Dijelu MED. 3. Ova potvrda će ostati važeća na period od 3 godine, do [xx/yy/zzzz(**)] na osnovu usklađivanja sa zahtjevima Dijela MED, osim ako se od nje nije prethodno odustalo, ako nije zamijenjena, suspendirana ili oduzeta.
Datum izdavanja: xx/yy/zzzz Potpis: [Nadležni organ]

(*) Evropska unija* briše se za države koje nisu članice EU

(**) Datum isteka važenja: dan/mjesec/godina.

EASA Obrazac 148, izdanje 1.

POTVRDA ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA	
Prilog AME potvrdi broj:	
PRIVILEGIJE I OBIM [Ime i akademska titula zrakoplovno-medicinskog ispitivača] dobio je privilegiju(-e) da obavlja zrakoplovno-medicinske ljebarske preglede i procjene za izdavanje ljebarskog uvjerenja kako je navedeno u tabeli i za izdavanje ljebarskog uvjerenja za:	
LAPL	[da/datum]
Kategorija 2	[[da/datum]
Kategorija 1 produžavanje/obnova	[[da/datum]/[ne]
Datum izdavanja: xx/yy/zzzz	
Potpis: [Nadležni organ]	

Dodatak VIII ANEKSU VI (DIO-ARA)

Odobrenje programa osposobljavanja Za prijavljenu organizaciju za osposobljavanje (DTO) Evropska unija (*) Nadležni organ		
Nadležni organ izdavanja:		
Naziv DTO:		
Referentni broj DTO:		
Odobreni program osposobljavanja: Standardizacija ispitivača – FE(S), FE(B) (**)	Referentna oznaka dokumenta:	Napomene:
Kurs za obnovu znanja – FE(S), FE(B) (**)		
Prethodno navedeni nadležni organ provjerio je prethodno navedene programe osposobljavanja i utvrdio da su ti programi u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL) ovog pravilnika, Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SCFL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.		
Datum izdavanja:		
Potpis: [nadležni organ]		

(*) izbrisati „Evropska unija“ za države koje nisu članice EU.

(**) Prilagoditi u zavisnosti od slučaja.

**ANEKS VII
ZAHTJEVI ZA ORGANIZACIJU ZA ČLANOVE POSADE
ZRAKOPLOVA
[DIO-ORA]
PODDIO GEN
UOPŠTENI ZAHTJEVI
ODJELJAK I
Uopšteno**

ORA.GEN.105 Nadležni organ

- (a) za potrebe ovog dijela, nadležni organ koji provodi nadzor nad:
- (1) organizacijama koje podliježu obavezama certifikacije mora biti:
 - (i) za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja u Bosni i Hercegovini, organ određen od Bosne i Hercegovine;
 - (ii) za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u trećoj zemlji, Bosna i Hercegovina;
 - (2) FSTD mora biti:
 - (i) Agencija, za FSTD:
 - smještene izvan područja država članica, ili
- smještene na području država članica i kojima djeluju organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u trećoj zemlji,
- (ii) za FSTD smještene na području država članica i kojima djeluju organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja smješteno u državi članici, organ određen od države članice gdje organizacija koja njime radi ima glavno mjesto poslovanja, ili Agencija, ako je tako zahtijevano od spomenute države članice.
- (b) Kad je FSTD smješten izvan područja država članica kojim radi organizacija certificirana od države članice, Agencija mora kvalificirati taj FSTD u koordinaciji sa državom članicom koja je certificirala organizaciju koja radi predmetnim FSTD.

ORA.GEN.115 Zahtjev za potvrdu organizacije

- (a) Zahtjev za potvrdu organizacije ili dopunu postojeće potvrde mora se izvršiti u obliku i prema pravilima uspostavljenima od nadležnog organa, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve ovog pravilnika.
- (b) Podnositelj zahtjeva za inicijalnu potvrdu moraju dostaviti nadležnom organu dokumentaciju kojom će dokazati na koji način su usklađeni sa zahtjevima uspostavljenim u ovom pravilniku. Predmetna dokumentacija mora uključivati procedure koje će opisivati kako će se upravljati promjenama koje ne zahtijevaju odobrenje i kako će se obavještavati nadležni organ.

ORA.GEN.120 Načini usklađivanja

- (a) Alternativni načini usklađivanja u odnosu na AMC usvojen od Agencije može se koristiti od organizacije kako bi se uspostavila usklađenost s ovim pravilnikom.
- (b) Kad organizacija ima potrebu koristiti alternativni način usklađivanja, ona mora, prije nego što taj način usklađivanja provede, dostaviti nadležnom organu sveobuhvatan opis alternativnog načina usklađivanja. Opis mora uključivati sve izmjene priručnika ili procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjenu koja dokazuje da su ispunjeni zahtjevi ovog pravilnika. Organizacija može implementirati predmetne načine usklađivanja ako prethodno dobije odobrenje od nadležnog organa i nakon prijema obavještenja kako je opisano u ARA.GEN.120(d).

ORA.GEN.125 Uvjeti odobrenja i privilegije organizacije

Certificirana organizacija mora ispunjavati uvjete obima i privilegija koji su uspostavljeni u uvjetima odobrenja koje je priloženo potvrdi organizacije.

ORA.GEN.130 Promjene u organizacijama

- (a) Bilo koja promjena koja utiče na:
- (1) obim potvrde ili uvjete odobrenja organizacije; ili
 - (2) na bilo koji od elemenata sistema upravljanja organizacije kako se zahtijeva u ORA.GEN.200(a)(1) i a)(2),
- mora zahtijevati prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za bilo koje promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje u skladu s ovim pravilnikom, organizacija mora podnijeti zahtjev i dobiti odobrenje izdato od nadležnog organa. Zahtjev mora biti podnesen prije nego što predmetna promjena stupi na snagu, kako bi se omogućilo nadležnom organu da utvrdi kontinuiranu usklađenost sa ovim propisom i da izmijeni, ako je potrebno, potvrdu organizacije i povezane uvjete odobrenja koje su priložene potvrdi. Organizacija mora osigurati nadležnom organu svu relevantnu dokumentaciju. Promjena će biti implementirana nakon prijema formalnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa ARA.GEN.330. Organizacija mora raditi pod uvjetima koje je uspostavio nadležni organ tokom takvih promjena, kako je primjenjivo.
- (c) Sve promjene koje nisu podložne odobrenju moraju se kontrolirano provesti i o istom je potrebno obavijestiti nadležni organ kako je definirano procedurom odobrenom od nadležnog organa u skladu sa ARA.GEN.310(c).

ORA.GEN.135 Kontinuirano važenje

- (a) Potvrda organizacije ostaje važeća pod uvjetom:
- (1) da organizacija ostaje usklađena s relevantnim zahtjevima ovog propisa, uzimajući u obzir odredbe povezane s načinom postupanja sa nalazima kako je navedeno pod ORA.GEN.150;
 - (2) da je nadležnom organu osiguran pristup organizaciji kako je definirano u ORA.GEN.140 radi utvrđivanja kontinuirane usklađenosti s relevantnim zahtjevima ovog propisa; i
 - (3) da potvrda nije zamijenjena ili ukinuta.
- (b) Nakon oduzimanja ili zamjene potvrde, ista mora biti vraćena nadležnom organu bez odgađanja.

ORA.GEN.140 Pristup

U svrhu utvrđivanja usklađenosti s relevantnim zahtjevima ovog propisa, organizacija mora osigurati pristup bilo kojem smještaju, zrakoplovu, dokumentu, zapisima, podacima, procedurama ili bilo kojoj drugoj materiji koja je relevantna aktivnosti koju provodi, a koja je pod certifikacijom, bez obzira je li ugovorena ili ne, bilo kojoj autoriziranoj osobi:

- (a) nadležnog organa kako je definirano u ORA.GEN.105; ili
- (b) organa koje nastupa pod odredbama u ARA.GEN.300(d), ARA.GEN.300(e) ili ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Nalazi

Nakon što zaprimi obavještenje o nalazima, organizacija mora:

- (a) utvrditi osnovni uzrok nastanka neusklađenosti;
- (b) odrediti plan korektivne akcije; i
- (c) dokazati implementaciju korektivne akcije na zadovoljstvo nadležnog organa unutar usaglašenog perioda s nadležnim organom kako je određeno pod ARA.GEN.350(d).

ORA.GEN.155 Reakcija bez odgađanja na problem sigurnosti

Organizacija mora implementirati:

- (a) svaku mjeru sigurnosti koja se zahtijeva od nadležnog organa u skladu sa ARA.GEN.135(b); i
- (b) svaku relevantnu obavezu sigurnosnu informaciju izdatu od Agencije, uključujući naredbe o plovidbenosti.

ORA.GEN.160 Izvještavanje o događajima

- (a) Kao dio svog sistema upravljanja, organizacija uspostavlja i održava sistem izvještavanja o događajima, uključujući obavezno i dobrovoljno izvještavanje. Za organizacije koje imaju glavno mjesto poslovanja u državi članici, taj sistem mora ispunjavati zahtjeve iz ovog pravilnika i propisa kojim se uređuje izvještavanje o događajima.
- (b) Organizacija izvještava nadležni organ i, u slučaju zrakoplova koji nije registriran u državi članici, državu registra o svakom događaju ili stanju povezanom sa sigurnošću koji ugrožavaju ili, ako se ne isprave ili ne riješe, mogu ugroziti zrakoplov, osobe u njemu ili bilo koju drugu osobu, a posebno svaku nesreću ili ozbiljnu nezgodu.
- (c) Ne dovodeći u pitanje navedeno pod (b), organizacija obavještava nadležni organ i nositelja odobrenja projekta o bilo kakvoj nezgodi zrakoplova, neispravnosti, tehničkom kvaru, prekoračenju tehničkih ograničenja, događaju koji bi mogao razjasniti netačne, nepotpune ili nejasne informacije sadržane u podacima utvrđenim u skladu s propisom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, kao i o svim drugim vanrednim okolnostima koje su ugrozile ili su mogle ugroziti zrakoplov i osobe u njemu, a nisu rezultirale nesrećom ili ozbiljnom nezgodom.
- (d) Ne dovodeći u pitanje propis kojim se uređuje izvještavanje o događajima, akte donesene na osnovu tog propisa, izvještaja u skladu sa (c) moraju:
 - (1) izraditi se što je prije moguće, ali u svakom slučaju unutar 72 sata od kad je organizacija identificirala događaj ili uvjete koji su povezani s izvještajem, osim ako to spriječe vanredne okolnosti.
 - (2) biti u obliku i prema pravilima koja je utvrdio nadležni organ, kako je definirano u ORA.GEN.105;
 - (3) sadržavati sve potrebne informacije o uvjetima za koje organizacija zna.
- (e) Za organizacije koje nemaju glavno mjesto poslovanja u državi članici:
 - (1) početne obavezna izvještaje tih organizacija moraju:
 - (i) štititi na odgovarajući način povjerljivost identiteta izvještača i osoba navedenih u izvještaju;
 - (ii) sastaviti se što je prije moguće, ali u svakom slučaju unutar 72 sata od kad je organizacija saznala za događaj, osim ako to spriječe vanredne okolnosti;
 - (iii) pripremiti se u obliku i prema pravilima koje odredi Agencija;
 - (iv) sadržavati sve potrebne informacije o uvjetima koji su poznati organizaciji;
 - (2) prema potrebi, te organizacije sastavljaju izvještaj o praćenju procesa kako bi se osiguralo da detaljna djelovanja koja namjeravaju provesti spriječe slične događaje u budućnosti, odmah nakon što su ta djelovanja određena; ti izvještaji o praćenju procesa:
 - (i) šalju se relevantnim subjektima koji su prvobitno izvještavani u skladu sa (b) i (c);

- (ii) pripremaju se u obliku i prema pravilima koja odredi Agencija.

ODJELJAK II**Upravljanje****ORA.GEN.200 Sistem upravljanja**

- (a) Organizacija mora uspostaviti, implementirati i održavati sistem upravljanja koji uključuje:
 - (1) jasno definirane dužnosti i odgovornosti kroz organizaciju, uključujući direktnu odgovornost za sigurnost od strane odgovornog rukovoditelja;
 - (2) opis cjelokupnih filozofija i načela organizacije u odnosu na sigurnost, poznat kao politika sigurnosti;
 - (3) određivanje opasnosti sigurnosti zrakoplovstva u odnosu na aktivnosti organizacije, njihovu evaluaciju i upravljanje povezanih rizika, uključujući preduzimanje mjera u svrhu smanjenja rizika i potvrđivanje njihove efikasnosti;
 - (4) održavanje osoblja osposobljenim i kompetentnim za izvođenje njihovih zadataka;
 - (5) dokumentaciju svih ključnih procesa sistema upravljanja, uključujući proces osvješćivanja osoblja o njihovim odgovornostima, i procedure za izmjenu te dokumentacije;
 - (6) funkciju nadgledanja usklađenosti organizacije s relevantnim zahtjevima. Nadgledanje usklađenosti mora uključivati sistem osiguranja povratnih informacija o nalazima odgovornom rukovoditelju kako bi se osigurala efikasna implementacija korektivnih mjera kako je potrebno; i
 - (7) bilo koje dodatne relevantne zahtjeve propisane ovim pravilnikom i propisom kojim se uređuje izvještavanje o događajima.
- (b) Sistem upravljanja mora odgovarati veličini organizacije i prirodi i kompleksnosti njenih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike koje se odnose na te aktivnosti.
- (c) Nezavisno od navedenog pod (a), u organizaciji koja provodi osposobljavanje samo za LAPL, PPL, SPL ili BPL i odgovarajuća ovlaštenja ili potvrde, upravljanje sigurnosnim rizicima i nadgledanje usklađenosti definirano u (a)(3) i (a)(6) može se obaviti u okviru organizacijskog pregleda koji se provodi najmanje jednom u kalendarskoj godini. Organizacija obavještava nadležni organ o rezultatima pregleda bez nepotrebnog odgađanja.

ORA.GEN.205 Ugovorne aktivnosti

- (a) Ugovorne aktivnosti uključuju sve aktivnosti organizacije unutar obima odobrenja koje se izvode od druge organizacije koja je certificirana da provodi predmetne aktivnosti ili nije certificirana, ali radi pod odobrenjem ugovorne organizacije. Organizacija mora osigurati da kad ugovara ili nabavlja bilo koji dio svojih aktivnosti, da su ugovorna ili nabavna usluga ili proizvod usklađeni s primjenjivim zahtjevima.
- (b) Kad certificirana organizacija ugovori bilo koji dio svojih aktivnosti organizaciji koja nije certificirana u skladu s ovim dijelom da provodi takvu aktivnost, ugovorna organizacija mora raditi pod odobrenjem ugovorne organizacije. Ugovorna organizacija mora osigurati da je nadležnom organu dat pristup ugovornoj organizaciji, kako bi se utvrdila kontinuirana usklađenost s primjenjivim zahtjevima.

ORA.GEN.210 Zahtjevi za osoblje

- (a) Organizacija mora odrediti odgovornog rukovoditelja, koji posjeduje ovlaštenje kojim osigurava da je za sve aktivnosti osigurano dovoljno finansijskih sredstava i kojim osigurava da se sve aktivnosti izvode u skladu s primjenjivim

- zahtjevima. Odgovorni rukovoditelj je odgovoran za uspostavljanje i održavanje efektivnog sistema upravljanja.
- (b) Osoba ili grupa osoba mora biti imenovana od strane organizacije, s odgovornostima kojima se osigurava da organizacija ostaje u skladu s primjenjivim zahtjevima. Ta osoba(-e) će biti odgovorne odgovornom rukovoditelju.
 - (c) Organizacija mora imati dovoljan broj kvalificiranog osoblja za planirane zadatke i aktivnosti koje se imaju obaviti u skladu s primjenjivim zahtjevima.
 - (d) Organizacija mora održavati zapise o odgovarajućem iskustvu, kvalifikacijama i osposobljenosti kako bi dokazala usklađenost sa navedenim pod (c).
 - (e) Organizacija mora osigurati da je sve osoblje svjesno pravila i procedura koji su relevantni za izvođenje njihovih dužnosti.

ORA.GEN.215 Zahtjevi za smještaj

Organizacija mora imati smještaj koji omogućava izvođenje i upravljanje svih planiranih zadataka i aktivnosti u skladu s primjenjivim zahtjevima.

ORA.GEN.220 Čuvanje zapisa

- (a) Organizacija mora uspostaviti sistem čuvanja zapisa koji omogućava prikladno čuvanje i pouzdano praćenje svih razvijenih aktivnosti, pokrivajući posebno sve elemente naznačene u ORA.GEN.200.
- (b) Format zapisa mora biti određen u procedurama organizacije.
- (c) Zapisi moraju biti čuvani na način koji osigurava zaštitu od oštećenja, neovlaštene izmjene i krađe.

PODDIO ATO

ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSoblJAVANJE ODJELJAK I

Uopšteno

ORA.ATO.100 Područje primjene

Ovaj poddio uspostavlja zahtjeve koje mora ispunjavati organizacija koja provodi osposobljavanje za dozvole pilota i povezana ovlaštenja i potvrde.

ORA.ATO.105 Zahtjev

- (a) Podnositelji zahtjeva za izdavanje potvrde kao odobreno organizaciji za osposobljavanje (ATO) moraju dostaviti nadležnom organu:
 - (1) sljedeće informacije:
 - (i) naziv i adresu organizacije za osposobljavanje;
 - (ii) datum planiranog početka aktivnosti;
 - (iii) lične detalje (detaljnu biografiju) i kvalifikacije za rukovoditelja obuke (HT), za instruktora(-e) za provođenje osposobljavanja u letu, za instruktora(-e) za provođenje osposobljavanja na simulatoru i za instruktora(-e) za provođenje teorijskog osposobljavanja;
 - (iv) ime(-na) i adresu(-e) aerodroma i/ili operativnog(-ih) mjesta na kojima će se osposobljavanje provoditi;
 - (v) popis zrakoplova kojima će se izvoditi operacije u svrhu osposobljavanja, uključujući njihovu grupu, klasu ili tip, registraciju, vlasnika i kategoriju potvrde plovibenosti, ako je primjenjivo;
 - (vi) popis uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) koje organizacija za osposobljavanje namjerava koristiti, ako je primjenjivo;
 - (vii) vrstu osposobljavanja koju organizacija za osposobljavanje želi provoditi i pripadajuće programe osposobljavanja; i
 - (2) operativne priručnike i priručnike osposobljavanja.

- (b) Organizacije za osposobljavanje za testno letenje. Bez obzira na (a)(1)(iv) i (v), organizacija za osposobljavanje za testno letenje mora dostaviti samo sljedeće:

- (1) ime(-na) i adresu(-e) osnovnog aerodroma i/ili operativnog(-ih) mjesta na kojima će se osposobljavanje provoditi; i
- (2) popis tipova ili kategorija zrakoplova koji će se koristiti za osposobljavanje za testno letenje.

- (c) U slučaju promjena potvrde, podnositelji zahtjeva moraju dostaviti nadležnom organu relevantne dijelove informacija i dokumentaciju kao što je navedeno pod (a).

ORA.ATO.110 Zahtjevi za osoblje

- (a) HT mora biti imenovan. HT mora imati veliko iskustvo u svojstvu instruktora u područjima relevantnim za osposobljavanje koje ATO provodi i mora posjedovati osobine potrebne za uspješno vođenje i rukovođenje organizacijom.
- (b) Odgovornosti HT moraju uključivati:
 - (1) osiguravanje da je provođenje osposobljavanje u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone, Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, u zavisnosti od slučaja, i, ako je riječ o osposobljavanju za testne letove, da su ispunjeni relevantni zahtjevi iz Aneksa I (Dio-21) propisa o certifikaciji plovibenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija i iz programa osposobljavanja;
 - (2) osiguravanje da je zadovoljavajuća integracija osposobljavanja u letu na zrakoplovima ili uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let i teorijskog osposobljavanja; i
 - (3) nadzor napretka pojedinog podnositelja zahtjeva.
- (c) Instruktori za provođenje teorijskog osposobljavanja moraju imati:
 - (1) praktično iskustvo u zrakoplovstvu u područjima koja su relevantna za osposobljavanje koje provode i završen kurs iz metodike i tehnike osposobljavanja; ili
 - (2) prethodno iskustvo u provođenju teorijskog osposobljavanja i prikladno teorijsko iskustvo u predmetu za koji će provoditi osposobljavanje.
- (d) Instruktori letenja i instruktori na uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let moraju imati kvalifikacije u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvole članovima letačke posade za balone ili Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice za vrstu osposobljavanja koje provode.

ORA.ATO.120 Čuvanje zapisa

Sljedeći zapisi moraju se čuvati tokom trajanja kursa i najmanje tri godine nakon završetka osposobljavanja:

- (a) detalji o teorijskom, letačkom i osposobljavanju na uređaju za osposobljavanje koji simuliraju let koji su dati pojedinom podnositelju zahtjeva;
- (b) detaljni i redovni izvještaji o napretku od instruktora uključujući procjene, i redovni testovi napretka u letenju i teorijski ispiti; i

- (c) informacije o dozvolama i povezanim ovlaštenjima i potvrdama podnosioca zahtjeva, uključujući datume isteka važenja i ljekarskih uvjerenja i ovlaštenjima.

ORA.ATO.125 Program osposobljavanja

- (a) Program osposobljavanja mora biti razvijen za svaku vrstu kursa koja će se izvoditi.
- (b) Program osposobljavanja mora biti u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvole članovima letačke posade za balone, Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, u zavisnosti od slučaja, i, ako je riječ o osposobljavanju za testne letove, relevantnim zahtjevima iz Aneksa I (Dio-21) propisa o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.

ORA.ATO.130 Priručnik osposobljavanja i operativni priručnik

- (a) ATO mora uspostaviti i održavati priručnik osposobljavanja i operativni priručnik koji sadrže informacije i instrukcije koje omogućavaju osoblju da provodi svoje dužnosti i koji daju upute podnosiocima zahtjeva na koji način moraju ispuniti zahtjeve kursa.
- (b) ATO mora omogućiti dostupnost osoblju i gdje je prikladno podnosiocima zahtjeva informacije sadržane u priručniku osposobljavanja, u operativnom priručniku i u dokumentaciji odobrenja ATO.
- (c) U slučaju da ATO izvodi osposobljavanje za testno letenje, operativni priručnik mora ispunjavati zahtjeve operativnog priručnika za testno letenje, kao što je uspostavljeno u Dijelu-21.
- (d) Operativni priručnik mora uspostaviti šeme vremenskih ograničenja naleta za instruktore osposobljavanja u letu, uključujući maksimalni broj sati naleta, maksimalni broj sati naleta osposobljavanja i minimalno vrijeme odmora između dužnosti osposobljavanja u skladu s Dijelom-ORO.

ORA.ATO.135 Zrakoplov za osposobljavanje i FSTD

- (a) ATO upotrebljava prikladnu flotu zrakoplova za osposobljavanje ili FSTD koji su odgovarajuće opremljeni za kurseve osposobljavanja koji se pružaju. Flota zrakoplova mora biti sastavljena od zrakoplova koji ispunjavaju sve zahtjeve utvrđene u propisima koje donosi BHDCA. Zrakoplovi obuhvaćeni (a), (b), (c) ili (d) Aneksa IX ovog pravilnika mogu se upotrebljavati za osposobljavanje ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
- (1) tokom postupka ocjenjivanja nadležni organ potvrdio je nivo sigurnosti uporediv sa onim koji je definiran posebnim propisom iz oblasti plovidbenosti zrakoplova;
 - (2) nadležni organ odobrio je upotrebu zrakoplova za osposobljavanje u ATO.
- (b) ATO će provoditi osposobljavanje na FSTD samo kad je dokazao nadležnom organu:
- (1) prikladnost između FSTD specifikacija i povezanog programa osposobljavanja;
 - (2) da su FSTD koji se koriste usklađeni s relevantnim zahtjevima Dijela- FCL;
 - (3) u slučaju simulatora letenja (FFS), da FFS prikladno reprezentuje relevantni tip zrakoplova; i
 - (4) da je ugradio u sistem prikladno nadgledanje promjena FSTD i da je osigurao da te promjene ne utiču na prikladnost programa osposobljavanja.

- (c) Ako je zrakoplov koji se koristi za test praktične osposobljenosti drugačijeg tipa od FFS koji se koristio za osposobljavanje za letenje u vizuelnim uvjetima, maksimalno priznavanje mora biti ograničeno na ono koje se odnosi na FNPT II za avione i FNPT II/III za helikoptere u relevantnom letačkom programu osposobljavanja.
- (d) Organizacije za osposobljavanje za testno letenje. Zrakoplov koji se koristi za osposobljavanje za testno letenje mora biti prikladno opremljen s testnim letačkim instrumentima, u skladu sa svrhom osposobljavanja.

ORA.ATO.140 Aerodromi i operativna mjesta

Kad izvodi letačko osposobljavanje na zrakoplovu, ATO mora koristiti aerodrome ili operativna mjesta koja imaju prikladan smještaj i karakteristike koje dopuštaju osposobljavanje relevantnih manevara, uzimajući u obzir osposobljavanje koje se provodi i kategoriju i tip zrakoplova koji se koristi.

ORA.ATO.145 Preduvjeti za osposobljavanje

- (a) ATO mora osigurati da polaznici zadovolje sve preduvjete za osposobljavanje utvrđene u Dijelu-MED, Dijelu-FCL i, ako je primjenjivo, one koji su određeni u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s propisom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
- (b) U slučaju ATO koji sprovode osposobljavanje za testno letenje, podnosiocima zahtjeva moraju ispunjavati sve preduvjete za osposobljavanje utvrđene u skladu sa propisom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.

ORA.ATO.150 Osposobljavanje u trećim zemljama

Kad je ATO odobren za provođenje osposobljavanja za ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR) u trećim zemljama:

- (a) program osposobljavanja mora uključivati aklimatizacijsko letenje u jednoj od država članica prije nego se provede test praktične osposobljenosti za IR; i
- (b) test praktične osposobljenosti za IR mora biti proveden u jednoj od država članica.

ODJELJAK II

Dodatni zahtjevi za ATO koji provode osposobljavanje za CPL, MPL, ATPL, povezana ovlaštenja i potvrde

ORA.ATO.210 Zahtjevi za osoblje

- (a) Rukovoditelj obuke (HT). Osim u slučaju za ATO koji provodi osposobljavanje za testno letenje, imenovani HT mora imati veliko iskustvo kao instruktor za profesionalnu dozvolu pilota i pripadajuća ovlaštenja ilip otvrde.
- (b) Rukovoditelj praktične obuke (CFI). ATO koji provodi letačko osposobljavanje mora imenovati CFI koji mora biti odgovoran za nadgledanje instruktora letenja i instruktora koji provode osposobljavanje u uređajima koji simuliraju let i za standardiziranje osposobljavanja na avionu, te na uređajima koji simuliraju let. CFI mora posjedovati najvišu profesionalnu dozvolu i pripadajuća ovlaštenja koja su povezana sa kursovima letačkog osposobljavanja koja se provode i imati potvrdu instruktora s privilegijama koje mu daju da provodi osposobljavanje za najmanje jedan od ponuđenih kurseva osposobljavanja.
- (c) Rukovoditelj teorijske obuke (CTKI). ATO koji provodi teorijsko osposobljavanje mora imenovati CTKI koji mora biti odgovoran za nadgledanje svih instruktora za provođenje teorijskog osposobljavanja i za standardizaciju cjelokupnog teorijskog osposobljavanja. CTKI mora imati veliko iskustvo

kao instruktor teorijskog osposobljavanja u područjima relevantnima za osposobljavanje koje provodi ATO.

ORA.ATO.225 Program osposobljavanja

- (a) Program osposobljavanja mora uključivati detaljno opisane faze letačkog i teorijskog osposobljavanja, sedmicu po sedmicu ili po fazama, popis standardnih vježbi i pregled nastavnog plana i programa.
- (b) Sadržaj i slijed programa osposobljavanja mora biti specificiran u priručniku osposobljavanja.

ORA.ATO.230 Priručnik osposobljavanja i operativni priručnik

- (a) Priručnik osposobljavanja mora sadržavati standarde, svrhu i ciljeve osposobljavanja za svaku fazu osposobljavanja koju su podnositelji zahtjeva obavezni zadovoljiti i mora sadržavati sljedeće elemente:
 - plan osposobljavanja,
 - pripremu i izvođenje vježbi u zraku,
 - letačko osposobljavanje na FSTD, ako je primjenjivo,
 - teorijsko osposobljavanje.
- (b) Operativni priručnik mora dati relevantne informacije određenim grupama osoblja, kao što su instruktori letenja, instruktori koji sprovode osposobljavanje u uređajima koji simuliraju let, instruktori koji sprovode teorijsko osposobljavanje, operativno osoblje i osoblje održavanja, i mora sadržavati uopštene, tehničke, rutne informacije i informacije o osposobljavanju osoblja.

ODJELJAK III

Dodatni zahtjevi za ATO koji provode specifične vrste osposobljavanja

Poglavlje 1

Kurs učenja na daljinu

ORA.ATO.300 Uopšteno

ATO može biti odobren za provođenje kurseva modularnih programa koristeći metodu učenja na daljinu u sljedećim slučajevima:

- (a) za kurseve modularnog teorijskog osposobljavanja;
- (b) za kurseve dodatnog teorijskog znanja za ovlaštenje za klasu ili tip; ili
- (c) za kurseve odobrenog preduvjetnog potrebnog teorijskog znanja za prvo ovlaštenje za tip za višemotorne helikoptere.

ORA.ATO.305 Osposobljavanje u učionici

- (a) Element osposobljavanja u učionici mora biti uključen u svim predmetima modularnog kursa učenja na daljinu.
- (b) Ukupno vrijeme provedeno u stvarnom osposobljavanju u učionici ne smije biti manje od 10% od ukupnog vremena trajanja kursa.
- (c) S obzirom na navedeno, učionica mora biti dostupna ili u glavnom mjestu smještaja poslovnih aktivnosti ATO ili u sklopu prikladnog smještaja na nekoj drugoj lokaciji.

ORA.ATO.310 Instruktori

Svi instruktori moraju biti u potpunosti upoznati sa zahtjevima programa kursa učenja na daljinu.

Poglavlje 2

Osposobljavanje bez osposobljavanja u zrakoplovu (ZFFT)

ORA.ATO.330 Uopšteno

- (a) Odobrenje za osposobljavanje bez osposobljavanja u zrakoplovu (ZFFT), kao što je specificirano u Dijelu-FCL, može biti odobreno samo ATO koji takođe imaju privilegije da provode CAT operacije ili ATO koji imaju specificirane sporazume s CAT operatorima.

- (b) Odobrenje za ZFFT će biti izdato samo ako operator ima najmanje 90 dana operativnog iskustva na tipu aviona.
- (c) U slučaju da ZFFT provodi ATO koji ima specificiran sporazum s operatorom, uvjet od 90 dana operativnog iskustva neće biti primjenjiv ako je TRI (A) koji je uključen u dodatnim polijetanjima i slijetanjima, u skladu s Dijelom-ORO, ima operativno iskustvo na tipu aviona.

ORA.ATO.335 Simulator letenja

- (a) FFS odobren za ZFFT mora biti upotrebljiv u skladu s kriterijima sistema upravljanja ATO.
- (b) Pokretni i vizuelni sistem FFS mora biti u potpunosti upotrebljiv, u skladu s primjenjivim specifikacijama certifikacije za FSTD kao što je definirano u ORA.FSTD.205.

Poglavlje 3

Integrirani kursevi osposobljavanja za dozvolu pilota višechlane posade

ORA.ATO.350 Uopšteno

Privilegije za provođenje MPL integriranog kursa biće date samo ATO koji je takođe odobren da provodi CAT operacije ili ima specificiran sporazum sa CAT operatorom.

Poglavlje 4

Osposobljavanje za testno letenje

ORA.ATO.355 Organizacija za osposobljavanje za testno letenje

- (a) ATO koji je odobren da provodi osposobljavanje za testno letenje za sticanje kategorije 1 ili 2 ovlaštenja za testno letenje u skladu s Dijelom-FCL može proširiti svoje privilegije na provođenje osposobljavanja za druge kategorije testnog letenja i druge kategorije osoblja za testno letenje, ako:
 - (1) su ispunjeni relevantni zahtjevi Dijela-21; i
 - (2) postoje specificirani sporazumi između ATO i Dijela-21 organizacije koja zapošljava ili namjerava zaposliti takvo osoblje.
- (b) Zapisi osposobljavanja moraju uključivati pisane izvještaje od podnositelja zahtjeva, kao što se zahtjeva programom osposobljavanja, uključujući, gdje je primjenjivo, procesuirane podatke i analize zapisanih parametara relevantnih za tip testnog leta.

PODDIO FSTD

ZAHTJEVI ZA ORGANIZACIJE KOJE RADE UREĐAJIMA ZA OSPOSOBLJAVANJE KOJI SIMULIRAJU LET (FSTD) I ZAHTJEVI ZA KVALIFIKACIJU FSTD

ODJELJAK I

Zahtjevi za organizacije koje rade FSTD

- (a) Podnositelj zahtjeva za potvrdu kvalifikacije FSTD mora dokazati nadležnom organu da je uspostavio sistem upravljanja u skladu sa ORA.GEN, Odjeljak II. Predmetno dokazivanje mora osigurati da podnositelj zahtjeva, direktno ili preko ugovora, ima sposobnost za održavanje performansi, funkcija i ostalih karakteristika specificiranih za nivo kvalifikacije FSTD i sposobnost za kontrolu instalacija FSTD.
- (b) Ako je podnositelj zahtjeva nositelj potvrde kvalifikacije izdate u skladu s ovim dijelom, FSTD specifikacije moraju biti specificirane:
 - (1) u uvjetima ATO potvrde; ili
 - (2) u slučaju nositelja AOC, u priručniku osposobljavanja.

ORA.FSTD.105 Održavanje kvalifikacije FSTD

- (a) Kako bi održao kvalifikaciju FSTD, nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora provoditi kompletni set testova

sadržanih u uputi za provođenje kvalifikacijskih testova (MQTG) i mora provoditi funkcionalne i subjektivne testove progresivno kroz 12-mjesečni period.

- (b) Rezultati moraju biti datirani, označeni kao analizirani i ocijenjeni, i čuvani u skladu sa ORA.FSTD.240, u svrhu dokazivanja da je standard FSTD održavan.
- (c) Konfiguracijski kontrolni sistem mora biti uspostavljen kako bi se osigurala kontinuirana integracija hardvera i softvera kvalificiranog FSTD.

ORA.FSTD.110 Modifikacije

- (a) Nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora uspostaviti i održavati sistem kako bi utvrdio, procijenio i uklopio bilo koju važnu modifikaciju u FSTD kojima radi, posebno:
 - (1) bilo koju modifikaciju zrakoplova koja je bitna za osposobljavanje, testiranje i provjere, bez obzira je li stavljena na snagu putem naredbe o plovidbenosti; i
 - (2) bilo koju modifikaciju FSTD, uključujući pokretne i vizuelne sisteme, kad su bitni za osposobljavanje, testiranje i provjere, kao što je to u slučaju izmjene podataka.
- (b) Modifikacije FSTD hardvera i softvera koji utiču na rukovanje, performanse i operativne sisteme ili bilo koja velika modifikacija pokretnog ili vizuelnog sistema mora biti evaluirana kako bi se odredio uticaj na prvobitni kriterij kvalifikacije. Organizacija mora pripremiti izmjene za bilo koje validacijske testove na koje je izvršen uticaj.
- (c) Organizacija mora obavijestiti nadležni organ unaprijed u slučaju velikih promjena kako bi se utvrdilo jesu li testovi provedeni na zadovoljavajući način. Nadležni organ mora odrediti je li nakon modifikacije potrebna specifična evaluacija FSTD, a prije povratka uređaja za korištenje osposobljavanja.

ORA.FSTD.115 Instalacije

- (a) Nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora osigurati da:
 - (1) je FSTD smješten u prikladnom okruženju koje podržava bezbjednu i pouzdanu operaciju;
 - (2) da su svi korisnici FSTD, kao i osoblje održavanja, upućeni o bezbjednom korištenju FSTD kako bi se obezbijedilo da su svjesni cjelokupne bezbjednosne opreme i procedura povezanih sa FSTD u slučaju vanredne opasnosti; i
 - (3) da je FSTD i njegova instalacija usklađena sa lokalnim propisima o zaštiti zdravlja i bezbjednosti.
- (b) FSTD bezbjednosni sklop, kao što su zaustavljanje i svjetla u vanrednom slučaju, mora biti provjeren najmanje jednom godišnje i mora biti evidentiran zapis o istom.

ORA.FSTD.120 Dodatna oprema

Kad je dodatna oprema dodana FSTD, iako nije potrebna za kvalifikaciju, ista mora biti procijenjena od nadležnog organa kako bi se obezbijedilo da nema negativnih posljedica na kvalitet osposobljavanja.

ODJELJAK II

Zahtjevi za kvalifikaciju FSTD

ORA.FSTD.200 Zahtjev za kvalifikaciju FSTD

- (a) Zahtjev za potvrdu kvalifikacije FSTD mora biti predat u obliku i na način kako je uspostavio nadležni organ:
 - (1) u slučaju uređaja za obuku iz osnovna instrumentalnih procedura (BITD), od strane BITD proizvođača;
 - (2) u ostalim slučajevima, od organizacije koja ima namjeru operirati FSTD.
- (b) Podnosiocima zahtjeva za inicijalnu kvalifikaciju moraju dostaviti nadležnom organu svu dokumentaciju kojom dokazuju kako ispunjavaju zahtjeve uspostavljene u ovom pravilniku. Predmetna dokumentacija mora uključivati

proceduru uspostavljenu kako bi se osigurala usklađenost s ORA.GEN.130 i ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Certifikacijski zahtjevi za FSTD

- (a) Agencija izdaje certifikacijske zahtjeve kao standardno mjerilo kako bi se dokazala usklađenost FSTD s osnovnim zahtjevima Aneksa X ovog pravilnika.
- (b) Predmetni certifikacijski zahtjevi moraju biti dovoljno detaljni i specificirani kako bi naznačili podnosiocu zahtjeva koje uvjete mora ispunjavati u svrhu izdavanja kvalifikacije.

ORA.FSTD.210 Osnov kvalifikacije

- (a) Osnov kvalifikacije za izdavanje potvrde kvalifikacije FSTD sastoji se od:
 - (1) primjenjivih certifikacijskih zahtjeva uspostavljenih od Agencije koji stupaju na snagu od datuma podnošenja zahtjeva za inicijalnu kvalifikaciju.
 - (2) podataka o provjeri važenja zrakoplova određenih u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti odobrenih u skladu sa propisom o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija, ako je primjenjivo; i
 - (3) bilo kojih specifičnih uvjeta propisanih od nadležnog organa ako povezani sa certifikacijskim zahtjevima ne sadrže prikladne ili odgovarajuće standarde FSTD jer FSTD ima neispitan ili drugačiji sklop u odnosu na one na osnovu kojih su primjenjivi certifikacijski zahtjevi bazirani.
- (b) Osnov kvalifikacije mora biti primjenjiv za buduće periodične kvalifikacije FSTD, osim ako je rekatégoriziran.

ORA.FSTD.225 Trajanje i kontinuirano važenje

- (a) Kvalifikacija simulatora letenja (FFS), uređaja za letačko osposobljavanje (FTD) ili uređaja za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT) ostaće važeća ako:
 - (1) su FSTD i organizacija koja radi FSTD usklađeni s primjenjivim zahtjevima;
 - (2) je nadležnom organu osiguran pristup organizaciji kao što je definirano u ORA.GEN.140 kako bi se utvrdilo kontinuirano važenje s relevantnim zahtjevima propisa koje donosi BHDCA; i
 - (3) potvrda kvalifikacije nije izmijenjena ili oduzeta.
- (b) Period od 12 mjeseci uspostavljen u ARA.FSTD.120(b)(1) može biti produžen do najviše 36 mjeseci, u sljedećim okolnostima:
 - (1) kad je FSTD bio podlozan inicijalnoj i najmanje još jednoj periodičnoj evaluaciji kojom je uspostavljena usklađenost sa osnovama kvalifikacije;
 - (2) kad nositelj potvrde kvalifikacije FSTD ima zadovoljavajuće zapise sa uspješnih FSTD evaluacija tokom zadnjih 36 mjeseci;
 - (3) kad nadležni organ provodi formalni audit sistema nadgledanja usklađenosti u organizaciji svakih 12 mjeseci kako je definirano u ORA.GEN.200(a)(6); i
 - (4) kad određena osoba u organizaciji s odgovarajućim iskustvom pregledava redovno periodično provođenje kvalifikacijskih testova (QTG) i provodi relevantne funkcionalne i subjektivne testove svakih 12 mjeseci i dostavlja izvještaje s rezultatima nadležnom organu.
- (c) Kvalifikacija BITD ostaje važeća pod uvjetom redovnih evaluacija usklađenosti s primjenjivim osnovama kvalifikacije od nadležnog organa u skladu sa ARA.FSTD.120.

- (d) Po izmjeni ili oduzimanju, potvrda kvalifikacije FSTD mora se vratiti nadležnom organu.

ORA.FSTD.230 Promjene kvalificiranog FSTD

- (a) Nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora obavijestiti nadležni organ u slučaju prijedloga promjena FSTD, kao što su:
- (1) velike modifikacije;
 - (2) relokacija FSTD; i
 - (3) bilo koja deaktivacija FSTD.
- (b) U slučaju nadogradnje nivoa kvalifikacije FSTD, organizacija mora podnijeti zahtjev za evaluaciju nadogradnje. Organizacija mora provesti sve validacijske testove za traženi nivo kvalifikacije. Rezultati prijašnjih evaluacija neće se koristiti za validaciju performansi FSTD za postojeću nadogradnju.
- (c) Kad je FSTD premješten na novu lokaciju, organizacija mora obavijestiti nadležni organ prije planirane aktivnosti zajedno s planom povezanih postupaka. Prije vraćanja FSTD u korištenje na novoj lokaciji, organizacija mora provesti najmanje 1/3 validacijskih testova, i funkcionalnih i subjektivnih testova kako bi osigurala da performanse FSTD ispunjavaju prvobitne kvalifikacijske standarde. Kopija dokumentacije testova mora se čuvati zajedno sa zapisima FSTD za pregled od nadležnog organa. Nadležni organ može provesti evaluaciju FSTD nakon relokacije. Evaluacija mora biti u skladu s prvobitnim osnovama kvalifikacije FSTD.
- (d) Ako organizacija planira ukloniti FSTD iz aktivnog statusa na duži period, mora obavijestiti nadležni organ i uspostaviti odgovarajuću kontrolu za period tokom kojeg će FSTD biti neaktivan.

ORA.FSTD.235 Prijenos kvalifikacije FSTD

- (a) Kada dolazi do promjene organizacije koja radi FSTD, nova organizacija mora obavijestiti nadležni organ unaprijed kako bi se dogovorio plan prijenosa FSTD.
- (b) Nadležni organ može provesti evaluaciju u skladu s prvobitnim osnovama kvalifikacije FSTD.
- (c) Kad FSTD više ne ispunjava uvjete inicijalne kvalifikacije, organizacija će podnijeti zahtjev za novu potvrdu kvalifikacije FSTD.

ORA.FSTD.240 Čuvanje zapisa

Nositelj potvrde kvalifikacije FSTD mora čuvati zapise:

- (a) svih dokumenata koji opisuju i daju inicijalne kvalifikacijske uvjete i nivo FSTD za sve vrijeme upotrebe FSTD; i
- (b) bilo koje periodične dokumente i izvještaje povezane sa svakim FSTD i sa aktivnostima nadgledanja usklađenosti za period od najmanje 5 godina.

PODDIO AeMC ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKI CENTRI

ODJELJAK I

Uopšteno

ORA.AeMC.105 Obim

Ovaj poddio uspostavlja dodatne zahtjeve koje moraju ispunjavati organizacije da bi se kvalificirale za izdavanje ili kontinuirano važenje odobrenja zrakoplovno-medicinskog centra (AeMC) da izdaje ljebarska uvjerenja, uključujući inicijalno ljebarsko uvjerenje kategorije 1.

ORA.AeMC.115 Zahtjev

Podnosioci zahtjeva za AeMC potvrdu moraju:

- (a) udovoljavati MED.D.005; i
- (b) pored dokumentacije za odobrenje organizacije zahtijevane u ORA.GEN.115, osigurati detalje o kliničkoj povezanosti ili

vezu s određenim bolnicama ili medicinskim institutima u svrhu specijalističkih ljebarskih pregleda.

ORA.AeMC.135 Kontinuirano važenje

AeMC potvrda će se izdati na neodređeno vrijeme. Ostaće važeća u zavisnosti od činjenice da li nositelj i zrakoplovno-medicinski ispitivači organizacije:

- (a) udovoljavaju MED.D.030; i
- (b) osiguravaju kontinuirano iskustvo obavljajući odgovarajući broj ljebarskih pregleda kategorije 1 svake godine.

ODJELJAK II

Upravljanje

ORA.AeMC.200 Sistem upravljanja

AeMC mora uspostaviti i održavati sistem upravljanja koji obuhvata stavke navedene u ORA.GEN.200 i, dodatno, procese:

- (a) za medicinsku certifikaciju u skladu s Dijelom MED; i
- (b) za osiguranje medicinske povjerljivosti u svakom trenutku.

ORA.AeMC.210 Zahtjevi za osoblje

- (a) AeMC mora:
- (1) imati zrakoplovno-medicinskog ispitivača (AME) imenovanog za rukovoditelja AeMC, s privilegijom za izdavanje kategorije 1 ljebarskog uvjerenja i dovoljno iskustva u zrakoplovnoj medicini da obavlja svoje dužnosti; i
 - (2) imati za osoblje adekvatan broj potpuno kvalificiranih AME i drugog tehničkog osoblja i stručnjaka.
- (b) Rukovoditelj AeMC je odgovoran za koordinaciju procjene rezultata ljebarskih pregleda i potpisivanje izvještaja, potvrda i inicijalnih ljebarskih uvjerenja kategorije 1.

ORA.AeMC.215 Zahtjevi za smještaj

AeMC mora biti opremljen medicinsko-tehničkim sredstvima adekvatnim za obavljanje zrakoplovno-medicinskih pregleda nužnih za korištenje privilegija u obimu odobrenja.

ORA.AeMC.220 Čuvanje zapisa

Osim zapisa zahtijevanog u ORA.GEN.220, AeMC mora:

- (a) voditi zapise sa detaljima o ljebarskim pregledima i procjenama napravljenim za izdavanje, produžavanje ili obnavljanje ljebarskih uvjerenja, i njihovim rezultatima, za period od najmanje 10 godina nakon posljednjeg datuma pregleda; i

ANEKS VIII

ZAHTJEVI ZA PRIJAVLJENE ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE (DTO) [DIO-DTO]

DTO.GEN.100 Uopšteno

U ovom aneksu (Dio-DTO) utvrđuju se zahtjevi primjenjivi na organizacije za osposobljavanje pilota koje provode osposobljavanje iz DTO.GEN.110 na osnovu prijave podnesene u skladu sa DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Nadležni organ

Za potrebe ovog aneksa (Dio-DTO) nadležni organ za DTO je BHDCA.

DTO.GEN.110 Obim osposobljavanja

- (a) DTO je ovlašten da provodi sljedeće osposobljavanje, uz uvjet da je podnio prijavu u skladu sa DTO.GEN.115:
- (1) za zrakoplove:
 - (a) teorijsko osposobljavanje za LAPL(A) i PPL (A);
 - (b) letačko osposobljavanje za LAPL(A) i PPL (A);

- (c) osposobljavanje za dobivanje ovlaštenja za klasu SEP (kopno), SEP (more) i TMG;
 - (d) osposobljavanje za dobivanje dodatnih ovlaštenja: noćno letenje, akrobatsko letenje, letenje u planinskom području, vuča jedrilica i transparentata;
 - (2) za helikoptere:
 - (a) teorijsko osposobljavanje za LAPL(H) i PPL(H);
 - (b) letačko osposobljavanje za LAPL(H) i PPL(H);
 - (c) osposobljavanje za dobivanje ovlaštenja za tip jednomotornog helikoptera za koji je certificiran najveći broj sjedišta pet;
 - (d) osposobljavanje za dobivanje ovlaštenja za noćno letenje;
 - (3) za jedrilice, u skladu sa zahtjevima iz Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice:
 - (a) teorijsko osposobljavanje za SPL;
 - (b) letačko osposobljavanje za SPL;
 - (c) osposobljavanje za proširenje privilegija na jedrilice ili TMG u skladu sa tačkom SFCL.150;
 - (d) osposobljavanje za dodatne vrste starta u skladu sa SFCL.155;
 - (e) osposobljavanje za dodatna ovlaštenja i privilegije: privilegije za osnovno akrobatsko letenje, privilegije za napredno akrobatsko letenje, ovlaštenje za vuču jedrilica, ovlaštenje za vuču transparentata, ovlaštenje za noćno letenje za TMG i ovlaštenje za letenje u uvjetima bez vanjske vidljivosti za jedrilicu;
 - (f) osposobljavanje za potvrdu instruktora letenja za jedrilice (FI(S));
 - (g) kurs za obnovu znanja za FI(S);
 - (4) za balone, u skladu sa zahtjevima iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone:
 - (a) teorijsko osposobljavanje za BPL;
 - (b) letačko osposobljavanje za BPL;
 - (c) osposobljavanje za proširenje klase ili grupe u skladu sa BFCL.150;
 - (d) osposobljavanje za dobivanje dodatnih ovlaštenja: ovlaštenje za let balonom uzgonjenim vrućim zrakom sa sponom, ovlaštenje za noćno letenje i ovlaštenje za komercijalne operacije;
 - (e) osposobljavanje za potvrdu instruktora letenja za balone (FI(B));
 - (f) kurs za obnovu znanja za FI(B).
 - (b) DTO je ovlašten i da provodi osposobljavanje za ispitivače iz BFCL.430 i BFCL.460(b)(1) Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone za FE(B), kao i iz SFCL.430 i SFCL.460(b)(1) Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice za FE(S), pod uvjetom da je DTO dostavio prijavu u skladu s DTO.GEN.115 i da je nadležni organ odobrio program osposobljavanja u skladu s DTO.GEN.230(c).
- podnosi prijavu nadležnom organu. Prijava sadrži barem sljedeće podatke:
- (1) naziv DTO;
 - (2) kontaktne podatke glavnog mjesta poslovanja DTO i, ako je primjenjivo, kontaktne podatke aerodroma i operativnih mjesta DTO;
 - (3) imena i kontaktne podatke sljedećih osoba:
 - (i) predstavnika DTO;
 - (ii) rukovoditelje osposobljavanja DTO i
 - (iii) svih zamjenika rukovoditelja osposobljavanja, ako se to traži u DTO.GEN.250(b)(1);
 - (4) vrstu osposobljavanja, kako je navedeno u DTO.GEN.110, koja se provodi na pojedinom aerodromu i/ili operativnome mjestu;
 - (5) popis svih zrakoplova i FSTD koji će se upotrebljavati za osposobljavanje, ako je primjenjivo;
 - (6) datum planiranog početka osposobljavanja;
 - (7) izjavu kojom se potvrđuje da je DTO razvio sigurnosnu politiku i da će primjenjivati tu politiku tokom svih aktivnosti osposobljavanja obuhvaćenih prijavom, u skladu s DTO.GEN.210(a)(1)(ii);
 - (8) izjavu da DTO ispunjava i da će tokom svih aktivnosti osposobljavanja obuhvaćenih prijavom nastaviti ispunjavati bitne zahtjeve iz Aneksa X ovog propisa, zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL) i Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika i zahtjeve iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.
- (b) Ta prijava, i sve njene naknadne izmjene, predaju se na obrascu iz Dodatka 1.
 - (c) DTO nadležnom organu s prijavom podnosi i program ili programe osposobljavanja koje upotrebljava ili namjerava upotrebljavati za provođenje osposobljavanja, te zahtjev za odobrenje programa ili programa osposobljavanja ako se to odobrenje traži u skladu s DTO.GEN.230(c).
 - (d) Odstupajući od navedenog pod (c) organizacija koja posjeduje odobrenje izdato u skladu sa Poddijelom ATO Aneksa VII (Dio-ORA) može s prijavom predati samo referentnu oznaku već odobrenog priručnika ili odobrenih priručnika za osposobljavanje.

DTO.GEN.116 Obavješćavanje o izmjenama i prestanku aktivnosti osposobljavanja

DTO bez odgađanja obavještava nadležni organ o sljedećem:

- (a) svim izmjenama informacija koje obuhvata prijava iz DTO.GEN.115(a) i programa ili programa osposobljavanja ili odobrenog priručnika ili odobrenih priručnika iz DTO.GEN.115(c) odnosno (d);
- (b) prestanku nekih ili svih aktivnosti osposobljavanja koje obuhvata prijava.

DTO.GEN.135 Prestanak prava na provođenje osposobljavanja

DTO više neće imati pravo da provodi neke ili sve aktivnosti osposobljavanja navedene u svojoj prijavi na osnovu te prijave ako se dogodi nešto od sljedećeg:

- (a) DTO je obavijestio nadležni organ o prestanku nekih ili svih aktivnosti osposobljavanja koje obuhvata prijava u skladu s DTO.GEN.116(b);
- (b) DTO nije provodio osposobljavanje više od 36 uzastopnih mjeseci.

DTO.GEN.115 Prijava

- (a) Organizacija koja namjerava da provodi osposobljavanje iz tačke DTO.GEN.110, prije provođenja osposobljavanja

DTO.GEN.140 Pristup

Kako bi se utvrdilo postupa li DTO u skladu sa svojom prijavom, DTO u svakom trenutku omogućava pristup svim objektima, zrakoplovima, dokumentima, zapisima, podacima, postupcima i bilo kojem drugom materijalu relevantnom za njegove aktivnosti osposobljavanja obuhvaćene prijavom svakome koga je ovlastio nadležni organ.

DTO.GEN.150. Nalazi

Nakon što je nadležni organ obavijestio DTO o nalazu u skladu s ARA.GEN.350(da)(1), DTO u roku koji je odredio nadležni organ preduzima sljedeće korake:

- (a) utvrđuje osnovni uzrok neusklađenosti;
- (b) preduzima potrebne korektivne aktivnosti za prekid neusklađenosti i, prema potrebi, uklanjanje njene posljedice;
- (c) obavještava nadležni organ o korektivnim aktivnostima koje je preduzeo.

DTO.GEN.155 Reakcija na sigurnosni problem

Kako bi reagovao na sigurnosni problem, DTO provodi:

- (a) mjere sigurnosti koje zahtijeva nadležni organ u skladu s ARA.GEN.135(c);
- (b) relevantne obavezne sigurnosne informacije koje je izdala Agencija i BHDCA, uključujući naredbe o plovidbenosti.

DTO.GEN.210 Zahtjevi za osoblje

- (a) DTO imenuje:
 - (1) predstavnika koji je odgovoran i ovlašten za najmanje sljedeće:
 - (i) osiguravanje usklađenosti DTO i njegovih aktivnosti s primjenjivim zahtjevima i njegovom prijavom;
 - (ii) razvoj i uspostavljanje sigurnosne politike kojom se garantuje da se aktivnosti DTO izvode sigurno, osiguravanje da se DTO pridržava te sigurnosne politike i preduzimanje potrebnih mjera za postizanje ciljeva te sigurnosne politike;
 - (iii) podsticanje sigurnosti unutar DTO;
 - (iv) osiguravanje dostupnosti dovoljno resursa unutar DTO kako bi se aktivnosti iz (i), (ii) te (iii) mogle učinkovito provesti;
 - (2) rukovoditelja osposobljavanja koji je odgovoran i kvalificiran za osiguravanje najmanje sljedećeg:
 - (i) usklađenosti osposobljavanja sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice i s programom osposobljavanja DTO;
 - (ii) zadovoljavajuće integracije letачkog osposobljavanja na zrakoplovima ili uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let (FSTD) i teorijskog osposobljavanja;
 - (iii) nadzora nad napretkom polaznika;
 - (iv) u slučaju iz DTO.GEN.250(b) nadzora zamjenika ili zamjenika rukovoditelja osposobljavanja;
- (b) DTO može imenovati istu osobu za svog predstavnika i rukovoditelja osposobljavanja.
- (c) DTO ne smije imenovati osobu za svog predstavnika ili rukovoditelja osposobljavanja ako postoje objektivne naznake da se toj osobi ne može vjerovati da će obavljati zadatke navedene pod (a) tako da štiti i unapređuje sigurnost zračnog prometa. Takvom objektivnom naznakom smatra se

činjenica da je na osobu u posljednje tri godine primijenjena prisilna mjera za osiguranje provođenja propisa preduzeta u skladu sa ARA.GEN.355, osim ako ta osoba može dokazati da nalaz na osnovu kojeg je preduzeta ta mjera zbog svoje prirode, razmjera ili učinka na sigurnost zračnog prometa ne može upućivati na to da joj nije moguće vjerovati da će obavljati te zadatke na taj način.

- (d) DTO osigurava da instruktori za teorijsko osposobljavanje imaju jednu od sljedećih kvalifikacija:
 - (1) praktično iskustvo u zrakoplovstvu u područjima koja su relevantna za osposobljavanje koje provode i završen kurs iz metodike i tehnike osposobljavanja;
 - (2) prethodno iskustvo u provođenju teorijskog osposobljavanja i prikladno teorijsko iskustvo u predmetu za koji će provoditi osposobljavanje;
- (e) Instruktori letenja i instruktori na uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let moraju imati kvalifikacije u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice za vrstu osposobljavanja koje provode.

DTO.GEN.215 Zahtjevi u pogledu sredstava

DTO mora imati uspostavljena sredstva kojima se omogućava obavljanje svih njegovih aktivnosti i upravljanje njima u skladu s bitnim zahtjevima iz Aneksa X ovog pravilnika i zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-DTO).

DTO.GEN.220 Čuvanje zapisa

- (a) DTO za svakog pojedinačnog polaznika čuva sljedeće zapise tokom trajanja kursa i tri godine nakon završetka posljednjeg osposobljavanja:
 - (1) podatke o osposobljavanju na zemlji, letачkom osposobljavanju i na uređajima za osposobljavanje koji simuliraju let;
 - (2) podatke o pojedinačnom napretku;
 - (3) podatke o dozvolama i povezanim ovlaštenjima koji su relevantni za osposobljavanje, uključujući datume isteka ovlaštenja i potvrda o zdravstvenoj sposobnosti;
- (b) DTO čuva izvještaj o godišnjem unutrašnjem pregledu i izvještaj o aktivnostima iz DTO.GEN.270(a) odnosno (b) tri godine od datuma kad je DTO sastavio taj izvještaj.
- (c) DTO čuva program osposobljavanja tri godine od datuma kad je održao posljednji kurs osposobljavanja u skladu s tim programom.
- (d) DTO u skladu s primjenjivim pravom o zaštiti ličnih podataka pohranjuje zapise navedene pod (a) tako da primjerenim alatima i protokolima osigurava zaštitu te preduzima odgovarajuće mjere za ograničavanje pristupa tim zapisima na osobe koje su propisno ovlaštene za pristup njima.

DTO.GEN.230 Program osposobljavanja DTO

- (a) DTO uspostavlja program osposobljavanja za svako od osposobljavanja navedenih u DTO.GEN.110 koja DTO provodi.
- (b) Programi osposobljavanja moraju ispunjavati zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letачke posade za balone ili Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letачke posade za jedrilice, u zavisnosti od slučaja.

- (c) DTO je ovlašten da provodi osposobljavanje iz DTO.GEN.110(b) samo ako je BHDCA na zahtjev DTO u skladu sa ARA.DTO.110 izdala odobrenje kojim se potvrđuje da program osposobljavanja za to osposobljavanje i sve njegove izmjene ispunjavaju zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL), Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice, u zavisnosti od slučaja. DTO podnosi zahtjev za to odobrenje podnošenjem svoje prijave u skladu sa DTO.GEN.115.
- (d) Tačka (c) ne primjenjuje se na organizaciju koja posjeduje i odobrenje izdato u skladu sa Poddijelom ATO Aneksa VII (Dio-ORA) koje uključuje privilegije za to osposobljavanje.

DTO.GEN.240 Zrakoplovi za osposobljavanje i FSTD

- (a) DTO upotrebljava prikladnu flotu zrakoplova za osposobljavanje ili FSTD koji su odgovarajuće opremljeni za kurs osposobljavanja koji pruža. Flota zrakoplova mora biti sastavljena od zrakoplova koji ispunjavaju sve zahtjeve utvrđene u propisima koje donosi BHDCA. Zrakoplovi obuhvaćeni tačkama (a), (b), (c) ili (d) Aneksa IX ovog pravilnika mogu se upotrebljavati za osposobljavanje ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
- (1) tokom postupka ocjenjivanja nadležni organ potvrdio je nivo sigurnosti uporediv s onim koji je definiran relevantnim propisima iz oblasti plovidbenosti zrakoplova;
 - (2) nadležni organ odobrio je upotrebu zrakoplova za osposobljavanje u DTO.
- (b) DTO sastavlja i ažurira popis svih zrakoplova, uključujući njihove registracijske oznake, kojima se koristi za osposobljavanje koje provodi.

DTO.GEN.250 Aerodromi i operativna mjesta

- (a) Kad izvodi letačko osposobljavanje na zrakoplovu, DTO mora koristiti samo aerodrome ili operativna mjesta koja imaju prikladan smještaj i karakteristike koje dopuštaju osposobljavanje relevantnih manevara, uzimajući u obzir osposobljavanje koje se provodi i kategoriju i tip zrakoplova koji se koristi.
- (b) Ako DTO upotrebljava više od jednog aerodroma za provođenje bilo kojeg osposobljavanja navedenog u DTO.GEN.110(a)(1) i (2), on:
- (1) za svaki dodatni aerodrom imenuje zamjenika rukovoditelja osposobljavanja koji je odgovoran za zadatke iz DTO.GEN.210(a)(2)(i) do (iii) na tom aerodromu i
 - (2) osigurava dostupnost dovoljno resursa za sigurno izvođenje operacija na svim aerodromima, u skladu sa zahtjevima iz ovog aneksa (Dio-DTO).

DTO.GEN.260 Teorijsko osposobljavanje

- (a) Pri teorijskom osposobljavanju DTO može provoditi osposobljavanje na licu mjesta ili učenje na daljinu.
- (b) DTO prati i bilježi napredak svakog polaznika teorijskog osposobljavanja.

DTO.GEN.270 Godišnji unutrašnji pregled i godišnji izvještaj o aktivnostima

DTO preduzima sljedeće korake:

- (a) provodi godišnji unutrašnji pregled zadataka i odgovornosti navedenih u DTO.GEN.210 i sastavlja izvještaj o tom pregledu;
- (b) sastavlja godišnji izvještaj o aktivnostima;

- (c) dostavlja izvještaj o godišnjem unutrašnjem pregledu i godišnji izvještaj o aktivnostima nadležnom organu do datuma koji je odredio nadležni organ.

Dodatak 1. Aneksu VIII (Dio-DTO)

PRIJAVA	
U skladu sa Pravilnikom o o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu	
☐ Prva prijava ☐ Obavještenje o izmjenama ⁽¹⁾ – referentna oznaka DTO :	
1.	Prijavljena organizacija za osposobljavanje (DTO) Naziv:
2.	Mjesto(a) poslovanja Kontakt podaci (adresa, telefon, adresa e-pošte) glavnog mjesta poslovanja DTO:
3.	Osoblje Ime i kontakt podaci (adresa, telefon, adresa e-pošte) predstavnika DTO: Ime i kontakt podaci (adresa, telefon, adresa e-pošte) rukovoditelja osposobljavanja DTO i, ako je primjenjivo, zamjenika/zamjenikâ rukovoditelja osposobljavanja:
4.	Obim osposobljavanja Popis osposobljavanja koja se provode: Popis svih programa osposobljavanja koji se koriste za provođenje osposobljavanja (dokumente treba priložiti uz ovu prijavu) ili, u slučaju iz DTO.GEN.230(d) Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika, referentna oznaka svih odobrenih priručnika za osposobljavanje koji se koriste za provođenje osposobljavanja:
5.	Zrakoplovi za osposobljavanje i FSTD Popis zrakoplova koji se koriste za osposobljavanje: Popis kvalificiranih FSTD koji se koriste za osposobljavanje (ako je primjenjivo, uključujući oznaku u slovima kako je navedeno na potvrdi kvalifikacije):
6.	Aerodrom(i) i operativno(a) mjesto(a) Kontakt podaci (adresa, telefon, adresa e-pošte) svih aerodroma i operativnih mjesta koje koristi DTO za provođenje osposobljavanja:
7.	Datum planiranog početka osposobljavanja:
8.	Zahtjev za odobrenje standardizacijskog kursa za ispitivače i seminara za osvježanje znanja (ako je primjenjivo) ☐ DTO podnosi zahtjev za odobrenje prethodno navedenih programa osposobljavanja za ispitivače za jedrilice ili balone u skladu sa DTO.GEN.110(b) i DTO.GEN.230(c) Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika.
9.	Izjava DTO je sastavio sigurnosnu politiku u skladu s Aneksom VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika, a posebno s njegovom tačkom DTO.GEN.210(a)(1)(ii), te će primjenjivati tu politiku tokom svih aktivnosti osposobljavanja obuhvaćenih prijavom. DTO ispunjava bitne zahtjeve iz Aneksa X ovog pravilnika, zahtjeve iz Aneksa I (Dio-FCL) i Aneksa VIII (Dio-DTO) ovog pravilnika i zahtjeve iz Aneksa III (Dio-BFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone i Aneksa III (Dio-SFCL) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilica i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice te će tokom svih aktivnosti osposobljavanja obuhvaćenih prijavom nastaviti ispunjavati te zahtjeve. Potvrđujemo da su sve informacije u ovoj prijavi, uključujući njene anekse (ako je primjenjivo), potpune i tačne. Ime, datum i potpis predstavnika DTO. Ime, datum i potpis rukovoditelja osposobljavanja DTO.

⁽¹⁾ U slučaju izmjena treba ispuniti samo tačku 1. i polja u kojima su izmjene.

ANEKS IX

Zrakoplovi iz člana 2. tačka (b)

- (1) Kategorije zrakoplova s posadom na koje se ovaj pravilnik ne primjenjuje:
- (a) historijski zrakoplovi koji ispunjavaju sljedeće kriterije:
 - (i) zrakoplovi:
 - čije prvobitno projektovanje prethodi 1. januaru 1955. godine i
 - čija je proizvodnja prestala prije 1. januara 1975. godine;

ili

- (ii) zrakoplovi koji su od jasnog historijskog značaja, u vezi sa:
 - učestvovanjem u važnom historijskom događaju,
 - važnim korakom u razvoju zrakoplovstva ili
 - važnom ulogom koju su imali u Oružanim snagama Bosne i Hercegovine;

ili

- (b) zrakoplovi posebno projektovani ili prilagođeni u istraživačke, eksperimentalne ili naučne svrhe, koji će se vjerovatno proizvoditi u vrlo ograničenom broju;
- (c) zrakoplovi, uključujući one dostavljene u kompletu sastavnih dijelova, pri čemu je najmanje 51% zadataka izrade i sastavljanja obavio amater ili neprofitno udruženje amatera za vlastitu upotrebu i u nekomercijalne svrhe;
- (d) zrakoplovi koje su upotrebljavale vojne snage, osim ako se radi o tipu zrakoplova za koji je Agencija ili nadležni organ utvrdio standard za projektovanje;
- (e) zrakoplovi čija mjerljiva brzina sloma uzgona ili najmanja stalna brzina letenja pri slijetanju ne premašuje 35 čvorova kalibrirane brzine (CAS), helikopteri, motorni padobrani, jedrilice i motorne jedrilice, koji imaju najviše dva sjedišta i maksimalnu masu pri polijetanju (MTOM), kako je zabilježila BHDCA, koja ne premašuje:

	Avion/helikopter/motorni padobran/motorna jedrilica	Jedrilice	Amfibijski avion ili avion/helikopter s plovcima	Padobran za ponovno dizanje pričvršćen na konstrukciju
jednosjed	300 kg MTOM	250 kg MTOM	dodatnih 30 kg MTOM	dodatnih 15 kg MTOM
dvosjed	450 kg MTOM	400 kg MTOM	dodatnih 45 kg MTOM	dodatnih 25 kg MTOM

Kada amfibijski avion ili avion/helikopter s plovcima funkcioniše i kao avion/helikopter s plovcima i kao kopneni avion/helikopter, mora biti ispod primjenjive granice MTOM.

- (f) jednosjedi i dvosjedi žiroplani čiji MTOM ne premašuje 600 kg;
 - (g) replike zrakoplova koji ispunjavaju kriterije iz (a) ili (d) i čija je projektovana struktura slična originalnom zrakoplovu;
 - (h) baloni i zračni brodovi za jednu ili dvije osobe čija najveća projektovana zapremina u slučaju vrućeg zraka ne premašuje 1 200 m³, a u slučaju drugog uzgorskog plina ne premašuje 400 m³;
 - (i) svi ostali zrakoplovi s posadom čija maksimalna masa praznog zrakoplova, uključujući gorivo, ne premašuje 70 kg.
- (2) Nadalje, ovaj se pravilnik ne primjenjuje na:
- (a) privezane zrakoplove bez pogonskog sistema s maksimalnom dužinom spone od 50 m, i
 - (i) MTOM zrakoplova, uključujući njegov korisni teret, manjim od 25 kg, ili
 - (ii) u slučaju zrakoplova lakših od zraka, najvećom projektovanom zapreminom zrakoplova manjom od 40 m³;
 - (b) privezane zrakoplove s MTOM koji ne premašuje 1 kg.

ANEKS X

Bitni zahtjevi u pogledu posade zrakoplova

1. OSPOSOBLJAVANJE PILOTA

1.1 Upošteno

Osoba koja se osposobljava za pilota zrakoplova mora biti dovoljno zrela u obrazovnom, fizičkom i psihičkom smislu kako bi mogla usvojiti, zadržati i pokazati odgovarajuće teorijsko znanje i praktične vještine.

1.2 Teorijsko znanje

Pilot mora steći i održavati nivo znanja koja odgovara dužnostima koje se obavljaju u zrakoplovu i koja je proporcionalna rizicima povezanim s vrstom aktivnosti. Takvo znanje mora obuhvatati barem sljedeće:

- (a) zrakoplovno pravo;
- (b) opšte znanje o zrakoplovima;
- (c) tehnička pitanja u vezi s kategorijom zrakoplova;
- (d) izvođenje i planiranje leta;
- (e) ljudske sposobnosti i ljudska ograničenja;
- (f) meteorologiju;
- (g) navigaciju;
- (h) operativne postupke, uključujući upravljanje resursima;
- (i) načela letenja;
- (j) komuniciranje i
- (k) vještine netehničke prirode, uključujući otkrivanje prijetnji i grešaka, te upravljanje njima.

1.3 Dokazivanje i održavanje teorijskog znanja

1.3.1 Sticanje i zadržavanje teorijskog znanja mora se dokazivati kontinuiranim ocjenjivanjem tokom osposobljavanja i, prema potrebi, polaganjem ispita.

1.3.2 Mora se održavati odgovarajući nivo stečenog teorijskog znanja. To se mora dokazivati redovnim ocjenjivanjem, ispitima, testovima ili provjerama. Učestalost ispita, testova ili provjera mora biti proporcionalna nivou rizika povezanog s aktivnošću.

1.4 Praktične vještine

Pilot mora steći i održavati praktične vještine potrebne za obavljanje svojih dužnosti u zrakoplovu. Takve vještine moraju biti proporcionalne rizicima povezanim s vrstom aktivnosti i obuhvatati, ako to odgovara dužnostima koje se obavljaju u zrakoplovu, sljedeće:

- (a) aktivnosti prije polijetanja i tokom leta, uključujući određivanje performansi, mase i ravnoteže zrakoplova, inspeksijski pregled i servisiranje zrakoplova, planiranje raspoloživosti goriva/energije, procjenu meteoroloških uvjeta, planiranje rute letenja, ograničenja zračnog prostora i raspoloživost poletno-sletne staze;
- (b) operacije na aerodromu i u aerodromskom prometnom krugu;
- (c) mjere opreza i postupke za izbjegavanje sudara;
- (d) upravljanje zrakoplovom na osnovu vanjskih vizuelnih referentnih tačaka;
- (e) letačke manevre, uključujući one u kritičnim situacijama, i s tim povezane manevre za "sprečavanje strmoglavljenja", u mjeri u kojoj su tehnički izvodljivi;
- (f) polijetanja i slijetanja u uobičajenim uvjetima i pri bočnom vjetru;
- (g) letenje samo na osnovu instrumenata, u skladu s vrstom aktivnosti;
- (h) operativne postupke, uključujući timske vještine i upravljanje resursima, u skladu s vrstom operacije i time je li posada jednočlana ili višečlana;
- (i) navigaciju i provođenje pravila letenja i s tim povezanih postupaka, koristeći se, prema potrebi, vizuelnim ili navigacijskim pomagalicama;
- (j) neuobičajene i vanredne operacije, uključujući simulirane kvarove opreme zrakoplova;
- (k) poštovanje postupaka za usluge u zračnom prometu i komunikacijskih postupaka;
- (l) posebne aspekte s obzirom na tip ili razred zrakoplova;

- (m) dodatno osposobljavanje za sticanje praktičnih vještina koje se može zahtijevati za ublažavanje rizika povezanih s određenim aktivnostima i
- (n) vještine netehničke prirode, uključujući one koje se odnose na otkrivanje prijetnji i grešaka, te upravljanje njima uz pomoć ocjenjivačke metodologije, zajedno s procjenom tehničkih vještina.

1.5 Dokazivanje i održavanje praktičnih vještina

1.5.1 Pilot mora dokazati da je sposoban izvoditi postupke i manevre na stepenu stručnosti koji odgovara dužnostima koje se obavljaju u zrakoplovu, i to:

- (a) upravljanjem zrakoplovom u okviru njegovih ograničenja;
- (b) dobrim rasuđivanjem i dobrim pilotiranjem;
- (c) primjenom zrakoplovnog znanja;
- (d) održavanjem kontrole nad zrakoplovom sve vrijeme tako da bude osiguran uspješan ishod postupka ili manevra; i
- (e) vještine netehničke prirode, uključujući one koje se odnose na otkrivanje prijetnji i grešaka, te upravljanje njima uz pomoć ocjenjivačke metodologije, zajedno s procjenom tehničkih vještina.

1.5.2 Mora se održavati odgovarajući nivo stečenog praktičnog znanja. To se mora dokazivati redovnim ocjenjivanjem, ispitima, testovima ili provjerama. Učestalost ispita, testova ili provjera mora biti proporcionalna nivou rizika povezanog s aktivnošću.

1.6 Nivo jezičke sposobnosti

Pilot mora posjedovati nivo jezičke sposobnosti koji odgovara dužnostima koje se obavljaju u zrakoplovu. Takav nivo sposobnosti uključuje:

- (a) sposobnost razumijevanja dokumenata s meteorološkim podacima;
- (b) upotrebu letačkih rutnih, odlaznih i prilaznih karata, te pripadajućih dokumenata s letačkim informacijama i
- (c) sposobnost komuniciranja s drugim letačkim posadama i službama za usluge u zračnoj plovidbi tokom svih faza leta, uključujući pripremu leta, na jeziku koji se upotrebljava u radijskoj komunikaciji u vezi s letom.

1.7 Uređaji za osposobljavanje koji simuliraju let

Ako se uređaj za osposobljavanje koji simulira let (FSTD) upotrebljava za osposobljavanje ili dokazivanje da su praktične vještine stečene ili održane, taj uređaj mora zadovoljiti određeni nivo performanse u područjima koja su relevantna za obavljanje povezanih zadataka. Naročito, imitacija konfiguracije zrakoplova, obilježja upravljanja, performansi zrakoplova i ponašanja sistema mora odgovarajuće predstavljati zrakoplov.

1.8 Kurs osposobljavanja

1.8.1 Osposobljavanje se mora provoditi uz pomoć kursa osposobljavanja.

1.8.2 Kurs osposobljavanja mora ispunjavati sljedeće uvjete:

- (a) za svaku vrstu kursa mora se izraditi nastavni plan i
- (b) kurs osposobljavanja mora se sastojati od raščlanjenih elemenata teorijske nastave i praktičnog podučavanja iz letenja (uključujući osposobljavanje na simulatoru), prema potrebi.

1.9 Instruktori

1.9.1 Teorijska nastava

Teorijsku nastavu moraju izvoditi odgovarajuće kvalificirani instruktori. Oni moraju:

- (a) imati odgovarajuće znanje u području u kojem se nastava izvodi i
- (b) biti sposobni primjenjivati odgovarajuće metode podučavanja.

1.9.2 Nastava iz letenja i osposobljavanje na simulatoru letenja

Nastavu iz letenja i osposobljavanje na simulatoru letenja moraju izvoditi odgovarajuće kvalificirani instruktori koji imaju sljedeće kvalifikacije:

- (a) ispunjavaju zahtjeve u vezi s teorijskim znanjem i iskustvom koji su primjereni nastavi koja se izvodi;
- (b) sposobni su primjenjivati odgovarajuće metode podučavanja;
- (c) vježbali su metode podučavanja u letačkim manevrima i postupcima koji su predmet nastave iz letenja;
- (d) dokazali su sposobnost izvođenja nastave u onim područjima u kojima se nastava i podučavanje iz letenja treba izvoditi, uključujući podučavanje o postupcima prije leta, nakon leta i na tlu i
- (e) redovno pohađaju osposobljavanja za obnovu znanja kako bi se osigurala ažurnost standarda nastave.

Instruktori leta koji provode osposobljavanje u zrakoplovu takođe moraju imati ovlaštenje za obavljanje dužnosti vođe zrakoplova u zrakoplovu za koji se izvodi nastava, osim ako je riječ o osposobljavanju za nove tipove zrakoplova.

1.10 Ispitivači

Osobe odgovorne za ocjenjivanje pilotskih vještina moraju:

- (a) ispunjavati zahtjeve za instruktore leta ili instruktore simulacije letenja i
- (b) biti sposobne ocijeniti vještine pilota i provoditi testove letenja i provjere tokom leta.

2. ZAHTJEVI U POGLEDU ISKUSTVA – PILOTI

Osoba koja djeluje kao član letačke posade, instruktor ili ispitivač mora steći i održavati dostatno iskustvo za dužnosti koje se obavljaju, osim ako je provedbenim aktima donesenima na osnovu ovog pravilnika predviđeno da se te kompetencije dokazuju u skladu s tačkom 1.5.

3. ZDRAVSTVENA SPOSOBNOST – PILOTI

3.1 Zdravstveni kriteriji

3.1.1 Svi piloti moraju periodično dokazivati zdravstvenu sposobnost da na zadovoljavajući način mogu obavljati svoje dužnosti, uzimajući u obzir vrstu aktivnosti. To se mora dokazivati odgovarajućom procjenom na osnovu najbolje prakse zrakoplovne medicine, uzimajući u obzir vrstu aktivnosti i moguća psihička i fizička pogoršanja stanja zbog starosne dobi.

Zdravstvena sposobnost, koja obuhvata fizičku i psihičku sposobnost, znači stanje bez bolesti ili invalidnosti zbog koje pilot ne bi mogao:

- (a) obavljati zadatke potrebne za upravljanje zrakoplovom;
- (b) u svakom trenutku obavljati dužnosti koje su mu dodijeljene ili
- (c) pravilno zapažati svoju životnu sredinu.

3.1.2 Ako zdravstvena sposobnost nije u potpunosti dokazana, mogu se primijeniti mjere ublažavanja kojima se osigurava istovjetna sigurnost letenja.

3.2 Zrakoplovno-medicinski ispitivači

Zrakoplovno-medicinski ispitivač:

- (a) mora biti kvalificiran i imati odobrenje za samostalan rad (licenca) kao ljekar;
- (b) mora imati završeno osposobljavanje iz zrakoplovne medicine, te mora redovno pohađati osposobljavanja

- za obnovu znanja iz zrakoplovne medicine kako bi se osigurala ažuriranost standarda ocjenjivanja i
- (c) morao je steći praktično znanje i iskustvo o uvjetima u kojima piloti obavljaju svoje dužnosti.

3.3 Zrakoplovno-medicinski centri

Zrakoplovno-medicinski centri moraju ispunjavati sljedeće uvjete:

- (a) imati sva sredstva potrebna za ispunjavanje svih odgovornosti povezanih s njihovim privilegijama. Ta sredstva uključuju, između ostalog, objekte, osoblje, opremu, alate i materijale, dokumentaciju o zadacima, odgovornostima i postupcima, pristup relevantnim podacima i vođenje evidencije;
- (b) u zavisnosti od vrste aktivnosti koja se obavlja, te veličini organizacije, imati uspostavljen sistem upravljanja radi osiguravanja usklađenosti s bitnim zahtjevima navedenima u ovom aneksu, radi upravljanja sigurnosnim rizicima, te nastojanja za kontinuiranim poboljšavanjem tog sistema i održavati takav sistem, te
- (c) prema potrebi, imati uspostavljene aranžmane s drugim odgovarajućim organizacijama radi osiguravanja trajne usklađenosti s ovim zahtjevima.

4. ČLANOVI KABINSKE POSADE

4.1 Uopšteno

Članovi kabinske posade moraju:

- (a) biti osposobljeni i redovno provjeravani kako bi postigli i održali nivo kompetencija potreban za obavljanje dodijeljenih im dužnosti u pogledu sigurnosti, i
- (b) biti periodično podvrgnuti procjeni zdravstvene sposobnosti za sigurno obavljanje dodijeljenih im dužnosti u pogledu sigurnosti. To se mora dokazati odgovarajućom procjenom na osnovu najbolje prakse zrakoplovne medicine.

4.2 Kurs osposobljavanja

4.2.1 Ako je to prikladno za vrstu operacije ili privilegija, osposobljavanje se mora provoditi uz pomoć kurseva osposobljavanja.

4.2.2 Kurs osposobljavanja mora ispunjavati sljedeće uvjete:

- (a) za svaku vrstu kursa mora se izraditi nastavni plan i
- (b) kurs osposobljavanja mora se sastojati od raščlanjenih elemenata teorijske nastave i praktične obuke (uključujući osposobljavanje na simulatoru), ako je to primjenjivo.

4.3 Instruktori kabinske posade

Nastavu moraju izvoditi odgovarajuće kvalificirani instruktori. Ti instruktori moraju:

- (a) imati odgovarajuće znanje u području u kojem se nastava izvodi;
- (b) biti sposobni primjenjivati odgovarajuće metode podučavanja i
- (c) redovno pohađati osposobljavanja za obnovu znanja kako bi se osigurala ažuriranost standarda nastave.

4.4 Ispitivači kabinske posade

Osobe odgovorne za ispitivanje kabinske posade moraju:

- (a) ispunjavati zahtjeve za instruktore kabinske posade i
- (b) biti sposobni ocijeniti vještine kabinske posade i provoditi ispite.

5. ORGANIZACIJE ZA OSPOSOBLJAVANJE

Organizacija za osposobljavanje pilota ili kabinske posade mora ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- (a) imati sva sredstva potrebna za ispunjavanje obaveza povezanih sa svojom djelatnošću. Ta sredstva uključuju, između ostalog, objekte, osoblje, opremu, alate i materijale, dokumentaciju o zadacima, odgovornostima i postupcima, pristup relevantnim podacima i vođenje evidencije;
- (b) u zavisnosti od osposobljavanja koje se provodi, te veličini organizacije, organizacija mora provoditi i održavati sistem upravljanja radi osiguravanja usklađenosti s bitnim zahtjevima navedenima u ovom aneksu, radi upravljanja sigurnosnim rizicima, između ostalih, i rizicima povezanim s pogoršanjem standarda osposobljavanja, te radi nastojanja za kontinuiranim poboljšavanjem tog sistema, i
- (c) prema potrebi, uspostaviti aranžmane s drugim odgovarajućim organizacijama radi osiguravanja trajne usklađenosti s tim zahtjevima.

ANEKS XI

(Dodatni zahtjevi BHDCA u pogledu primjene Aneksa I, IV i VI ovog pravilnika)

1. Dodatni zahtjevi za primjenu člana 16. (Postojeće dozvole pilota) i člana 25. (Osposobljavanje za ovlaštenje za tip zrakoplova i podaci o operativnoj prikladnosti) ovog pravilnika
- 1.1 Nositeljima JAR neusaglašenih dozvola pilota aviona i helikoptera koji nisu podnijeli zahtjev za zamjenu u Part-FCL dozvolu, BHDCA izdaje dozvolu na novom obrascu, opisanom u tački 1.7.
- 1.2 Odredbe ovog pravilnika shodno se primenjuju na produžavanje i obnovu važenja ovlaštenja i potvrda instruktora, koje se odnose na JAR neusaglašene dozvole.
- 1.3 U pogledu specifikacija JAR neusaglašenih dozvola pilota primenjuju se sve odredbe Aneksa VI (Part-ARA), osim serijskog broja dozvole, koji je već definiran i koji se zadržava. Na naslovnoj strani nalazi se grb Bosne i Hercegovine, tekst: Bosna i Hercegovina, Ministarstvo komunikacija i prometa, Direkcija za civilno zrakoplovstvo, Pilotska dozvola i izjava izdato u skladu sa ICAO standardima, napisano na jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini i engleskom jeziku, i prostor u kome se vrši upis oznake vrste dozvole koja se izdaje.
- 1.4 Za izdavanje ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdato od Agencije, kandidat mora da posjeduje dozvolu iz Aneksa I ovog pravilnika. Oznaka tipa zrakoplova za koju se pilot obučava preuzima se iz potvrde o tipu zrakoplova izdatog od nadležnog organa države koja je izdala potvrdu o tipu.
- 1.5 Obuku pilota za izdavanje ili obnovu ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdato od Agencije, može da vrši instruktor letenja na tom tipu zrakoplova ili klasi zrakoplova koji posjeduje posebno odobrenje za vršenje te obuke izdato od strane BHDCA ili organizacija odobrena za obuku pilota na predmetnom tipu zrakoplova, odnosno klasi zrakoplova.
- 1.6 Praktični ispit za sticanje ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova i ispit za produžavanje roka važenja ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdato od Agencije provodi lice koje za to ovlasti BHDCA posebnim rješenjem.
- 1.7 U pogledu ostalih uvjeta koji se odnose na izdavanje, produžavanje ili obnovu ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdato od Agencije, shodno se primenjuju zahtjevi Aneksa I ovog pravilnika.

- 1.8 Kandidatu koji posjeduje Part-FCL dozvolu i stekne ovlaštenje za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije, BHDCA izdaje dodatak na Part-FCL dozvolu, na osnovu koje stiče sva prava nositelja ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova koji nema potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije i isti sadrži:
- grb Bosne i Hercegovine, tekst: Bosna i Hercegovina, Ministarstvo komunikacija i prometa, Direkcija za civilno zrakoplovstvo, naziv dozvole, opšte podatke o nositelju dozvole (broj dozvole, prezime i ime, datum rođenja, mjesto rođenja, državljanstvo, adresa i potpis) i podatke o izdavanju dozvole;
 - podatke o stečenim i posebnim ovlaštenjima i napomenu;
 - evidenciju o stečenim i posebnim ovlaštenjima, kojima se produžava važenje, i njihov rok važenja.
2. **Dodatni zahtjevi za primjenu člana 26. ovog pravilnika (Priznavanje iskustva stečenog tokom vojne službe radi izdavanja dozvola pilota) u pogledu dozvola pilota aviona i helikoptera, ovlaštenja za instrumentalno letenje, ovlaštenja za letenje na klasi ili tipu zrakoplova potvrda instruktora i ovlaštenja za akrobatsko letenje**
- 2.1 Državljanima Bosne i Hercegovine, koji su osposobljeni za pilota po vojnom program obuke, a službovali su u Oružanim snagama Bosne i Hercegovine, za sticanje dozvole pilota aviona i helikoptera priznaje se služba u Oružanim snagama pod sljedećim uvjetima:
- 2.1.1 Za sticanje dozvole privatnog pilota aviona ili helikoptera (PPL(A/H)), kandidat mora da:
- ispuní uvjete propisane FCL.210.A, odnosno FCL.210.H koji se odnose na iskustvo i priznavanje vremena letenja;
 - položi ispit iz predmeta "Zrakoplovni propisi" u skladu sa FCL.215;
 - položi praktičan ispit u skladu sa FCL.235.
- 2.1.2 Za sticanje dozvole profesionalnog pilota aviona ili helikoptera (CPL(A/H)), kandidat mora da:
- ispuní uvjete koji se odnose na iskustvo propisane u Dodatku 3 Aneksa I (CPL modularni program obuke - Avioni - tačka 12, odnosno, CPL modularni program obuke - Helikopteri - tačka 11);
 - položi teorijski ispit iz predmeta u skladu sa FCL.310;
 - položi praktičan ispit u skladu sa FCL.320.
- 2.1.3 Za sticanje dozvole prometnog pilota aviona ili helikoptera (ATPL(A/H)), kandidat mora da:
- ispuní uvjete propisane FCL.510.A(b), odnosno FCL.510.H(b), koji se odnose na zahtijevano iskustvo;
 - završi teorijsku obuku u odobrenom centru za obuku u skladu sa FCL.515(a);
 - položi teorijski ispit iz predmeta u skladu sa FCL.515(b);
 - položi praktičan ispit u skladu sa FCL.520.A, odnosno FCL.520.H.
- 2.1.4 Za sticanje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR), kandidat mora da:
- ispuní uvjete propisane u skladu sa FCL.610;
 - ispuní uvjete propisane u skladu sa FCL.615(a)(2) koji se odnose na zahtijevanu praktičnu obuku;
 - završi dodatnu praktičnu obuku ako rukovoditelj obuke odobrenog centra za obuku procijeni da je ona potrebna;
 - završi teorijsku obuku u odobrenom centru za obuku u skladu sa FCL.615(a);
 - položi teorijski ispit iz predmeta u skladu sa FCL.615(b);
 - položi praktičan ispit u skladu sa FCL.620.
- 2.1.5 Za izdavanje ovlaštenja za letenje na klasi ili tipu zrakoplova kandidat mora da dostavi dokaz da je završio obuku za odgovarajuću klasu ili tip zrakoplova u Oružanim snagama, da ispunjava uvjete iz FCL.720.A za avione, odnosno FCL.720.H za helikoptere koji se odnose na potrebno iskustvo i da položi praktičan ispit u skladu sa FCL.725(c).
- 2.2 Ispit za izdavanje ovlaštenja za instrumentalno letenje može se kombinirati sa ispitom za izdavanje ovlaštenja za letenje na klasi ili tipu zrakoplova.
- 2.3 Prije pristupanja praktičnom ispitu na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova koji posjeduje potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije, kandidat mora da u odobrenom centru za obuku završi dodatnu obuku ako rukovoditelj obuke tog centra procijeni da je obuka potrebna.
- 2.4 Praktičan ispit može se provesti na odgovarajućoj klasi ili tipu vojnog zrakoplova za koji je kandidat osposobljen u Oružanim snagama, ako je taj zrakoplov odgovarajuće opremljen za tu namjenu i ako postoji ekvivalentna klasa ili tip zrakoplova koji posjeduje potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije. Ako je ispit za sticanje dozvole ili ovlaštenja proveden na klasi ili tipu vojnog zrakoplova, dozvola se ograničava za letenje na zrakoplovima koji su upisani u Registar civilnih zrakoplova koji vodi BHDCA.
- 2.5 Ograničenje iz tačke 2.4 ovog aneksa se ukida kada nositelj dozvole izvrši provjeru stručnosti ili praktičan ispit na odgovarajućem civilnom zrakoplovu koji posjeduje potvrdu o tipu zrakoplova izdatu od Agencije.
- 2.6 Za sticanje potvrde nastavnika letenja na avionu ili helikopteru (FI(A/H)), kandidat mora da dostavi dokaze o tome da je završio kurs nastavnika letenja tokom vojne službe i da položi procjenu osposobljenosti u skladu sa zahtjevom FCL.935.
- 2.7 Stečena prava su ograničena na način propisan zahtjevom u FCL.910.FI(a) i (b) osim ako kandidat dostavi dokaze da je tokom vojne službe ispunio uvjete propisane u zahtjevima FCL.910.FI(c).
- 2.8 Za sticanje ovlaštenja za akrobatsko letenje kandidat mora da dostavi dokaze o tome da je tokom vojne službe završio obuku za akrobatsko letenje.
- 2.9 Stečena prava su ograničena na letenje na klasi ili tipu zrakoplova na kojem je završena obuka za akrobatsko letenje, pod uvjetom da kandidat posjeduje važeće ovlaštenje za letenje na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova.
3. **Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.015(c) Aneksa I ovog pravilnika**
- Izuzetno od odredbe FCL.015(c) Aneksa I ovog pravilnika, nositelj pilotskih dozvola izdatih od strane BHDCA u skladu sa Aneksom I ovog pravilnika, koji steknu dozvolu u nekoj od država članica ili državi sa kojom Bosna i Hercegovina ima potpisan bilateralni ili multilateralni sporazum, mogu nastaviti da koriste prava i privilegije iz dozvole izdate od strane BHDCA sve do punopravnog priznavanja te dozvole od strane država članica ili države sa kojom Bosna i Hercegovina ima potpisan bilateralni ili multilateralni sporazum.
4. **Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.020 Aneksa I ovog pravilnika**
- 4.1 Odobren centar za obuku dužan je, prije početka praktične obuke kandidata, podnijeti BHDCA zahtjev za izdavanje dozvole pilota učenika.
- 4.2 Ako je pilot učenik maloljetno lice, uz zahtjev za izdavanje dozvole odobreni centar za obuku podnosi i ovjerenu pisanu saglasnost oba roditelja ili staratelja za pohađanje obuke.
- 4.3 Pilot učenik je dužan da nosi sa sobom dozvolu pilota učenika tokom provođenja praktične obuke na zrakoplovu.

- 4.4 Dozvola pilota učenika se izdaje sa rokom važenja od tri godine.
- 4.5 Dozvola pilota učenika se izdaje na obrascu i isti sadrži:
- grb Bosne i Hercegovine, tekst: Bosna i Hercegovina, Ministarstvo komunikacija i prometa, Direkcija za civilno zrakoplovstvo, naziv dozvole;
 - opšte podatke o nositelju dozvole (broj učeničke dozvole, prezime i ime, datum rođenja, mjesto rođenja, državljanstvo, adresa i potpis), naziv organizacije u kojoj se školuje pilot, datum prvog izdavanja dozvole, datum izdavanja, potpis i pečat odgovornog lica;
 - upozorenje kojim se obavezuje nositelj dozvole o obaveznoj nošenju dokumenta sa fotografijom radi utvrđivanja identiteta;
 - podatke o ovlaštenjima za koje se školuje i napomenu;
- 5. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.030 Aneksa I i ARA.FCL.205 Aneksa VI ovog pravilnika**
- 5.1 Prilikom odobravanja polaganja praktičnog ispita sa ciljem izdavanja dozvole, izdavanja ovlaštenja ili potvrde nastavnika letenja, BHDCA određuje ispitivača za provođenje ispita praktične obučenosti ili procjene stručnosti sa liste koja je u skladu sa ARA.FCL.205(b). Pri provođenju provjere stručnosti sa ciljem produžavanja ili obnove ovlaštenja za klasu ili tip zrakoplova ili procjene osposobljenosti sa ciljem produžavanja ili obnove potvrde nastavnika letenja, kandidat sam bira ispitivača sa pomenute liste.
- 5.2 Preporuka za polaganje praktičnog ispita iz FCL.030(b) važi šest mjeseci od dana kada je kandidat završio praktičnu obuku ili dodatnu praktičnu obuku, osim preporuke za sticanje ovlaštenja za letenje na klasi ili tipu zrakoplova. Ako u definiranom roku kandidat ne pristupi polaganju praktičnog ispita, kandidat mora da, prije polaganja praktičnog ispita, završi dodatnu praktičnu obuku, koju određuje odobreni centar za obuku (ATO), u zavisnosti od nivoa osposobljenosti kandidata i pokazane vještine letenja.
- 6. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.055 Aneksa I ovog pravilnika**
- 6.1 Pravo korištenja radio-telefonije na jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini i/ili na engleskom jeziku upisuje se u rubriku XII pilotske dozvole ("Prava radio-telefonije") saglasno uvjetima sticanja predmetne dozvole ili ovlaštenja.
- 6.2 Upis jezika u dozvolu vrši se za jezik na kojem je vođena teorijska i praktična obuka kandidata odnosno radio-komunikacija tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti. Upis jezika radio-telefonske komunikacije u dozvolu je definiran oznakom jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini "R/T 'naziv jezika' jezik" odnosno za engleski jezik "R/T English language".
- 6.3 Prije pristupanja teorijskoj ili praktičnoj obuci kandidata na engleskom jeziku, odnosno polaganja praktičnog ispita ili provjere stručnosti tokom kojeg se radio-komunikacija vodi na engleskom jeziku, kandidat mora da pokaže znanje engleskog jezika, najmanje na operativnom nivou (nivo 4). Traženi nivo znanja engleskog jezika kandidat dokazuje dokumentom koji je izdao ispitivač ili test centar, odobren od strane nadležnih zrakoplovnih vlasti za navedenu aktivnost.
- 6.4 Kandidatu kome je jedan od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini maternji jezik, upisuje se u pilotsku dozvolu maternji jezik, koji kandidat na osnovu izjave smatra takvim, a na kojem je razumio teorijsku i praktičnu nastavu, i isti je procijenjen kao ekspertski nivo znanja datog jezika (nivo 6). Pod maternjim jezikom podrazumijeva se onaj jezik koji kandidat najbolje razumije i koristi, odnosno koji je kao dijete prvo naučio, najbolje razumio i koristio. Kandidatu mogu biti upisani i drugi jezici koji su u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini, pri čemu je kandidat dužan dostaviti dokaze o ekspertskom nivou znanja datog jezika
- 6.5 Tokom polaganja praktičnog ispita ili provjere stručnosti tokom koje će se radio-komunikacija voditi na jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini, kandidat kome isti nije maternji jezik mora da pokaže znanje navedenog jezika pred ovlaštenim ispitivačem, najmanje na operativnom nivou (nivo 4).
- 6.6 Rok važenja operativnog i naprednog nivoa znanja engleskog jezika se računa od dana kada je kandidat položio odgovarajući ispit. U slučaju produžavanja roka važenja privilegije, rok teče od datuma isticanja važenja pod uvjetom da je kandidat položio odgovarajući ispit u okviru posljednjih šest mjeseci važenja kvalifikacije. Znanje engleskog jezika koje je stečeno u inostranstvu može da se prizna kao osnov za produžavanje važenja nivoa znanja engleskog jezika koje je već upisano u dozvolu, ako iz dokumentacije može da se ustanovi datum kada je izvršena provjera znanja jezika i nivo znanja koju je kandidat pokazao.
- 6.7 Nositeljima dozvole pilota lakih zrakoplova (LAPL) BHDCA može upisati znanje engleskog jezika u dozvolu pod uvjetima kako je to propisano u FCL.055.
- 6.8 Priznavanje nivoa znanja engleskog jezika koje je stečeno u inostranstvu i upisano u stranu dozvolu pilota ili na posebnom dokumentu može biti priznato radi inicijalnog upisa postojeće privilegije u dozvolu pilota koju izdaje BHDCA ukoliko je isto izdato od strane nadležne zrakoplovne vlasti države članice Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) ili od strane centra za obuku koji je odobren od tih zrakoplovnih vlasti. Prije priznavanja nivoa znanja engleskog jezika, BHDCA može provjeriti kod nadležne zrakoplovne vlasti vjerodostojnost podataka i prava koji su predmet priznavanja.
- 6.9 Tokom provođenja praktičnog ispita, provjere stručnosti, procjene osposobljenosti ili kompanijske provjere stručnosti, ispitivač koji posjeduje ekspertski nivo znanja engleskog jezika (nivo 6) i koji je posebno certificiran od strane BHDCA za procjenu nivoa znanja engleskog jezika, može da izvrši procjenu znanja engleskog jezika kandidata sa ciljem produžavanja važenja operativnog (nivo 4) i naprednog nivoa znanja engleskog jezika (nivo 5).
- 6.10 Tokom provođenja praktičnog ispita, provjere stručnosti, procjene osposobljenosti ili kompanijske provjere stručnosti, ispitivač koji posjeduje napredni nivo znanja engleskog jezika (nivo 5) i koji je posebno odobren od strane BHDCA za procjenu nivoa znanja engleskog jezika, može da izvrši procjenu znanja engleskog jezika kandidata sa ciljem produžavanja važenja operativnog nivoa znanja engleskog jezika (nivo 4).

- 6.11 Procjenu znanja engleskog jezika kandidata iz tač. 6.9 i 6.10 ispitivač dostavlja u vidu izvještaja u BHDCA radi upisa ili produžavanja procijenjenih nivoa znanja engleskog jezika u dozvoli pilota.
- 7. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.070 Aneksa I i ARA.GEN.355 I ARA.FCL.250 Aneksa VI ovog pravilnika**
- 7.1 Pored slučajeva propisanih u ARA.FCL.250(a) Aneksa VI ovog pravilnika, BHDCA suspenduje ili stavlja van snage potvrdu ispitivača letenja i u sljedećim slučajevima:
- ako je ispitivač kažnjen za zrakoplovni prekršaj;
 - ako je doneseno rješenje o djelimičnoj ili potpunoj suspenziji korištenja pilotske dozvole ispitivača;
 - ako se ustanovi da se ispitivač prilikom provođenja ispita i provjera stručnosti nije pridržavao standarda propisanih ovim pravilnikom i Priručnikom za ispitivače (Flight Examiner Manual);
 - ako je ispitivač pravosnažno osuđen za kazneno djelo koje se odnosi na sigurnost vazdušnog saobraćaja;
 - ako je učinio drugi propust, koji ga diskredituje za obavljanje poslova ispitivača.
- 7.2 Suspenzija potvrde ispitivača letenja može da traje najduže šest mjeseci od dana dostavljanja rješenja o suspenziji.
- 7.3 Obavještenje o suspenziji potvrde ispitivača letenja BHDCA objavljuje na svojoj zvaničnoj internet stranici.
- 7.4 Ako se po donošenju rješenja o suspenziji potvrde ispitivača letenja utvrdi da postoje razlozi zbog kojih nositelj potvrde više ne može da obavlja poslove ispitivača, BHDCA donosi rješenje o stavljanju van snage potvrde ispitivača letenja.
- 7.5 Ako do isteka roka od šest mjeseci iz 8.4 ove tačke BHDCA ne donese rješenje o stavljanju van snage potvrde ili rješenje o ukidanju suspenzije, smatraće se da je suspenzija prestala.
- 8. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.740(b)(1) Aneksa I ovog pravilnika**
- Kandidat za obnovu važenja ovlaštenja u dozvoli pilota aviona, odnosno helikoptera, nije dužan da završi obuku osvježavanja znanja iz FCL.740(b)(1) ako ispunjava sljedeće uvjete:
- posjeduje važeću stranu dozvolu istog ranga izdatu u skladu sa Aneksom 1 Čikaške konvencije, sa istovjetnim važećim ovlaštenjem za letenje na tipu ili klasi aviona, odnosno helikoptera;
 - u periodu od godinu dana koji prethodi podnošenju zahtjeva za obnovu važenja ovlaštenja ostvario je najmanje deset rutnih sektora kao pilot na odgovarajućoj klasi ili tipu aviona, odnosno u slučaju helikoptera najmanje dva sata letenja na odgovarajućem tipu helikoptera.
- 9. Dodatni zahtjevi za primjenu FCL.740.A; FCL.740.H; FCL.740.PL; FCL.740.As; FCL.625 IR Aneksa I ovog pravilnika**
- 9.1 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.740.A(a)(1) ili FCL.740.A (b)(1) priznaje se za produžavanje roka važenja ovlaštenja za letenje na tipu ili klasi aviona ako kandidat ispunjava uvjet iz FCL.740.A(a)(2), odnosno iz FCL.740.A(b)(1)(ii) za klasu jednomotornih aviona sa jednim pilotom.
- 9.2 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.740.H(a)(1) priznaje se za produžavanje roka važenja ovlaštenja za letenje na tipu helikoptera ako kandidat ispunjava uvjet FCL.740.H(a)(2).
- 9.3 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog FCL.740.PL(a)(1) priznaje se za produžavanje roka važenja ovlaštenja za letenje na tipu zrakoplova sa vertikalnim uzlijetanjem ako kandidat ispunjava uvjet iz FCL.740.PL(a)(2).
- 9.4 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.740.As(a)(1) priznaje se za produžavanje roka važenja ovlaštenja za letenje na tipu zračnog broda ako kandidat ispunjava uvjet iz FCL.740.As (a)(2).
- 9.5 Provjera stručnosti koju kandidat izvrši prije roka propisanog u FCL.625 IR(b)(1) priznaje se za produžavanje roka važenja ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) na avionu, helikopteru ili zračnom brodu.
- 9.6 U slučajevima navedenim od 10.1 do 10.5, početak važenja ovlaštenja za letenje na tipu ili klasi zrakoplova, odnosno ovlaštenja za instrumentalno letenje, računa se od posljednjeg kalendarskog dana mjeseca u kojem je izvršena provjera.
- 10. Dodatni zahtjevi za primjenu MED.S.005(b) Aneksa IV ovog pravilnika**
- U pogledu važenja ljekarskih uvjerenja kabinskog osoblja, primjenjuju se zahtjevi MED.A.045(a)(3) Aneksa IV ovog pravilnika.
- 11. Dodatni zahtjevi za primjenu ARA.FCL.200(b) Aneksa VI ovog pravilnika**
- 11.1 BHDCA izdaje potvrdu instruktora letenja u vidu upisa odgovarajućih prava u dozvolu pilota, osim potvrde instruktora na trenažeru (STI), instruktora za saradnju višechlane posade (MCCI) i instruktora letenja na uređaju za simulirano letenje (SFI), koji se izdaju kao zasebna isprava.
- 11.2 BHDCA izdaje potvrdu ispitivača letenja u vidu zasebne isprave.
- 12. Dodatni zahtjevi za primjenu ARA.FCL.300(c) Aneksa VI ovog pravilnika**
- 12.1 Teorijski ispit za sticanje dozvole pilota lakih zrakoplova (LAPL), dozvole privatnog pilota zrakoplova (PPL) se provodi na jednom od jezika u službenoj upotrebi u Bosni i Hercegovini ili na engleskom jeziku, prema izboru kandidata.
- 12.2 Teorijski ispiti za sticanje dozvole profesionalnog pilota zrakoplova (CPL), dozvole prometnog pilota zrakoplova (ATPL), dozvole pilota višechlane posade (MPL), kao i za sticanje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) se provode na engleskom jeziku.
- 13. Dodatni zahtjevi za primjenu Dodatka I, tačka (a)(2), rubrika XIII Aneksa VI ovog pravilnika**
- 13.1 Kandidat koji je položio teorijski ispit za sticanje dozvole prometnog pilota zrakoplova može da podnese BHDCA zahtjev za izdavanje potvrde o položenom ispitu ili zahtjev da mu se u važeću dozvolu privatnog ili profesionalnog pilota zrakoplova upiše napomena o položenom ispitu. Napomena o položenom ispitu sa datumom kada je kandidat položio posljednji predmet se upisuje u rubriku XIII dozvole ("Napomene") i to kao ATPL Theory credit.

ANEKS XII

Neprimjenjive odredbe

Neprimjenjive odredbe Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. novembra 2011. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa članovima posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Vijeća:

Član 4.

(Postojeće dozvole pilota)

- 8) Do 8. septembra 2021. godine država članica može izdati odobrenje pilotu za uživanje posebnih ograničenih privilegija za upravljanje zrakoplovom u instrumentalnim uvjetima prije nego što pilot ispuni sve potrebne uvjete za izdavanje ovlaštenja za instrumentalno letenje u skladu sa ovom uredbom, uz sljedeće uvjete:

- e) država članica obavješćuje Komisiju, Evropsku agenciju za sigurnost zračne plovidbe i druge države

članice o posebnostima tog odobrenja, uključujući i svoje obrazloženje i procjenu rizika sigurnosti;

- g) država članica obavlja preispitivanje sigurnosnih pitanja povezanih sa provođenjem odobrenja i podnosi izvještaj Komisiji najkasnije do 8. aprila 2017. godine.

Neprimjenjive odredbe Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskog parlamenta i Vijeća od 4. jula 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za sigurnost zračne plovdivbe i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Evropskog parlamenta i Vijeća, te stavljanje van snage Uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 koje se odnose na član 1. stav (3) tač. (e) i (f), odredbe koje se odnose na oblast posade zrakoplova, Poglavlje III – Materijalni zahtjevi, Odjeljak II – Posada zrakoplova i odredbe koje se odnose na Poglavlje IV, Zajednički sistem certifikacije, nadzora i osiguravanja provođenja propisa.

Član 1.

(Predmet i ciljevi)

- (3) Ciljevi utvrđeni u st. (1) i (2) ostvaruju se, između ostalog:
- (e) osnivanjem nezavisne Agencije Evropske unije za sigurnost zračne plovdivbe ("Agencija");
 - (f) ujednačenim provođenjem svih potrebnih akata od strane nacionalnih nadležnih organa i Agencije u okvirima njihovih područja odgovornosti.

Član 23.

(Provedbeni akti u pogledu pilota i članova kabinske posade)

(1)

- (a) različitim kategorijama dozvola pilota i ljekarskih uvjerenja pilota iz člana 21, kao i različita ovlaštenja za takve dozvole pilota koje odgovaraju različitim vrstama aktivnosti koje se obavljaju;
- (b) privilegijama i odgovornostima nositelja dozvola pilota, ovlaštenjima i ljekarskim uvjerenjima pilota;
- (c) pravilima i postupcima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili ukidanje dozvola pilota, ovlaštenja i ljekarskih uvjerenja pilota, uključujući:
 - (i) pravila i postupke za situacije u kojima se takve dozvole, ovlaštenja i ljekarska uvjerenja ne zahtijevaju;
 - (ii) pravila i postupke za zamjenu postojećih dozvola pilota i ljekarskih uvjerenja pilota u dozvole pilota i ljekarska uvjerenja pilota iz člana 21. stav (1);
 - (iii) pravila i postupke za zamjenu postojećih dozvola inženjera leta u dozvole pilota iz člana 21. stav (1);
 - (iv) pravila i postupke za priznavanje osposobljavanja i iskustva u zrakoplovima koji ne podliježu ovoj uredbi za potrebe sticanja dozvola pilota iz člana 21. stav (1).

Ti provedbeni akti se donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 127. stav (3).

Pri donošenju tih provedbenih akata Komisija osigurava usklađenost s bitnim zahtjevima iz člana 20. ove uredbe i uzima u obzir međunarodne standarde i preporučene prakse, posebno one navedene u Prilogu 1. Čikaške konvencije.

Ti provedbeni akti prema potrebi moraju uključivati odredbe za izdavanje svih vrsta dozvola pilota i ovlaštenja koji se zahtijevaju u skladu s Prilogom 1. Čikaške

konvencije. Ti provedbeni akti mogu uključivati i odredbe za izdavanje drugih vrsta dozvola pilota i ovlaštenja.

- (2) Kako bi se osiguralo ujednačeno provođenje bitnih zahtjeva iz člana 20. i usklađenost s njima, u pogledu članova kabinske posade koji su uključeni u operacije zrakoplova iz člana 2. stav (1) tačka (b), osim bespilotnih zrakoplova, Komisija na osnovu načela utvrđenih u članu 4. i radi ostvarivanja ciljeva utvrđenih u članu 1. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe u vezi sa:

- (a) pravilima i postupcima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili ukidanje potvrda kabinske posade te za situacije u kojima se takve potvrde zahtijevaju za članove kabinske posade uključene u operacije koje nisu operacije komercijalnog zračnog prijevoza;
- (b) pravilima i postupcima za procjenu zdravstvene sposobnosti članova kabinske posade iz člana 22;
- (c) privilegijama i odgovornostima nositelja potvrda kabinske posade iz člana 22.

Ti provedbeni akti se donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 127. stav (3).

Član 27.

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

(1)

- (a) pravilima i postupcima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili ukidanje odobrenja i potvrda iz čl. 24, 25. i 26, te za situacije u kojima se takva odobrenja i takve potvrde zahtijevaju ili se ne zahtijevaju;
- (b) pravilima i postupcima za davanje izjava organizacija za osposobljavanje pilota i organizacija za osposobljavanje kabinske posade iz člana 24. stav (6) i operatora uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let iz člana 25. stav (5), te za situacije u kojima se takve izjave zahtijevaju;
- (c) privilegijama i odgovornostima nositelja odobrenja i potvrda iz čl. 24, 25. i 26, te organizacija koje daju izjave u skladu s čl. 24. stav (6) i 25. stav (5).

Ti provedbeni akti se donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 127. stav (3).

- (2) Pri donošenju tih provedbenih akata Komisija osigurava usklađenost s bitnim zahtjevima iz člana 20. i uzima u obzir međunarodne standarde i preporučene prakse, posebno one navedene u prilogu 1. i 6. Čikaške konvencije.

Član 68.

(Priznavanje potvrda trećih zemalja)

(1)

- (b) delegiranim aktima donesenima na osnovu stava 3; ili
- (c) ako ne postoje međunarodni sporazum i relevantni delegirani akti iz tačke (a) odnosno tačke (b) ovog stava te ne dovodeći u pitanje član 140. stav 6. ove uredbe, sporazumu o priznavanju certifikata sklopljenom između države članice i treće zemlje prije stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 1592/2002 o kojem su Komisija i ostale države članice obaviještene u skladu sa članom 9. stav 2. tačka (a) Uredbe (EZ) br. 1592/2002 ili članom 12. stav 2. tačka (a) Uredbe (EZ) br. 216/2008.

- (3) Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu sa članom 128. kojima se utvrđuju detaljna pravila u pogledu priznavanja potvrda i druge dokumentacije kojom se potvrđuje usklađenost s pravilima u području civilnog zrakoplovstva, a koje su izdate u skladu s

propisima treće zemlje, i osigurava nivo sigurnosti koji je istovjetan onom koji je predviđen u ovoj uredbi, između ostalog uvjeti i postupci za ostvarivanje i održavanje potrebnog povjerenja u regulatorne sisteme trećih zemalja.

