



Croatian Civil Aviation Agency

**Informacije o najznačajnijim promjenama koje donosi Uredba (EU) 2019/1747
(dopuna Uredbe (EU) 1178/2011 - Aircrew regulation)**

SADRŽAJ

PREDGOVOR.....	3
STATUS IZMJENA.....	3
LISTA VAŽEĆIH STRANICA	3
1. UVOD	4
1.1 Poziv organizacijama za osposobljavanje pilota zrakoplova (ATO i DTO) za usklađivanje s odredbama Uredbe (EU) 2019/1747	5
2. Najznačajnije promjene u Prilogu VII Dio ORA Uredbe (EU) 2019/1747 („aneks 1 zrakoplov“ u ATO-u).....	6
3. Najznačajnije promjene u Prilogu VIII Dio DTO Uredbe (EU) 2019/1747 („aneks 1 zrakoplov“ u DTO-u)	8
4. Najznačajnije promjene u Prilogu I Dio FCL Uredbe (EU) 2019/1747	10
4.1 Prilog I Dio FCL - Poddio A (Općeniti zahtjevi) Uredbe (EU) 2019/1747 - FCL.025, FCL.040, FCL.055	10
4.2 Prilog I Dio FCL - Poddio A (Općeniti zahtjevi) Uredbe (EU) 2019/1747 – FCL.060 Skorašnje iskustvo.....	11
4.2.1 Napomene za ATO-e koji provode osposobljavanja za stjecanje certifikata instruktora za tip (TRI tečaj), za ATO-e koji su ujedno i CAT operatori, i napomena za CAT operatore:	13
4.3 Prilog I Dio FCL - Poddio B (LAPL) Uredbe (EU) 2019/1747	16
4.4 Prilog I Dio FCL - Poddio C (PPL, SPL, BPL) Uredbe (EU) 2019/1747	18
4.5 Prilog I Dio FCL - Poddio G (Ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR)) Uredbe (EU) 2019/1747	19
4.6 Prilog I Dio FCL - Poddio H (Ovlaštenja za klasu i tip) Uredbe (EU) 2019/1747	20
4.7 Prilog I Dio FCL - Poddio I (Dodatna ovlaštenja) Uredbe (EU) 2019/1747	24
4.8 Prilog I Dio FCL - Poddio J (Instruktori) Uredbe (EU) 2019/1747	26
4.9 Prilog I Dio FCL - Poddio K (Ispitivači) Uredbe (EU) 2019/1747	30
4.10 U Uredbi (EU) 2019/1747 se mijenjaju Dodaci Priloga I (Dio FCL).....	33

PREDGOVOR

Svrha ovog dokumenta je pružiti zainteresiranim subjektima (npr. pilotima, instruktorima, ispitivačima, organizacijama za osposobljavanje pilota (ATO/ DTO), operatorima zrakoplova) informacije o najznačajnijim promjenama koje donosi Uredba (EU) 2019/1747 (dopuna Uredbe (EU) 1178/2011 - Aircrew regulation) po pojedinim područjima interesa (npr. Dio FCL, Poddio C – PPL, Dio FCL, Poddio J - Instruktori, Dio ORA, Dio DTO, itd.)

Informacije navedene u ovom dokumentu treba interpretirati u kontekstu svih izmjena i dopuna Uredbe (EU) 1178/2011.
Informacije navedene u ovom dokumentu nikako ne mogu zamijeniti značenje odredbi Uredbe (EU) 1178/2011 kako je izmijenjena i dopunjena.

STATUS IZMJENA

Izdanje	Izmjena	Datum izmjene
Prvo izdanje	Izmjena br. 0	05.06.2020.

LISTA VAŽEĆIH STRANICA

Broj stranice	Broj izmjene	Datum izmjene
1-34	0	05.06.2020.

1. UVOD

Uredba (EU) 2019/1747 je donesena 15. listopada 2019., objavljena 22. listopada 2019., a stupila na snagu 11. studenog 2019. godine. Međutim, točke 57., 58., 59. i 66. Priloga ovoj Uredbi primjenjuju se od 21. prosinca 2019. godine.

Točka 57. (točka FCL.1010.SFE zamjenjuje se novim preduvjetima za SFE u odredbi: „FCL.1010.SFE – Preduvjeti“).

Točke 58. i 59. (Dodatak 1 Priloga I Dio FCL – se mijenja i dopunjuje u vezi priznavanja teorijskog znanja za stjecanje LAPL dozvole pilota).

Točka 66. (Dodatak 8 Priloga I Dio FCL “Priznavanje IR dijela provjere praktične osposobljenosti na klasi ili tipu” se zamjenjuje novim Dodatkom 8).

Poveznica na Uredbu (EU) 2019/1747 na hrvatskom jeziku:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?qid=1591004024437&uri=CELEX:32019R1747>

Poveznica na Uredbu (EU) 2019/1747 na engleskom jeziku:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1747&qid=1591004024437&from=HR>

EASA Odluka (Decision) ED 2020/005/R objavljena je 18. ožujka 2020. godine, a stupila je na snagu 19. ožujka 2020. godine.

Poveznica na Pojašnjenje Odluke ED 2020/005/R ([Explanatory Note](#)).

EASA Odluka (Decision) ED 2020/005/R sadrži 4 Priloga (Annex-a) kako slijedi:

[Prilog I. AMC & GM to Part-FCL — Issue 1, Amendment 9](#)

[Prilog II. AMC & GM to Part-ARA — Issue 1, Amendment 9](#)

[Prilog III. AMC & GM to Part-ORA — Issue 1, Amendment 7](#)

[Prilog IV. AMC & GM to Part-DTO — Issue 1, Amendment 1](#)

Povezani dokumenti: EASA NPA 2016-16, EASA CRD 2016-16, EASA Opinion 05-2017 dostupni su na EASA web stranici.

1.1 Poziv organizacijama za osposobljavanje pilota zrakoplova (ATO i DTO) za usklađivanje s odredbama Uredbe (EU) 2019/1747

Pozivaju se organizacije za osposobljavanje pilota (ATO i DTO) da:

- pregledaju sve promjene koje donosi Uredba (EU) 2019/1747,
- detaljno provjere usklađenost svojih priručnika (posebice tečajeva/ programa osposobljavanja) s primjenjivim zahtjevima,
- s obzirom na zahtjeve iz ORA.ATO.125 (b)/ DTO.GEN.230 (b) osiguraju da su programi osposobljavanja usklađeni sa primjenjivim zahtjevima iz Dijela-FCL,
- se usklade s zahtjevima iz Uredbe (EU) 2019/1747 s obzirom na zahtjev iz ORA.GEN.135 (a)(1) temeljem kojeg će ATO certifikat organizacije ostati valjan pod uvjetom da organizacija ostaje usklađena s relevantnim zahtjevima Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim pravilima,
- se usklade s zahtjevima iz Uredbe (EU) 2019/1747 s obzirom na izjavu za DTO iz točke 8. „DTO ispunjava bitne zahtjeve iz Priloga IV. Uredbi (EU) 2018/1139, zahtjeve iz Priloga I. (dio FCL) i Priloga VIII. (dio DTO) Uredbi Komisije (EU) br. 1178/2011 i zahtjeve iz Priloga III. (dio BFCL) Uredbi Komisije (EU) 2018/395 i Priloga III. (dio SFCL) Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2018/1976 te će tijekom svih aktivnosti osposobljavanja obuhvaćenih izjavom nastaviti ispunjavati te zahtjeve.“,
- što je prije moguće provedu sve potrebne aktivnosti u svrhu pravodobne primjene novih i/ili izmijenjenih zahtjeva koje donosi Uredba (EU) 2019/1747 (uključujući i izmjenu i/ili dopunu svojih priručnika i ostale relevantne dokumentacije),
- provedu potrebne postupke u svezi promjena koje donosi Uredba (EU) 2019/1747 (npr. podnesu HACZ-u zahtjeve za odobrenje promjena koje zahtijevaju prethodno odobrenje, obavijeste o promjenama HACZ, podnesu HACZ-u promjene na Izjavi za DTO (FOD-FRM-022), provedu upravljanje rizicima u svezi promjena koje donosi Uredba (EU) 2019/1747, kako je primjenjivo, itd.)

2. Najznačajnije promjene u Prilogu VII Dio ORA Uredbe (EU) 2019/1747 („aneks 1 zrakoplov“ u ATO-u)

U Prilogu VII Dio ORA Uredbe (EU) 2019/1747 mijenja se samo točka a) odredbe **ORA.ATO.135** „Zrakoplov/ FSTD za osposobljavanje“ koja sada glasi:

„(a) ATO upotrebljava prikladnu flotu zrakoplova za osposobljavanje ili FSTD-ove koji su odgovarajuće opremljeni za tečajeve osposobljavanja koji se pružaju. Flota zrakoplova mora biti sastavljena od zrakoplova koji ispunjavaju sve zahtjeve utvrđene u Uredbi (EU) 2018/1139.

Zrakoplovi obuhvaćeni točkama (a), (b), (c) ili (d) Priloga I. Uredbi (EU) 2018/1139 mogu se upotrebljavati za osposobljavanje ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. tijekom postupka ocjenjivanja nadležno tijelo potvrdilo je razinu sigurnosti usporedivu s onom koja je definirana svim bitnim zahtjevima utvrđenima u Prilogu II. Uredbi (EU) 2018/1139;
2. nadležno tijelo odobrilo je uporabu zrakoplova za osposobljavanje u ATO-u.”;

Navedeno znači da ATO mora prethodno ishoditi odobrenje od HACZ ukoliko namjerava koristiti zrakoplov obuhvaćen točkama (a), (b), (c) ili (d) Priloga I. Uredbi (EU) 2018/1139 (skraćeno: „aneks 1 zrakoplov“) u svrhu osposobljavanja.

ATO podnosi zahtjev za odobrenje „aneks 1 zrakoplova“ u svrhu osposobljavanja na posebnom obrascu zahtjeva.

Zrakoplovi obuhvaćeni točkama (a), (b), (c) ili (d) Priloga I. Uredbi (EU) 2018/1139 su sljedeći:

„PRILOG I. Zrakoplovi iz članka 2. stavka 3. točke (d)

1. Kategorije zrakoplova s posadom na koje se ova Uredba ne primjenjuje:

(a) povijesni zrakoplovi koji ispunjavaju sljedeće kriterije:

i. zrakoplovi:

- čije prvobitno projektiranje prethodi 1. siječnju 1955. i
- čija je proizvodnja prestala prije 1. siječnja 1975. ili

ii. zrakoplovi koji su od jasnog povijesnog značaja, u vezi sa:

- sudjelovanjem u važnom povijesnom događaju,

- važnim korakom u razvoju zrakoplovstva ili
- važnom ulogom koju su imali u oružanim snagama države članice; ili

(b) zrakoplovi posebno projektirani ili prilagođeni u istraživačke, eksperimentalne ili znanstvene svrhe, koji će se vjerojatno 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 donijela standard za projektiranje;“

Za više informacija vidi Prilog III. AMC & GM to Part-ORA — Issue 1, Amendment 7: AMC2 ORA.ATO.135 Training aircraft and FSTDs, EVALUATION PROCESS.

3. Najznačajnije promjene u Prilogu VIII Dio DTO Uredbe (EU) 2019/1747 („aneks 1 zrakoplov“ u DTO-u)

U Prilogu VIII DIO DTO Uredbe (EU) 2019/1747 mijenja se samo točka a) odredbe **DTO.GEN.240** „Zrakoplov/ FSTD za osposobljavanje“ koja sada glasi:

„(a) DTO upotrebljava prikladnu flotu zrakoplova za osposobljavanje ili FSTD-ove koji su odgovarajuće opremljeni za tečaj osposobljavanja koji pruža. Flota zrakoplova mora biti sastavljena od zrakoplova koji ispunjavaju sve zahtjeve utvrđene u Uredbi (EU) 2018/1139.

Zrakoplovi obuhvaćeni točkama (a), (b), (c) ili (d) Priloga I. Uredbi (EU) 2018/1139 mogu se upotrebljavati za osposobljavanje ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. tijekom postupka ocjenjivanja nadležno tijelo potvrdilo je razinu sigurnosti usporedivu s onom koja je definirana svim bitnim zahtjevima utvrđenima u Prilogu II. Uredbi (EU) 2018/1139;
2. nadležno tijelo odobrilo je uporabu zrakoplova za osposobljavanje u DTO-u.“.

Navedeno znači da DTO mora prethodno ishoditi odobrenje od HACZ ukoliko namjerava koristiti zrakoplov obuhvaćen točkama (a), (b), (c) ili (d) Priloga I. Uredbi (EU) 2018/1139 (skraćeno: „aneks 1 zrakoplov“) u svrhu osposobljavanja.

DTO podnosi zahtjev za odobrenje „aneks 1 zrakoplova“ u svrhu osposobljavanja na posebnom obrascu zahtjeva.

DTO mora ishoditi odobrenje od HACZ prije nego izjavi korištenje „aneks 1 zrakoplova“ na Izjavi za DTO.

Zrakoplovi obuhvaćeni točkama (a), (b), (c) ili (d) Priloga I. Uredbi (EU) 2018/1139 su sljedeći:

„PRILOG I. Zrakoplovi iz članka 2. stavka 3. točke (d)

1. Kategorije zrakoplova s posadom na koje se ova Uredba ne primjenjuje:

(a) povijesni zrakoplovi koji ispunjavaju sljedeće kriterije:

i. zrakoplovi:

- čije prvobitno projektiranje prethodi 1. siječnju 1955. i
- čija je proizvodnja prestala prije 1. siječnja 1975. ili

ii. zrakoplovi koji su od jasnog povijesnog značaja, u vezi sa:

- sudjelovanjem u važnom povijesnom događaju,
- važnim korakom u razvoju zrakoplovstva ili
- važnom ulogom koju su imali u oružanim snagama države članice; ili

(b) zrakoplovi posebno projektirani ili prilagođeni u istraživačke, eksperimentalne ili znanstvene svrhe, koji će se vjerojatno 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 donijela standard za projektiranje;“

Za više informacija vidi Prilog IV. AMC & GM to Part-DTO — Issue 1, Amendment 1: AMC3 DTO.GEN.240 Training aircraft and FSTDs, EVALUATION PROCESS.

4. Najznačajnije promjene u Prilogu I Dio FCL Uredbe (EU) 2019/1747

4.1 Prilog I Dio FCL - Poddio A (Općeniti zahtjevi) Uredbe (EU) 2019/1747 - FCL.025, FCL.040, FCL.055

Od ATO-a i DTO-a bi se, između ostalog, očekivale korekcije priručnika ukoliko su imali sljedeće odredbe navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

U Prilogu I Dio FCL - Poddio A Općeniti zahtjevi Uredbe (EU) 2019/1747 mijenjaju se sljedeće odredbe uglavnom u opsegu otklanjanja uredničkih grešaka ili dvosmislenosti:

-**FCL.025** (a)(1) Applicants shall take the entire set of theoretical knowledge examinations for a specific licence or rating under the responsibility of **the same** Member State's competent authority.

Iz Opinion 5-2017, str. 10:

The 'Member State' is replaced with 'of the same Member State's competent authority' because there are Member States having more than one competent authority and candidates should not be encouraged to move from one authority to another.

-Iz Opinion 5-2017, str. 11:

FCL.040 - This point was amended to make sure that the medical certificate held only has to comply with the **privileges** exercised and not with the licence held. This has become necessary because the private pilot licence (PPL) now also includes the privileges for the LAPL.

-Iz NPA 2014-029A, str. 12:

The changes made to **FCL.055** Language proficiency, in (a), will enable competent authorities to allow those specifically authorised examiners, who are also language-proficiency assessors, to endorse the licence of a pilot with a language-proficiency endorsement. The changes in (b) will enable competent authorities to credit language-proficiency endorsements from air traffic controllers for their pilot licences, and finally the change in (c) will provide for the recognition of language-proficiency assessments performed in accordance with the method of assessment established by Member States other than the one that is responsible for the issue of the pilot licence. This is necessary in order to resolve implementation problems for General Aviation pilots and to ensure the free movement of goods, services, capital and persons.

4.2 Prilog I Dio FCL - Poddio A (Općeniti zahtjevi) Uredbe (EU) 2019/1747 – FCL.060 Skorašnje iskustvo

Od ATO-a i DTO-a bi se očekivale, između ostalog, korekcije i/ili dopune priručnika ukoliko su imali odredbu FCL.060 navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

U Prilogu I Dio FCL - Poddio A Općeniti zahtjevi Uredbe (EU) 2019/1747 mijenja se i:

-odredba **FCL.060** Skorašnje iskustvo u točki (c)(2) temeljem čega se u CAT operacijama zahtijeva da ako pilot ne udovoljava zahtjevu iz (c)(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-u koji predstavlja tip zrakoplova koji će se koristiti i uključuje barem zahtjeve iz podtočke (b) podpodtočaka 1. i 2., prije nego može ponovo koristiti svoje privilegije.

U odredbi FCL.060 Skorašnje iskustvo u točki (c)(2) se i prije u CAT operacijama zahtijevalo da ako pilot ne udovoljava zahtjevu iz (c)(1) mora obaviti let osposobljavanja, međutim novo je što se taj let osposobljavanja sada mora provoditi s instruktorom kvalificiranim u skladu s Poddijelom J Dio FCL za instrukcije za taj tip zrakoplova.

„**FCL.060** Skorašnje iskustvo

.....

(b) Avioni, helikopteri, zrakoplovi pogonjenim uzgonom, zračni brodovi i jedrilice. Pilot ne smije upravljati zrakoplovom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza ili prevoziti putnike:

1. kao PIC ili kao kopilot ako nije u prethodnih 90 dana, obavio najmanje 3 polijetanja, prilaza i slijetanja na zrakoplovu istog tipa, klase ili FFS-u koji predstavlja taj tip ili klasu.

Navedena 3 polijetanja i slijetanja mogu se obaviti ili u višepilotnim ili jednopilotnim operacijama, ovisno o privilegijama koje posjeduje pilot 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-a koji predstavlja taj tip ili klasu; ili

ii. ne posjeduje IR;

.....

(c) Specifični zahtjevi za komercijalni zračni prijevoz:

1. U slučaju komercijalnog zračnog prijevoza, razdoblje od 90 dana propisano u (b)(1) i (2) gore smije se produžiti do maksimalno 120 dana, ako pilot obavi linijsko letenje pod nadzorom instruktora ili ispitivača za tip.

2. Ako pilot ne udovoljava zahtjevu iz podpodtočke 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-u koji predstavlja tip zrakoplova koji će se koristiti i uključuje barem zahtjeve iz podtočke (b) podpodtočaka 1. i 2., prije nego može ponovo koristiti svoje privilegije.“

(Instruktor kvalificiran u skladu s Poddijelom J Dijela FCL za instrukcije za taj tip zrakoplova znači instruktor koji ispunjava FCL.910.TRI (a)(3))

Iz NPA 2014-029A, str. 12:

The changes made to **FCL.060** Recent experience, in (c)(2), clarify the content of the training flight and confirm with reference to the essential requirements defined in Annex IV to Regulation (EC) No 2018/1139 that the training has to be performed with a qualified instructor.

4.2.1 Napomene za ATO-e koji provode osposobljavanja za stjecanje certifikata instruktora za tip (TRI tečaj), za ATO-e koji su ujedno i CAT operatori, i napomena za CAT operatore:

-Značenje LIFUS-a treba razlikovati ovisno o tome radi li se o LIFUS-u iz konteksta zahtjeva iz Aircrew regulation-a ili o LIFUS-u iz konteksta zahtjeva iz Air Ops regulation-a.
-Linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS) u kontekstu Aircrew regulation-a ima značenje iz FCL.910 (a) TRI restricted privileges, i povezano je s FCL.010 Definicije „Linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS)“ i s FCL.060 (c) Skorašnje iskustvo.

Iz NPA 2014-29A, str. 17:

„The amendments to FCL.910.TRI Restricted privileges were made to resolve inconsistencies that posed severe implementation problems in the Member States. The rule is complemented with a requirement on how to remove a restriction which was missing before. A specification for the qualification to provide line flying under supervision is included and the extension to further types is clarified in connection with OSD.“

Iz CRD 2014-29 A, str.39:

„One of the objectives of the NPA 2019-024 A is to clarify the notion of LIFUS for TRI in Part FCL.“

Stoga je i uvedena definicija za „Linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS)“ u FCL.010 i uvedene su promjene u FCL.910.TRI (a).

-iz **FCL.010** Definicije:

Linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS) znači linijsko letenje nakon odobrenog ZFTT tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip ili linijsko letenje koje se zahtijeva u izvješću o operativnoj prikladnosti (OSD).

-iz **FCL.910.TRI Restricted privileges**

(a) General. If the TRI training is carried out in FSTDs only, the privileges of TRIs shall be restricted to training in FSTDs.

This restriction shall however include the following privileges for conducting, in the aircraft:

- (1) LIFUS, provided that the TRI training course has included the training specified in point FCL.930.TRI(a)(4)(i);
- (2) landing training, provided that the TRI training course has included the training specified in point FCL.930. TRI(a)(4)(ii); or
- (3) the training flight specified in point FCL.060(c)(2), provided that the TRI training course has included the training referred to in points (a)(1) or (a)(2).

The restriction to FSTD shall be removed if TRIs have completed an assessment of competence in the aircraft.

FCL.930.TRI TRI — Training course

(a) The TRI training course shall be conducted in the aircraft only if no FSTD is available and accessible and shall include:

- (1) 25 hours of teaching and learning;
- (2) 10 hours of technical training, including revision of technical knowledge, the preparation of lesson plans and the development of classroom/ simulator instructional skills;
- (3) 5 hours of flight instruction on the appropriate aircraft or an FSTD representing that aircraft for single-pilot aircraft and 10 hours for multi-pilot aircraft or an FSTD representing that aircraft;
- (4) the following training, as applicable:

(i) additional specific training before conducting LIFUS;

(ii) additional specific training before conducting landing training. That training in the FSTD shall include training for emergency procedures related to the aircraft.

(b) Applicants holding or having held an instructor certificate shall be fully credited towards the requirement of (a)(1).

(c) An applicant for a TRI certificate who holds an SFI certificate for the relevant type shall be fully credited towards the requirements of this paragraph for the issue of a TRI certificate restricted to flight instruction in simulators.

Za osposobljavanje za FCL.930.TRI (a)(4) (i) i (ii) vidi ED Decision 2020/005/R, Prilog I. AMC & GM to Part-FCL — Issue 1, Amendment 9, AMC1 FCL.930.TRI TRI Training course.

ORO.FC.220 Operator conversion training and checking

(e) In the case of aeroplanes, pilots that have been issued a type rating based on a zero flight-time training ('ZFTT') course shall:

- (1) commence line flying under supervision not later than 21 days after the completion of the skill test or after appropriate training provided by the operator. The content of that training shall be described in the operations manual;
- (2) complete six take-offs and landings in an FSTD not later than 21 days after the completion of the skill test under the supervision of a type rating instructor for aeroplanes ('TRI(A)') occupying the other pilot seat. The number of take-offs and landings may be reduced when credits are defined in the mandatory part of the operational suitability data established in accordance with Regulation (EU) No 748/2012. If those take-offs and landings have not been performed within 21 days, the operator shall provide refresher training the content of which shall be described in the operations manual; **(ovo obavlja instruktor koji udovoljava FCL.910 (a)(2))**

(3) conduct the first four take-offs and landings of the LIFUS in the aeroplane under the supervision of a TRI(A) occupying the other pilot seat. The number of take-offs and landings may be reduced when credits are defined in the mandatory part of the operational suitability data established in accordance with Regulation (EU) No 748/2012.
(ovo obavlja instruktor koji udovoljava FCL.910 (a)(1))

AMC1 ORO.FC.220 Operator conversion training and checking

(e) Line flying under supervision (LIFUS)

(1) Following completion of flight training and checking as part of the operator's conversion course, each flight crew member should operate a minimum number of sectors and/or flight hours under the supervision of a flight crew member nominated by the operator.

(2) The minimum flight sectors/hours should be specified in the operations manual and should be determined by the following:

- (i) previous experience of the flight crew member;
- (ii) complexity of the aircraft; and
- (iii) the type and area of operation.

(3) For performance class B aeroplanes, the amount of LIFUS required is dependent on the complexity of the operations to be performed.

Iz CRD 2014-29 A, str.245:

„It should be clear that the TRI LIFUS is in particular required for supervising the first four take-offs and landings in the aeroplane as required by ORO.FC.220 (e) (3).

The sectors/flight hours required by AMC1 ORO.FC.220 (e) can be performed under the supervision of a flight crew member nominated by the operator who is not necessarily holding a LIFUS TRI(A) rating in accordance with Part FCL.

4.3 Prilog I Dio FCL - Poddio B (LAPL) Uredbe (EU) 2019/1747

Od ATO-a i DTO-a bi se, između ostalog, očekivale korekcije i/ili dopune priručnika ukoliko su imali sljedeće odredbe navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

U Prilogu I Dio FCL - Poddio B LAPL Uredbe (EU) 2019/1747 mijenjaju se sljedeće odredbe:

- **FCL.115 LAPL tečaj osposobljavanja** (dodana je točka d u kojoj se određuje sadržaj programa osposobljavanja za ovlaštenje za klasu za jednomotorni klipni avion za operacije na vodi – SEP(sea) za LAPL(A) na način da se u obzir uzimaju elementi iz Dodatka 9. Priloga I. Dio FCL, sekcija B., točka 7.)
- **FCL.120 Ispiti iz teorijskog znanja** (razdvojeni su predmeti za LAPL avion/ helikopter i LAPL balon/ jedrilica, te uz to promjena je da je Navigacija uključena u opće predmete za avion/ helikopter, a za balon/jedrilice u specifične predmete). Također u nazivu predmeta „Air law“ je dodano „i ATC procedure“ pa je na taj način naslov predmeta usklađen s sadržajem predmeta.

Navedeno znači da, između ostalog, ATOi / DTOi koji provode LAPL (A) i/ili (H) tečaj moraju promijeniti LAPL(A) i/ili (H) tečaj u teorijskom dijelu na način da Navigaciju uključe u opće predmete.

-odredba je zamijenjena **FCL.105.A.LAPL(A) Privilegije i uvjeti** (uključene su privilegije i za ovlaštenje za klasu za jednomotorni klipni avion za operacije na vodi za LAPL(A) dozvolu te imatelji LAPL (A) koji su prije imali ATPL(A), CPL(A), MPL(A) i PPL(A) mogu prevoziti putnike bez da moraju naletiti 10 sati leta kao PIC na avionima nakon što im je izdana LAPL (A) dozvola.)

-**FCL.135A. LAPL(A) – Proširenje privilegija na drugu klasu ili varijantu aviona**, točka b, je zamijenjena na način da se sad navodi „**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.“. Novo je što se sad navodi: „kako bi se proširile privilegije ovlaštenja za klasu“, a prije je bilo „prije nego počne koristiti privilegije dozvole“.

Iz NPA-2014-29A, str. 13-14

„The amendment to **FCL.135.A** Extension of privileges to another class or variant of aeroplane, in (b), **where the wording concerning the differences in training was changed**, was considered to be important in order to avoid unnecessary burden on General Aviation. The text, if left unchanged, might be interpreted with reference to the essential requirements in the Basic Regulation in a way that familiarisation was considered to be a training to be performed with a qualified instructor.“

-**FCL.140.A LAPL(A) – Zahtjevi za skorašnje iskustvo** i **FCL.140.H LAPL(H) – Zahtjevi za skorašnje iskustvo** su izmijenjeni i pojednostavljeni na način da je sad omogućeno ispuniti zahtjeve za skorašnje iskustvom na način da imatelji odaberu ili provjeru praktične osposobljenosti s ispitivačem, no odsada bez dodatnog naleta pod nadzorom instruktora; ili ako odaberu ispunjavanje skorašnjeg iskustva s naletom onda to odsada treba biti pod nadzorom instruktora. Dodatno odsada je moguće u skorašnje iskustvo uključiti i *dual flights* ili *solo* pod nadzorom instruktora što se u praksi već i provodi. Te su uključeni zahtjevi za skorašnje iskustvo za novu privilegiju SEP(A) sea u okviru LAPL(A) dozvole.

Iz Opiniona 05-2017, str. 12:

The recency requirements are extended to further possibilities to maintain current flying practice by including dual training flights or solo under the supervision of an instructor with the aim of making it easier for GA pilots to keep their licences valid.

Furthermore, a new point (b) was inserted to cater for a text standardisation with FCL.140.H. The new point that was inserted provides now recency requirements for the new SEP(sea) privilege.

The changes made to the helicopter, sailplane and balloon sections introduce the same wording for the training flight with an instructor for text standardisation.

4.4 Prilog I Dio FCL - Poddio C (PPL, SPL, BPL) Uredbe (EU) 2019/1747

Od ATO-a i DTO-a bi se, između ostalog, očekivale korekcije i/ili dopune priručnika ukoliko su imali sljedeće odredbe navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

U Prilogu I Dio FCL - Poddio C PPL, SPL, BPL Uredbe (EU) 2019/1747 mijenjaju se sljedeće odredbe:

-**FCL.215 Ispit iz teorijskog znanja** (razdvojeni su predmeti za PPL i za SPL/BPL, pa je tako Navigacija uključena u opće predmete za PPL, a za SPL/BPL u specifične predmete.)

Navedeno znači da, između ostalog, ATOi / DTOi koji provode PPL (A) i/ili (H) tečaj moraju promijeniti PPL(A) i/ili (H) tečaj u teorijskom dijelu na način da Navigaciju uključe u opće predmete.

-**FCL.205.A i FCL.205.H** izmijenjene su privilegije PPL(A) i PPL(H) dozvola na način da sada imatelj PPL (A) i/ili (H) dozvole koristi i sve privilegije LAPL(A) i/ili (H) dozvole.

Piloti koji žele koristiti samo privilegije LAPL dozvole trebaju imati LAPL medical ili kategoriju 1 ili 2 zdravstvene sposobnosti, ali moraju održavati valjanost bilo kojeg ovlaštenja za klasu u skladu s FCL.740.

Ako PPL(A) pilot više ne udovoljava za certifikat zdravstvene sposobnosti za kategoriju 2, nego samo za LAPL zdravstvenu sposobnost, ne mora mu se izdavati LAPL (A) dozvola, jer će koristiti samo privilegije LAPL(A) dozvole.

Iz NPA-2014-29A, str. 13:

„In Part-FCL, Subpart C — Private pilot licence — (PPL), sailplane pilot licence (SPL) and balloon pilot licence (BPL), FCL.205.A PPL(A) — Privileges, in (a), the exercise of all the privileges of the holder of an LAPL(A) is included in the privileges **for the holder of a PPL(A) to avoid unnecessary administrative burden on General Aviation pilots when they do no longer fulfil the conditions of a Class-2 medical certificate**, but those of an LAPL medical certificate. **With this amendment, GA pilots do not have to have an LAPL(A) issued but may use their PPL(A) licence as an LAPL(A).**”

4.5 Prilog I Dio FCL - Poddio G (Ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR)) Uredbe (EU) 2019/1747

Od ATO-a bi se, između ostalog, očekivale korekcije i/ili dopune priručnika ukoliko su imali sljedeće odredbe navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

Zahtjeve za ovlaštenje za instrumentalno letenje za avione i helikoptere trebalo je izmijeniti kako bi se razjasnili zahtjevi za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje te zahtjevi za produljenje i obnavljanje.

U Prilogu I Dio FCL - Poddio G Ovlaštenje za instrumentalno letenje (IR) Uredbe (EU) 2019/1747 mijenjaju se sljedeće odredbe:

FCL.625 IR Valjanost, produžavanje i obnavljanje, **FCL.625.A IR(A)** – Produžavanje, **FCL.625.H IR(H)** – Produžavanje

-pojašnjava se kako je potrebno imati važeće ovlaštenje za klasu ili tip prije produženja IR ovlaštenja, osim za slučaj kada je produženje IR ovlaštenja kombinirano s produženjem ovlaštenja za klasu ili tip. U FCL dozvoli ne bi smjelo stajati IR ovlaštenje kao samostalno, nego je uvijek vezano uz ovlaštenje za klasu ili tip.

-te je i propisom omogućeno skratiti razdoblje valjanosti IR ovlaštenja na način da novo razdoblje valjanosti počinje od datuma provjere stručnosti koja je provedena u razdoblju koje prethodi razdoblju od tri mjeseca prije datuma isteka valjanosti ovlaštenja

U izmijenjen tekst uključeno je ono što se u praksi u RH već provodi te su sve te odredbe kompletno izmijenjene kako bi se otklonile nejasnoće i dvosmislenosti.

4.6 Prilog I Dio FCL - Poddio H (Ovlaštenja za klasu i tip) Uredbe (EU) 2019/1747

Od ATO-a i DTO-a bi se, između ostalog, očekivale korekcije i/ili dopune priručnika ukoliko su imali sljedeće odredbe navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

Trebalo je izmijeniti zahtjeve za ovlaštenje za klasu i za tip njihovim pojašnjavanjem i osiguravanjem dosljednosti u pogledu varijanti, valjanosti i obnavljanja.

U Prilogu I Dio FCL - Poddio H Ovlaštenja za klasu i tip Uredbe (EU) 2019/1747 mijenjaju se sljedeće odredbe:

FCL.710 Ovlaštenja za klasu i tip – varijante

-ističe razliku između pojma „upoznavanje“ (eng.„familiarization“) i pojma „osposobljavanje za razlike“ (eng „difference training“) i kontekst u kojem je namjeravano da se ta dva pojma trebaju koristiti (vidi tekst na engleskom niže u tekstu). Dakle kad je potrebno upoznavanje („familiarization“) tada se smatra da to ne spada u tečaj osposobljavanja pa time onda to upoznavanje ne mora sadržavati i teorijske i praktične elemente osposobljavanja kako se zahtijeva u Osnovnoj Uredbi (Basic Regulation). Navedene promjene pojednostavnile su i olakšale pilotima generalne avijacije udovoljavanje tehničkim i administrativnim zahtjevima.

-navedeno je tko (ATO, DTO, AOC holder) može provoditi određena osposobljavanja za razlike između varijanti unutar klase ili tipa, pa tako:

- ATO može provoditi sva osposobljavanja za razlike između varijanti unutar klase ili tipa

-DTO može provoditi osposobljavanja za razlike između varijanti unutar klase SEP land, SEP sea, TMG i provoditi osposobljavanja za razlike između varijanti unutar tipa jednopilotni jednomotorni helikopter koji nema više od 5 sjedala

-AOC može provoditi osposobljavanja za razlike između varijanti unutar relevantne klase ili relevantnog tipa, ukoliko je za to odobren

-zatim osposobljavanje za razlike između varijanti unutar sljedećih klasa za avione: TMG, SEP, SET, MEP može provoditi odgovarajuće kvalificiran instruktor (ne mora biti nužno u okviru ATO-a, DTO-a, AOC holder-a) te se na taj način pojednostavnilo i olakšalo pilotima generalne avijacije udovoljavanje tehničkim i administrativnim zahtjevima.

EN:

FCL.710 Class and type ratings – variants – prije izmjene:

- „(a) In order to extend his/her privileges to another variant of aircraft within one class or type rating, the pilot shall undertake **differences or familiarisation training**. In the case of variants within a type rating, the differences or familiarisation training shall include the relevant elements defined in the operational suitability data established in accordance with Part-21.
- (b) If the variant has not been flown within a period of 2 years following the differences training, further differences training or a proficiency check in that variant shall be required to maintain the privileges, except for types or variants within the single-engine piston and TMG class ratings.
- (c) The differences training shall be entered in the pilot's logbook or equivalent record and signed by the instructor as appropriate.“

FCL.710 Class and type ratings – variants – poslije izmjene:

- „(a) Pilots shall complete **differences training or familiarisation** in order to extend their privileges to another variant of aircraft within one class or type rating. In the case of variants within a class or type rating, the differences training or familiarisation shall include the relevant elements defined in the OSD, where applicable.
- (b) **The differences training shall be conducted at any of the following:**
- (1) an ATO;
 - (2) a DTO in the case of aircraft referred to in points (a)(1)(c) and (a)(2)(c) of point DTO.GEN.110 of Annex VIII; *(SEP land/sea, TMG, single engine type rating H not exceeding 5 seats)*
 - (3) an AOC holder having **an approved differences training programme for the relevant class or type.**
- (c) Notwithstanding the requirement in point (b), **differences training for TMG, single-engine piston (SEP), single-engine turbine (SET) and multi-engine piston (MEP) aeroplanes** may be conducted by **an appropriately qualified instructor** unless otherwise provided in the OSD.
- (d) If pilots have not flown the variant within 2 years following the training listed in point (b), a further differences training or a proficiency check in that variant shall be completed, except for types or variants within the SEP and TMG class ratings.

(e) The **differences training or the proficiency check in that variant** shall be entered in the pilots' logbook or equivalent record and signed by the **instructor or examiner** as appropriate."

Iz Opiniona 05-2017, str. 14:

FCL.710 Class and type ratings - variants

In point (a), the word 'training' is moved from the end of the sentence to the place right after 'differences'. This change is necessary to lift unnecessary burden from GA pilots. The essential requirements (ERs) defined in Annex IV to the Basic Regulation stipulate that all training must be given through a training course for which a syllabus must be prepared, which has to contain theoretical and practical training elements. Furthermore, ERs require that all training must be given by suitably qualified instructors. EASA and the RMG members considered this not necessary for a familiarisation with a new variant within the same subgroup of a class or type rating and, therefore, decided to clarify the issue **by differentiating 'difference training' from 'familiarisation'**.

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

FCL.725 b) dodaje se nova točka broj 5. prema kojoj za jednopilotne jednomotorne hidroavione (SEP sea) i za jednopilotne višemotorne hidroavione (MEP sea) ATO daje pisani ispit od 30 pitanja s višestrukim izborom odgovora nakon istoimenog tečaja osposobljavanja.

FCL.740 Valjanost i obnavljanje ovlaštenja za klasu i tip

-u točki FCL.740 (a) omogućeno je skratiti razdoblje valjanosti ovlaštenja na način da novo razdoblje valjanosti počinje od datuma provjere stručnosti koja je provedena u razdoblju koje prethodi razdoblju od tri mjeseca prije datuma isteka valjanosti ovlaštenja.

-u točki FCL.740 (b) (2) u svrhu obnavljanja ovlaštenja za tip, refresher training ne mora obaviti pilot ako posjeduje valjano ovlaštenje za istu klasu ili tip zrakoplova na dozvoli pilota koju je izdala treća zemlja u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji

FCL.740 Obnavljanje

Pri obnavljanju ovlaštenja za klasu ili za tip, podnositelj zahtjeva mora ispuniti sve sljedeće zahtjeve:

1. uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom Prilogu;

2. prije provjere stručnosti navedene u podpodtočki 1., uspješno položiti osposobljavanje za osvježanje znanja u ATO-u ako ATO to smatra potrebnim radi ostvarivanja razine stručnosti za sigurno upravljanje odgovarajućom klasom ili odgovarajućim tipom zrakoplova, osim ako posjeduje valjano ovlaštenje za istu klasu ili tip zrakoplova na dozvoli pilota koju je izdala treća zemlja u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji i ima pravo upotrebljavati privilegije tog ovlaštenja. Podnositelj zahtjeva može pohađati osposobljavanje:

i. u DTO-u ili ATO-u, ako se isteklo ovlaštenje odnosilo na klasu jednomotornog klipnog aviona koji nema visoke performanse, ovlaštenje za klasu TMG ili ovlaštenje za tip jednomotornog helikoptera iz točke DTO.GEN.110 podtočke (a) podpodtočke 2. podpodtočke (c) Priloga VIII.;

ii. u DTO-u ili ATO-u 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.**

-u točki FCL.740 (b) (3) omogućuje se pilotima koji posjeduju ovlaštenje za testno letenje izdano u skladu s točkom FCL.820 koji su bili uključeni u testno letenje tijekom 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 tijekom godine koja prethodi datumu njihova zahtjeva, da imaju pravo podnijeti zahtjev za produljenje ili obnavljanje odgovarajućeg ovlaštenja za tip.

4.7 Prilog I Dio FCL - Poddio I (Dodatna ovlaštenja) Uredbe (EU) 2019/1747

Od ATO-a i DTO-a bi se, između ostalog, očekivale korekcije i/ili dopune priručnika ukoliko su imali sljedeće odredbe navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

U Prilogu I Dio FCL - Poddio I Dodatna ovlaštenja Uredbe (EU) 2019/1747 mijenjaju se sljedeće odredbe:

FCL.805 Ovlaštenje za vuču jedrilica i vuču transparenata

-pojašnjeno je da se privilegije ovlaštenja za vuču transparenata ograničavaju na metodu vuče koja se koristila pri osposobljavanju za stjecanje ovlaštenja vuče transparenata

FCL.810 Ovlaštenje za noćno letenje

-promjena se odnosi na to da je propisano da tečaj za stjecanje ovlaštenja za noćno letenje za avione, TMG i zračne brodove treba završiti u roku do 6 mjeseci (zbog usklađivanja s zahtjevima za helikoptere za koje je isti rok i prije bio propisan)

-razjašnjeno je da kad pilot ima SEP(land) i TMG ovlaštenje da tečaj za stjecanje ovlaštenja za noćno letenje može napraviti za bilo koju klasu ili za obje klase

-te je za avione, TMG i zračne brodove izbrisano trajanje teorijskog dijela osposobljavanja od 5 sati jer se smatra da je mnogo važnije od definiranja trajanja teorijskog osposobljavanja zapravo da se osigura da su učenici usvojili potrebno znanje i da ga znaju primijeniti te se na taj način olakšalo pilotima generalne avijacije

Iz Opiniona 05-2017, str. 16:

FCL.810 Night rating

In (a)(1) and (b)(2), the text is amended to ensure that the requirements for the aeroplane and the helicopter category are drafted in a consistent way, which was not the case before. The amendments to FCL.810(a)(3) are made to avoid any misunderstanding in the application of this requirement. Such misunderstandings were experienced by several competent authorities when approving night rating training courses. The amendment to (b)(2)(i), where the requirement for '5 hours of theoretical knowledge instruction' is changed to 'theoretical knowledge instruction', is considered to be safe and necessary in order to align the text with the requirements of (a)(1)(i). **It was decided to amend the text in this way after considering that it is more important to make sure that the content of the theoretical knowledge course is taught rather than to bind it to a certain number of hours and to lift unnecessary burden from GA pilots.** In (c), the specification 'dual' is introduced for the required two instruction flights to make sure that those training flights cannot be performed only under the supervision of a flight instructor.

FCL.815 Ovlaštenje za letenje u planinskom području

-pojam „mountain landings“ je zamijenjen s „landings on a surface designated as requiring a mountain rating“ kako bi se naglasilo da takvo ovlaštenje nije potrebno za sve površine za slijetanje u planinskom području, jer se primjetilo tijekom implementacije, da su mnogi piloti imali sumnju da li su privilegirani sletiti u planinsko područje.

In **FCL.815** Mountain rating, in (e)(1), the term 'mountain landings' is replaced by 'landings on a surface designated as requiring a mountain rating' to emphasise that not all airfields in the mountains require such a rating since, during implementation, many pilots had doubts about their privileges to land on a mountainous area.

4.8 Prilog I Dio FCL - Poddio J (Instruktori) Uredbe (EU) 2019/1747

Od ATO-a i DTO-a bi se, između ostalog, očekivale korekcije i/ili dopune priručnika ukoliko su imali sljedeće odredbe navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

U Prilogu I Dio FCL - Poddio J Instruktori Uredbe (EU) 2019/1747 mijenjaju se sljedeće odredbe:

* Dio FCL - Poddio J Instruktori sadrži 25 promjena, u nastavku navodimo samo najbitnije promjene po pojedinim kategorijama instruktora

Za sve kategorije instruktora:

-nakon izmjene propisa svi zahtjevi za obnavljanje certifikata instruktora moraju biti završeni u razdoblju od 12 mjeseci prije podnošenje zahtjeva za obnavljanje certifikata instruktora (prije izmjene propisa samo su neki uvjeti morali biti završeni u tom razdoblju)

-osposobljavanje za osvježanje znanja u svrhu produženja ili obnavljanja certifikata instruktora više se ne naziva „seminar“ nego se naziva „refresher training“

-**FCL.900 Certifikati instruktora** - omogućeno je da se certifikat instruktora (valjan najviše godinu dana) može izdati i u slučaju da se uvede novi tečaj osposobljavanja u Dijelu FCL (dosad je bilo moguće izdati takav certifikat instruktora samo za novi zrakoplov u državi članici ili u floti operatora)

- **FCL.935 Procjena stručnosti** – razjašnjava se na kojem se uređaju može provoditi procjena stručnosti (AoC -Assessmnet of competence) instruktorima pa je uz „aircraft category“ dodano i „aircraft class, type or FSTD“ kako bi se osiguralo da su sve instruktorske privilegije pokriveno.

- **FCL.940 Valjanost certifikata instruktora** – „Osim MI i neovisno o odredbama točke FCL.900 podtočke (b) podpodtočke 1. i točke FCL.915 podtočke (e) podpodtočke 2., svi certifikati instruktora valjani su u razdoblju od tri godine.“ – navedeno znači da je:

- MI certifikat instruktora valjan sve dok je valjan FI, TRI ili CRI certifikat

-tzv. ograničen certifikat instruktora je valjan do najviše godinu dana ako se izda u posebnim propisanim slučajevima

-certifikati instruktora koji su valjani 3 godine moraju uključiti u zadnjoj godini valjanosti certifikata instruktora UPRT osposobljavanje za osvježanje znanja (refresher training) ako instruktor provodi osposobljavanje za „advanced UPRT“

FI instruktori:

- **FCL.905.FI Privilegiji i uvjeti** – osim korekcije nejasnoća, najznačajnije je da sada FI certifikat uključuje privilegije za osposobljavanje za klasu ili tip kada je u pitanju jednopilotni jednomotorni avion, osim jednopilotni HPA kompleksni avion u višepilotnim operacijama.

-**FCL.915.FI FI – Preduvjeti** – najznačajnije je da se omogućuje stjecanje FI certifikata imatelju PPL(A) ili PPL(H) tako da, u kontekstu preduvjeta, osoba može izabrati da položi CPL ispite bez potrebe da odsluša CPL teorijsko osposobljavanje (no to se ne može priznati za izdavanje CPL dozvole) te na taj način može osposobljavati i pilote za stjecanje CPL dozvole što je olakšica za pilote generalne avijacije jer je sad lakše ishoditi FI certifikat (prije ove izmjene u propisu, da bi FI osposobljavao za stjecanje CPL dozvole morao je kao minimum imati CPL odslušanu teoriju i položene CPL ispite)

- **FCL.930.FI FI – Tečaj osposobljavanja** - 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje priznaje se svim podnositeljima zahtjeva za certifikat instruktora letenja koji posjeduju ili su posjedovali bilo kakav drugi FCL certifikat instruktora. Prije ove izmjene u propisu nije bilo moguće priznati ništa osobama koje su htjele postati FI instruktor, iako su prije bili ili jesu instruktori u drugim kategorijama instruktora iz FCL-a. Navedeno je jedan od načina kako omogućiti da na tržištu postoji veći broj instruktora posebice za generalnu avijaciju u kojoj je primijećen sve veći nedostatak instruktora.

- **FCL.940.FI – Produženje i obnavljanje** - omogućuje se da i nadležno tijelo koje izdaje FI certifikat provede „refresher training“, u svrhu produženja ili obnavljanja FI certifikata (do sada je to mogao provesti samo ATO/ DTO)

FCL.940.FI Revalidation and renewal (iz Opiniona 5-2017, stranica 18):

The requirement in (a)(1)(ii) is amended to align the text with all other instructor ratings by replacing ‘refresher seminar’ with ‘refresher training’. To avoid too many changes in the training programmes, the AMC text to this requirement is amended with a wording that indicates that the refresher training for the revalidation and renewal of the FI certificate should be held as a seminar.

CRI, TRI, SFI, STI instruktori:

-**FCL.940.TRI/ FCL.940.CRI – Produženje i obnavljanje** - TRI i CRI certifikati sada se moraju produžiti na način da se ispune 2 od 3 uvjeta (prije izmjene propisa morali su ispuniti 1 od 3 uvjeta)

-**FCL.905.TRI TRI – Privilegije i uvjeti** – specificira uvjete za stjecanje TRI ili SFI certifikata te je jedan od promijenjenih uvjeta da ima barem 50 sati letačkog iskustva kao TRI ili SFI u skladu s ovom Uredbom ili Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 (prije izmjene propisa nije bila zahtjevana satnica koju je potrebno imati da bi TRI osposobljavao instruktore nego samo da posjeduje TRI certifikat više od 3 godine)

„FCL.905.TRI Privilegije i uvjeti

Privilegije TRI su provođenje osposobljavanja za: ...

(b) stjecanje TRI ili SFI certifikata, pod uvjetom da imatelj ispunjava sve sljedeće uvjete:

-ima barem 50 sati instruktorskog iskustva kao TRI ili SFI u skladu s ovom Uredbom ili Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012;

-proveo je nastavni plan letačkog osposobljavanja odgovarajućeg dijela tečaja osposobljavanja za TRI u skladu s točkom FCL.930.TRI podtočkom (a)(3) tečaj osposobljavanja

-i dobio pozitivnu ocjenu voditelja osposobljavanja ATO-a;“

-također dodani su novi uvjeti za proširenje TRI(SPA) na višepilotne operacije: Privilegiji 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: i. posjeduje ili je posjedovao TRI certifikat za višepilotne avione; ii. ima barem 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama i završio je osposobljavanje za MCCI u skladu s točkom FCL.930.MCCI.

-**FCL.910.TRI ograničenje privilegija** -ako se AoC za stjecanje TRI certifikata završi na FSTD-u, onda TRI smije provoditi osposobljavanje samo na FSTD-u. No isto tako u tom slučaju imat pravo provoditi i sljedeća osposobljavanja na zrakoplovu: LIFUS osposobljavanje, „Landing „ osposobljavanje i osposobljavanje za FCL.060 „Skorašnje iskustvo“, ukoliko je osposobljen za isto. Ograničenje na FSTD uklanja se ako TRI završi procjenu stručnosti u zrakoplovu.

-**FCL.910.TRI ograničenje privilegija, točka c)(1)(ii)** povećani su zahtjevi za proširenje privilegija TRI(H) na druge tipove: TRI(H) mora 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-u ili FTD-u 2/3 (prije izmjene propisa bilo je dovoljno 2 sata)

-**FCL.930.TRI tečaj osposobljavanja** se proširio na način da sada treba uključivati, kako je primjenjivo, osposobljavanje za LIFUS i osposobljavanje za „Landing“

-podnositelju zahtjeva za TRI, ako već posjeduje SFI za taj tip, će se priznati u potpunosti SFI i izdati TRI ograničen na FSTD osposobljavanje

-**FCL.940.TRI produženje i obnavljanje**, točka (b)(2) - TRI(H) instruktor za obnavljanje svog certifikata mora završiti 10 sati naleta

-**FCL.905.CRI Privilegije i uvjeti**, točka (ba)- dodaju se privilegije CRI da osposobljavaa za klase i tipove, kada su u pitanju jednopilotni avioni, osim za jednopilotne HPA kompleksne avione za višepilotne operacije pod uvjetom da CRI instruktori ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta: 1. posjeduju ili su posjedovali certifikat TRI za višepilotni avion; 2. imaju barem 500 sati naleta na avionima u višepilotnim operacijama i završili su osposobljavanje za MCCI u skladu s točkom FCL.930.MCCI.”;

- **FCL.940.CRI – Produljenje i obnavljanje** - omogućuje se da i nadležno tijelo koje izdaje CRI certifikat provede „refresher training„ u svrhu produženja ili obnavljanja CRI certifikata (do sada je to mogao provesti samo ATO).

-**FCL.905.SFI Privilegije i uvjeti**

– Privilegiji SFI-jeva su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja, unutar relevantne kategorije zrakoplova, za: 1. produljenje 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 tečaj osposobljavanja. (prije izmjene propisa bilo je da se IRI tečaj mora završiti za stjecanje/produženje/ obnavljanje, sada je jasno da se IRI tečaj mora završiti samo za stjecanje)

-Privilegiji SFI-jeva za jednopilotne avione mogu se proširiti na letaćko 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 certifikat TRI za višepilotni avion; ii. imaju barem 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama i završili su osposobljavanje za MCCI u skladu s točkom FCL.930.MCCI;

4.9 Prilog I Dio FCL - Poddio K (Ispitivači) Uredbe (EU) 2019/1747

U Prilogu I Dio FCL - Poddio K Ispitivači Uredbe (EU) 2019/1747 mijenjaju se sljedeće odredbe:

-**FCL.1000 Certificati ispitivača** - omogućeno je da se certifikat ispitivača (valjan najviše godinu dana) može izdati i u slučaju da se uvede novi tečaj osposobljavanja u Dijelu FCL (dosad je bilo moguće izdati takav certifikat ispitivača samo za novi zrakoplov u državi članici ili u floti operatora)

- **FCL.1005 Ograničenje privilegija u slučaju postojećih interesa**

Ispitivači prije izmjene propisa nisu smjeli provoditi skill test ili AoC ukoliko su bili odgovorni za izdavanje preporuke za skill test.

Nakon izmjene propisa, s obzirom na FCL.1005 i FCL.030 b) ispitivači smiju provoditi skill test ili AoC iako su bili odgovorni za preporuku za skill test uz poštivanje da nisu proveli više od 25% osposobljavanja osobi i ukoliko smatraju da njihova objektivnost nije narušena. Na navedeni način olakšava se pilotima generalne avijacije.

Prije izmjene FCL.1005:

FCL.1005 Examiners shall not conduct:

(a) skill tests or assessments of competence of applicants for the issue of a licence, rating or certificate:

(1) to whom they have provided more than 25 % of the required flight instruction for the licence, rating or certificate for which the skill test or assessment of competence is being taken; or

(2) **when they have been responsible for the recommendation for the skill test, in accordance with FCL.030(b);**

(b) skill tests, proficiency checks or assessments of competence whenever they feel that their objectivity may be affected.

FCL.030 Practical skill test

(b) Except for the issue of an airline transport pilot licence, the applicant for a skill test shall be recommended for the test by the organisation/person responsible for the training, once the training is completed. The training records shall be made available to the examiner.

Nakon izmjene FCL.1005:

FCL.1005 Limitation of privileges in case of vested interests

Examiners shall not conduct:

- (a) skill tests or assessments of competence of applicants for the issue of a licence, rating or certificate to whom they have provided more than 25 % of the required flight instruction for the licence, rating or certificate for which the skill test or assessment of competence is being taken; and
- (b) skill tests, proficiency checks or assessments of competence whenever they feel that their objectivity may be affected.';

FCL.030 Practical skill test (zahtjev je ostao isti)

(b) Except for the issue of an airline transport pilot licence, the applicant for a skill test shall be recommended for the test by the organisation/person responsible for the training, once the training is completed. The training records shall be made available to the examiner.

-FCL.1025 Valjanost, produljenje i obnavljanje certifikata o ispitivača-promjena je da je za produženje certifikata ispitivača potrebno obaviti 6 provjera u bilo kojem trenutku u razdoblju od 3 godine (do sada je bilo potrebno obaviti po 2 provjere u svakoj od 3 godine)

FCL.1025 Validity, revalidation and renewal of examiner certificates is amended in (b)(3) by adding the possibility to replace the supervised test or check by an assessment of competence in accordance with FCL.1020. During the implementation it became clear that some examiners working for General Aviation were not able to fulfil the requirement and it was decided to support General Aviation and alleviate the requirement.

-FCL.1005.TRE TRE — Privilegije i uvjeti- AoC za stjecanje/produženje/obnavljanje TRI/SFI mogu provoditi ispitivači TRE ukoliko su barem tri godine bili TRE(isto je bilo i prije izmjene propisa) i ukoliko su završili specifično osposobljavanje za provođenje AoC (ovo je novo nakon izmjene propisa). Također navedene promjene osiguravaju da će ispitivači biti osposobljeni za svaku kategoriju zrakoplova posebno (posebno za avione, posebno za helikoptere).

-FCL.1005.CRE CRE — Privilegije -dodaju se nove privilegije CRE ispitivačima, pod određenim uvjetima, kako slijedi: produljenje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu i za tip; produljenje IR, obnavljanje IR, produljenje ili obnavljanje ovlaštenja za EIR. Navedeno je omogućilo to da CRE ne mora više ispunjavati uvjete za IRE a da bi provodio produženje IR ovlaštenja, što predstavlja još jednu olakšicu pilotima generalne avijacije.

FCL.1010.CRE CRE — Preduvjeti – mijenjaju se preduvjeti tako da CRE mora imati CRI ili FI certifikat s privilegijima instruktora za odgovarajuću klasu ili tip. Naime, omogućeno je da CRE može kao preduvjet imati i FI certifikat s privilegijom za provođenje osposobljavanja za tip ili klasu, a ne nužno CRI certifikat pa je na taj način omogućeno da instruktori generalne avijacije mogu steći lakše i certifikat ispitivača.

-FCL.1010.IRE IRE — Preduvjeti – mijenju se preduvjeti na način da nakon izmjene propisa IRE može imati ili IRI ili FI certifikat s privilegijima instruktora za IR(A) (uz dodatne uvjete). Navedeno bi trebalo omogućiti da kvalificirani FI jednog dana potencijalno postanu IRE pa je na taj način omogućeno da instruktori generalne avijacije mogu steći lakše i certifikat ispitivača.

-FCL.1005.SFE SFE — Privilegije i uvjeti- pojašnjene su privilegije za produženje i obnavljanje IR, te je dodana privilegija za provođenje AoC.

-FCL.1010.SFE SFE — Preduvjeti – razdvojeni su zahtjevi za jednopilotne i višepilotne HP kompleksne avione.

4.10 U Uredbi (EU) 2019/1747 se mijenjaju Dodaci Priloga I (Dio FCL)

Od ATO-a i DTO-a bi se, između ostalog, očekivale korekcije i/ili dopune priručnika ukoliko su imali sljedeće odredbe navedene identično ili preformulirano u svojim priručnicima.

U Uredbi (EU) 2019/1747 se mijenjaju sljedeći Dodaci Priloga I (Dio FCL):

Dodatak 1 Priznavanje teorijskog znanja: mijenjaju se odredbe o priznavanju teorijskog znanja imateljima LAPL, BPL, SPL, PPL.

Dodatak 3 Tečajevi osposobljavanja za stjecanje CPL-a i ATPL-a :

-u dijelu A Dodatka 3., podtočka (b) točke 9. vezano uz ATP(A) integrirani tečaj:

Naime VFR letovi su izbrisani iz PIC/SPIC zahtjeva koji su bili zahtjevani u sklopu od 150 sati naleta potrebnih za izdavanje CPL(A) dozvole. Slična je promjena i za CPL/IR(A) integrirani tečaj.

*prije izmjene propisa: 70 hours as PIC including VFR flight, and instrument flight time as SPIC. The instrument flight time as SPIC shall only be counted as PIC flight time up to a maximum of 20 hours;

*poslije izmjene propisa: 70 sati u ulozi PIC, od čega najviše 55 sati može biti u ulozi SPIC. Vrijeme instrumentalnog naleta u ulozi SPIC uračunava se kao vrijeme naleta u ulozi PIC do najviše 20 sati.”;

-za modularni CPL(A) ili CPL(H) tečaj: sati kao PIC u drugim kategorijama zrakoplova se mogu priznati kao dio potrebnog ukupnog naleta od 150 sati na avionu ili helikopteru (osim kada je pitanju nalet od 50 sati za PIC u avionima).

Dodatak 7 IR ispit praktične osposobljenosti: promijenjen je sadržaj ispita za kategoriju avion.

Dodatak 8 Priznavanje IR dijela provjere praktične osposobljenosti na klasi ili tipu: kompletno je promijenjen ovaj dodatak.

Dodatak 9 Osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za MPL, ATPL, ovlaštenje za tip i klasu i provjera stručnosti za IR: promijenjena je sekcija B, točka 5(k) i 5(l) vježba 7.2.2 je zamijenjena novom vježbom.