

Uredba EU 2018/1974 (UPRT) Informacija industriji

1. Uvod

Dana 09. siječnja 2019. na snagu je stupila Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/1974 od 14. prosinca 2018. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1178/2011 o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća

Spomenutom Uredbom se značajno mijenja Uredba (EU) 1178/2011 u dijelu FCL kroz uvođenje novih zahtjeva za osposobljavanjima (Advanced UPRT), te prilagodbe članaka i dodataka dijela FCL.

Svi subjekti na koje se ove izmjene odnose, pozivaju se da najkasnije do 1. listopada 2019. godine dostave Agenciji izmjene priručnika, programa osposobljavanja i ostalu dokumentaciju koja podliježe izmjenama, kako bi se prije roka za implementaciju predmetne izmjene mogle pregledati te odobriti (prihvatiti).

U trenutku izdavanja ove upute još nema objavljenih pripadajućih AMC-a i GM-a kojima će se dodatno pojasniti nakana izmjena, a čije se izdavanje očekuje uskoro.

2. Izmjene

Značajne izmjene koje donosi nova uredba su:

1. Dopunjuje se Uredba (EU) 1178/2011 na način da se umeće Članak 4.b: Osposobljavanje za sprječavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega. Primjenjuje se od 20. prosinca 2019.

Dakle s datumom primjene, 20.12.2019. sve odobrene organizacije za osposobljavanje (ATO) će morati, ukoliko provode osposobljavanja kako je navedeno pod 1 dolje, imati odobrene programe osposobljavanja koji uključuju UPRT osposobljavanje u skladu sa zahtjevima iz Priloga I (Dio-FCL).

Također će, prije nego započnu s osposobljavanjem u skladu s novim zahtjevima, morati osigurati prikladno osposobljene instruktore te odgovarajući zrakoplov za provedbu predmetnog osposobljavanja.

1. Upset prevention and recovery training shall become a mandatory part of a training course for a multi-crew pilot licence (MPL), an integrated training course for airline transport pilots for aeroplanes (ATP(A)), a training course for a commercial pilot licence for aeroplanes (CPL(A)) and training courses for a class or type rating for:

- (a) single-pilot aeroplanes operated in multi-pilot operations;
- (b) single-pilot non-high-performance complex aeroplanes;
- (c) single-pilot high-performance complex aeroplanes; or
- (d) multi-pilot aeroplanes; in accordance with Annex I (Part-FCL).

2. Kad je riječ o tečajevima osposobljavanja iz stavka 1. koji počinju prije 20. prosinca 2019. u odobrenoj organizaciji za osposobljavanje (ATO), osposobljavanje za sprječavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega nije obvezno ako je:

(a) tečaj osposobljavanja za CPL(A), ATP(A) ili MPL na drugi način završen u skladu s Prilogom I. (Dio-FCL) te ako je ispit praktične osposobljenosti položen u skladu s točkama FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ili FCL.415.A (MPL) Priloga I. (Dio-FCL) najkasnije do 20. prosinca 2021.; ili

(b) tečaj osposobljavanja za ovlaštenja za klasu ili tip aviona na drugi način završen u skladu s Prilogom I. (Dio-FCL) te ako je ispit praktične osposobljenosti položen u skladu s drugim podstavkom točke FCL.725 stavka (c) Priloga I. (Dio-FCL) ovoj Uredbi najkasnije do 20. prosinca 2021.

Stavkom 2, tečajevi koji započnu prije datuma primjene novih zahtjeva, a završe se prije 20.12.2021., izuzeti su od zahtjeva za UPRT osposobljavanjem. Ovdje treba imati u vidu, ukoliko je riječ o kandidatu koji se planira profesionalno baviti letenjem i koji će nakon završenog osposobljavanja za CPL(A) ili ATPL(A) svakako pristupiti osposobljavanju za tip, te će imati naknadnu potrebu za UPRT osposobljavanjem što bi svakako trebalo razjasniti.

Za potrebe stavka 1. nadležno tijelo može na temelju vlastite procjene i preporuke ATO-a priznati bilo koje osposobljavanje za sprječavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega završeno prije 20. prosinca 2019. u okviru nacionalnih zahtjeva za osposobljavanje.”

S obzirom na specifičnost novih zahtjeva, Agencija će razmatrati kao jednakovrijedna samo ona osposobljavanja koja su provedena u skladu s osnovnim zahtjevima i nakanom Uredbe. S tim u svezi uzimat će se u obzir samo valjano obrazloženi zahtjevi bilo pojedinaca bilo organizacija (ATO) na temelju kojih će Agencija donijeti odgovarajuću prosudbu.

3. Prilog I. Uredbi (EU) br. 1178/2011 mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi i primjenjuje se od 20. prosinca 2019. Međutim, točke 2., 4., 5. i 12. Priloga primjenjuju se od 31. siječnja 2022. Spomenute točke odnose se na objedinjavanje VFR i IFR Communications u jedan predmet koji se predaje/polaže u svim osposobljavanjima koja su obrađena člancima FCL.310.CPL, FCL.515.ATPL, FCL.615.IR i Appendix 1: Crediting of theoretical knowledge.

Iako je Uredba dala prilično dug rok za provedbu izmjena danih u točkama 2,4,5 i 12, Agencija preporuča što ranije usklađivanje s predmetnim izmjenama smatrajući da usklađivanje ne iziskuje značajnije trošenje resursa. S obzirom da će navedene izmjene tražiti i usklađivanje na razini Agencije, a poradi kvalitetne koordinacije procesa, dodatne informacije će biti pravovremeno objavljene zainteresiranim strankama.

4. Izmjene u Dijelu FCL (Part FCL)

(1) FCL.010 Definicije

Novе su definicije vezane za Dostupnost i Raspoloživost simulatora te preciznije određenje UPRT-a.

Novе definicije treba iščitavati u kontekstu Dodatka 9 točke 1 gdje se preciziraju slučajevi kada je moguće provoditi osposobljavanje na zrakoplovu u zavisnosti je li odgovarajući FSTD i/ili FFS Dostupan i Raspoloživ. Namjera je bila pojasniti i ograničiti slučajeve u kojima je uporaba zrakoplova u osposobljavanju opravdana.

Odrednicom „Accessible“ – Dostupan– identificira se postojanje FSTD doka se odrednicom Available – Raspoloživ definira mogućnost provedbe osposobljavanja/provjere na određenom FSTD bez obzira na moguće nepovoljne termine (slotove).

(2) FCL.410.A

Točka (a) se mijenja -> izostavljen je UPRT jer je sad u proširenom obliku uvršten u dodatak 5

(3) FCL.725 (d)

Paragraf (d) je izmijenjen tako da sada precizira da se obučavanje za MP ili SP operacije (ukoliko je pilot već ovlašten za tip i drugu vrstu operacije) provodi u ATO-u ili kod ovlaštenog imatelja AOC-a pri čemu se teorijski dio u cijelosti priznaje a nova privilegija se upisuje u dozvolu

Izričaj odjeljka je proširen i preciziran u dijelu koji propisuje potrebno osposobljavanje a koje se mora odraditi ili pri ATO-u ili kod posebno ovlaštenog imatelja AOC-a.

(4) FCL.720.A Experience requirements and prerequisites for the issue of class or type ratings — aeroplanes

Preciznije definirano zaglavlje u vezi OSD. Izmjena članka je značajna. U točki (b)(5) referira se (traži se) „Advanced UPRT“. Točka (f) je uklopljena u prethodne dijelove članka

Cijeli je članak presložen radi jasnoće, a najznačajnija izmjena je zahtjev za Advanced UPRT koji se kasnije uvodi kao novi članak. Važno je razlikovati kod kojih se osposobljavanja traži a kod kojih ne traži Napredni (Advanced) UPRT kako je dolje navedeno (podcrtano).

Unless otherwise determined in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012 (OSD), applicants for the issue of a class or type rating shall comply with the following experience requirements and prerequisites for the issue of the relevant rating:

(a) Single-pilot aeroplanes

Applicants for the issue of a first class or type rating on a single-pilot aeroplane seeking the privilege to operate the aeroplane in multi-pilot operations shall meet the requirements in points (b)(4) and (b)(5).

Additionally, for:

(1) Single-pilot multi-engine aeroplanes Applicants for the issue of a first class or type rating on a single-pilot multi-engine aeroplane shall have completed at least 70 hours as PIC in aeroplanes.

(2) Single-pilot high-performance non-complex aeroplanes Before starting flight training, applicants for the issue of a class or type rating for a single-pilot aeroplane classified as a high-performance aeroplane shall:

(i) have at least 200 hours of total flying experience, of which 70 hours as PIC in aeroplanes; and

(ii) comply with one of the following requirements:

(A) hold a certificate of satisfactory completion of a course for additional theoretical knowledge undertaken at an ATO; or

(B) have passed the ATPL(A) theoretical knowledge examinations in accordance with this Annex (Part-FCL); or

(C) hold, in addition to a licence issued in accordance with this Annex (Part-FCL), an ATPL(A) or CPL(A)/IR with theoretical knowledge credit for ATPL(A), issued in accordance with Annex 1 to the Chicago Convention.

(3) Single-pilot high-performance complex aeroplanes Applicants for the issue of a type rating for a complex single-pilot aeroplane classified as a high-performance aeroplane shall, in addition to meeting the requirements in point (2), hold or have held a single- or multi-engine IR(A), as appropriate and as established in Subpart G and shall meet the requirements in point (b)(5).

(b) Multi-pilot aeroplanes

Applicants for the issue of the first type rating course for a multi-pilot aeroplane shall be student pilots currently undergoing training on an MPL training course or comply with the following requirements:

(1) have at least 70 hours of flight experience as PIC in aeroplanes;

(2) hold or have held a multi-engine IR(A); 20.12.2018 L 326/6 Official Journal of the European Union EN

(3) have passed the ATPL(A) theoretical knowledge examinations in accordance with this Annex (Part-FCL);

(4) except when the type rating course is combined with an MCC course:

(i) hold a certificate of satisfactory completion of an MCC course in aeroplanes; or

(ii) hold a certificate of satisfactory completion of MCC in helicopters and have more than 100 hours of flight experience as pilots of multi-pilot helicopters; or

(iii) have at least 500 hours as pilots of multi-pilot helicopters; or

(iv) have at least 500 hours as pilots in multi-pilot operations on single-pilot multi-engine aeroplanes, in commercial air transport in accordance with the applicable air operations requirements; and

(5) have completed the training course specified in FCL.745.A.

(c) Notwithstanding point (b), a Member State may issue a type rating with restricted privileges for a multi-pilot aeroplane that allows holders of such a rating to act as cruise relief co-pilots above Flight Level 200, provided that two other members of the crew have a type rating in accordance with point (b).

(d) When so determined in the OSD, the exercise of the privileges of a type rating may be initially limited to flight under the supervision of an instructor. The flight hours under supervision shall be entered in the pilots' logbook or equivalent record and signed by the instructor. The limitation shall be removed when pilots demonstrate that the hours of flight under supervision required in the OSD have been completed.';

(5) FCL.725.A Theoretical knowledge and flight instruction for the issue of class and type ratings — aeroplanes

Cijeli je članak zamijenjen novim. Pod točkom (c) dan je precizniji izričaj u vezi UPRT-a; dodani su zahtjevi za ovlaštenja za tip SP Non HP kompleks i SP HP kompleks zrakoplove u popis onih za koje je UPRT obvezatan

(6) Novi Članak FCL.745.A Advanced UPRT

Uveden je novi članak (dakle novi zahtjev) kojim se definira Advanced UPRT. Isti će biti preciznije razrađen kroz AMC i GM.

'FCL.745.A Advanced UPRT course — aeroplanes

(a) The advanced UPRT course shall be completed at an ATO and shall comprise at least:

(1) 5 hours of theoretical knowledge instruction;

(2) preflight briefings and postflight debriefings; and

(3) 3 hours of dual flight instruction with a flight instructor for aeroplanes FI(A) qualified in accordance with point FCL.915 (e) and consisting of advanced UPRT in an aeroplane qualified for the training task.

(b) Upon completion of the UPRT course, applicants shall be issued with a certificate of completion by the ATO.';

Precizira se dakle zahtjev za Advanced UPRT osposobljavanje koje se sastoji od teorijskog i praktičnog dijela. Popis teorijskih tema i praktičnih vježbi biti će određen primjenjivim AMC.

(7) FCL.900

Točka (b)(1) se mijenja dajući mogućnost kompetentnim vlastima (Agenciji) izdavanja instruktorskog ovlaštenja bez prethodnog udovoljavanja propisanim uvjetima, ako je riječ o do sada nepoznatom (nepostojećem) osposobljavanju definiranom Part FCL (Do sada je to bio slučaj samo kod uvođenja novog tipa zrakoplova u flotu ili državu)

Ovim člankom se omogućuje Agenciji da, u slučaju novog osposobljavanja – Advanced UPRT, dodijeli, prema vlastitom nahođenju, privremeno instruktorsko ovlaštenje za provođenje Advanced UPRT osposobljavanja, prikladno kvalificiranom FI(A). Agencija će naknadno objaviti minimalne uvjete kojima predložena osoba mora udovoljavati, a provesti će se i odgovarajuća provjera s ovlaštenim Inspektorom.

(8) FCL.915 General prerequisites and requirements for instructors

Uvjeti za instruktore na zrakoplovu iz točke (b) su preciznije razrađeni, a dodana je i točka (e) koja se tiče FCL.745.A (Advanced UPRT) osposobljavanja, odnosno definira uvjete koje moraju zadovoljiti instruktori

S obzirom da je riječ o potpuno novom osposobljavanju, uvjeti dani u ovom članku a koji su vezani za Advanced UPRT, biti će mjerodavni za sve Advanced UPRT ovlaštene instruktore, osim onih koje Agencija nominira u skladu s člankom FCL.900.

Valja naglasiti preciznu razradu uvjeta za instruktore koji vrše osposobljavanje na zrakoplovu (točka (b) dolje), te dodatne zahtjeve za Advanced UPRT instruktore (točka (e)).

(9) Dodatak - Appendix 3

U odjeljku A pod točkom 4 dodan je UPRT

(10) Dodatak – Appendix 5. Integrated MPL

Izmjene se odnose na točku (7) u kojoj je dodan Advanced UPRT kao zahtjev, točku (8) te novu točku (8a) gdje su također precizirani zahtjevi vezano za UPRT

'8a. Flight experience in actual flight shall include:

- (a) all the experience requirements of Subpart H;
- (b) UPRT flight instruction in accordance with FCL.745.A;
- (c) aeroplane UPRT exercises related to the specificities of the relevant type in accordance with FCL.725.A(c);
- (d) night flying;
- (e) flight solely by reference to instruments; and
- (f) the experience required to achieve the relevant airmanship.'

(11) Dodatak – Appendix 9

Uvod je značajno proširen i promjene su značajne posebice vezano za terminologiju Raspoloživog i Dostupnog FSTD. Kod točke 17 predviđeno je da TR osposobljavanje mogu raditi, osim ATO-a, i za to ovlaštene imatelji

AOC te u pojedinim slučajevima i instruktori kojima HACZ izda posebno odobrenje. Dodana je nova točka 18 koja razrađuje korištenje FFS za UPRT osposobljavanje u okviru ATO-a. Nadalje, novina je uvođenje jedinstvene kategorije FSTD što se reflektira na izmjene u Listi provjere (cijela lista je značajno izmijenjena tako da će se mijenjati i odgovarajući obrasci Agencije).

Kod Liste provjere novina je pod **3.8.6 Visual approach** te pod **3.7 UPRT** i **4.5 Rejected landing – After touchdown**

Točka A.1, kako je već prije navedeno, precizira u kojim uvjetima se može koristiti zrakoplov u osposobljavanju s obzirom na Dostupnost i Raspoloživost.

1. Applicants for a skill test shall have received instruction in the same class or type of aircraft to be used in the test.

The training for MPA and PL type ratings shall be conducted in an FFS or in a combination of FSTD(s) and FFS. The skill test or proficiency check for MPA and PL type ratings and the issue of an ATPL and an MPL, shall be conducted in an FFS, if available.

The training, skill test or proficiency check for class or type ratings for SPA and helicopters shall be conducted in:

- (a) an available and accessible FFS, or
- (b) a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible; or
- (c) the aircraft if no FSTD is available or accessible.

If FSTDs are used during training, testing or checking, the suitability of the FSTDs used shall be verified against the applicable 'Table of functions and subjective tests' and the applicable 'Table of FSTD validation tests' contained in the primary reference document applicable for the device used. All restrictions and limitations indicated on the device's qualification certificate shall be considered.

Novina je i točka 18 koja precizira korištenje FFS za UPRT osposobljavanja.

18. For the upset recovery training, 'stall event' means either an approach-to-stall or a stall.

An FFS can be used by the ATO to either train recovery from a stall or demonstrate the type-specific characteristics of a stall, or both, provided that:

- (a) the FFS has been qualified in accordance with the special evaluation requirements in CS-FSTD(A); and
- (b) the ATO has successfully demonstrated to the competent authority that any negative transfer of training is mitigated.