PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2021/2227

ze dne 14. prosince 2021,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, pokud jde o požadavky na provoz za každého počasí a na výcvik k získání přístrojové a typové kvalifikace na vrtulnících

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a zejména na čl. 23 odst. 1 a čl. 27 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Příloha I (část FCL) nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ([2]) stanoví požadavky na výcvik, zkoušení a přezkušování průkazů způsobilosti pilota, včetně požadavků na získání oprávnění pro přiblížení v souladu s pravidly pro let podle přístrojů (IFR) až do výšek rozhodnutí menších než 200 stop a pro výcvik přístrojové a typové kvalifikace na vrtulnících.

(2) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([3]) stanoví podrobná pravidla pro letový provoz, včetně požadavku, aby provozovatelé poskytovali svým posádkám pravidelný výcvik a přezkoušení. Uvedené nařízení se mění s cílem zohlednit nejnovější normy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) pro provoz za každého počasí. Změny nařízení (EU) č. 965/2012 jsou pojaty tak, aby tvořily ucelený rámec pro přiblížení podle IFR za nízké viditelnosti, včetně aspektů souvisejících s výcvikem pilotů. Příslušné požadavky na přiblížení podle IFR za nízké viditelnosti v nařízení (EU) č. 1178/2011 by proto měly být zrušeny nebo případně nahrazeny odkazy na nařízení (EU) č. 965/2012.

(3) Vzhledem k tomu, že jednomotorové vrtulníky jsou nyní certifikovány i pro provoz podle IFR, měly by být požadavky na přístrojovou kvalifikaci pro vrtulníky upraveny, aby byly případnější pro nové typy vrtulníků a daly se používat flexibilněji. Přístrojová kvalifikace na vrtulníky a související výcvik by měly být koncipovány tak, aby zahrnovaly let podle přístrojů v jednomotorových i vícemotorových vrtulnících, a tudíž aby již nebylo třeba dodatečného výcviku při přechodu z přístrojové kvalifikace na jednomotorové vrtulníky na přístrojovou kvalifikaci pro vícemotorové vrtulníky.

(4) V současné době se přísnější ustanovení části FCL o výcviku pilotů vícepilotních vrtulníků vztahují také na vícepilotní provoz vrtulníků certifikovaných pro jednopilotní provoz. V důsledku této dodatečné zátěže se proto téměř veškerý provoz vrtulníků certifikovaných pro jednopilotní provoz uskutečňuje v jednopilotním režimu, pokud si vícepilotní provoz nevyžadují provozní požadavky. V důsledku toho se vytrácí bezpečnostní přínos létání s druhým pilotem. Aby k tomu nedocházelo a zvýšila se flexibilita, měly by být revidovány požadavky a oprávnění na vícepilotní provoz vrtulníků. Měly by být zavedeny vhodné požadavky, které umožní bezpečný vícepilotní provoz jednopilotních vrtulníků.

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).

([3]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

(5) Jelikož se k letům vrtulníků podle IFR dosud používaly pouze vícemotorové vrtulníky, byly stávající přístrojové kvalifikace pro vrtulníky získány na vícemotorových vrtulnících. Z tohoto důvodu a s ohledem na budoucí používání jednomotorových vrtulníků k letům podle IFR by měla být zavedena přechodná ustanovení, aby piloti, kteří v současnosti mají přístrojovou kvalifikaci na vrtulníky, mohli své příslušné oprávnění používat jak v jednomotorových, tak vícemotorových vrtulnících.

(6) Organizacím provádějícím výcvik by měl být poskytnut dostatek času na přizpůsobení jejich výcvikových programů.

(7) Nařízení (EU) č. 1178/2011 by mělo být rovněž změněno za účelem opravy některých zastaralých nebo nesprávných odkazů a vyjasnění některých ustanovení.

(8) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví připravila návrh prováděcích pravidel a předložila jej Komisi společně se stanoviskem č. 02/2021 ([4]) v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.

(9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

1) článek 4c se mění takto:

   a) v odstavci 1 se písmeno b) nahrazuje tímto:

      „b) mít nadále nárok získat prodloužení platnosti nebo obnovu své kvalifikace EIR v souladu s čl. FCL.825 písm. g) přílohy I (část FCL);“;

   b) v odstavci 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

      „c) získat plný zápočet, pokud jde o požadavky na výcvik stanovené v čl. FCL.835 písm. c) bodě 2 podbodech i) a iii) přílohy I (část FCL), při podávání žádosti o vydání základní přístrojové kvalifikace (dále jen „kvalifikace BIR“) v souladu s článkem FCL.835 přílohy I (část FCL) a“;

   c) v odstavci 1 se písmeno d) nahrazuje tímto:

      „d) mít nadále nárok na plný zápočet, jak je stanoveno pro držitele kvalifikace EIR v příloze I (část FCL).“;

2) vkládá se nový článek 4d, který zní:

„*Článek 4d*

Přechodná opatření týkající se práv udělených přístrojovou kvalifikací na jednomotorové vrtulníky

Aniž je dotčen článek FCL.630.H přílohy I (část FCL) tohoto nařízení, platí všechna tato ustanovení:

1. Přístrojové kvalifikace na vrtulníky (IR(H)) vydané v souladu s přílohou I (část FCL) tohoto nařízení před 30. říjnem 2022 se považují za přístrojové kvalifikace IR(H) pro jednomotorové i vícemotorové vrtulníky a jako takové IR(H) se znovu vydají při opětovném vydání průkazu způsobilosti pilota vrtulníku z administrativních důvodů.

2. Žadatelé, kteří před 30. říjnem 2022 zahájili výcvik k získání přístrojové kvalifikace IR(H) na jednomotorové nebo vícemotorové vrtulníky, mohou tento výcvik dokončit a v takovém případě se jim vydá přístrojová kvalifikace IR(H) na jednomotorové i vícemotorové vrtulníky.“;

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

3) vkládá se nový článek 4e, který zní:

„*Článek 4e*

Přechodná opatření pro výcvik, zkoušení a přezkušování v případě vícepilotního provozu jednopilotních vrtulníků

1. Členské státy se mohou rozhodnout udělit zvláštní práva k provádění výcviku, zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti při vícepilotním provozu na jednopilotních vrtulnících žadatelům, kteří splňují všechny tyto podmínky:

a) jsou držiteli osvědčení instruktora nebo examinátora vydaného v souladu s přílohou I (část FCL) tohoto nařízení, včetně oprávnění provádět výcvik nebo případně přezkoušení v příslušném typu vrtulníku;

b) absolvovali výcvik stanovený v článku FCL.735.H části FCL;

c) mají praxi ve vícepilotním provozu vrtulníků na úrovni, jež je přijatelná pro příslušný úřad daného členského státu.

2. Oprávnění vydaná v souladu s odstavcem 1 jsou platná do 30. října 2025. Za účelem prodloužení platnosti oprávnění musí žadatelé splňovat požadavky na praxi týkající se oprávnění instruktora a examinátora v souvislosti s vícepilotním provozem jednopilotních vrtulníků, jak je stanoveno v části FCL.“;

4) v článku 10a se doplňuje nový odstavec 6, který zní:

„6. Organizace pro výcvik pilotů, které poskytují výcvik pro přístrojovou kvalifikaci IR(H), přizpůsobí do 30. října 2023 svůj výcvikový program tak, aby byl v souladu s přílohou I.“;

5) Příloha I se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 30. října 2022. Ustanovení čl. 1 bodu 1 se však použije ode dne vstupu v platnost.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 14. prosince 2021.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

Příloha I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

(1) článek FCL.010 se mění takto:

a) definice pojmu „vícepilotní provoz“ se nahrazuje tímto:

„„Vícepilotním provozem“ se rozumí provoz vyžadující u vícepilotních nebo jednopilotních letadel součinnost vícečlenné posádky složené alespoň ze dvou pilotů;“;

b) definice pojmu „vícepilotní letadlo“ se nahrazuje tímto:

„„Vícepilotním letadlem“ se rozumí:

— u letounů letouny certifikované pro provoz s minimální posádkou nejméně dvou pilotů,

— u vrtulníků, vzducholodí a letadel s pohonem vztlaku letadlo, které je certifikováno pro provoz s posádkou nejméně dvou pilotů nebo které musí být provozováno alespoň se dvěma piloty v souladu s nařízením (EU) č. 965/2012.“;

c) definice pojmu „jednopilotní letadlo“ se nahrazuje tímto:

„Jednopilotním letadlem“ se rozumí:

— u letounů letadlo certifikované pro provoz s jedním pilotem,

— u vrtulníků, vzducholodí a letadel s pohonem vztlaku letadlo, které je certifikováno pro provoz s jedním pilotem a které podle nařízení (EU) č. 965/2012 nemusí být provozováno alespoň se dvěma piloty.“;

(2) v čl. FCL.060 písm. b) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) jako velitel letadla ani jako druhý pilot, pokud za posledních 90 dnů neuskutečnil nejméně tři vzlety, přiblížení a přistání ve funkci pilota v letadle stejného typu nebo třídy nebo na FFS představujícím stejný typ nebo třídu letadla. Tyto tři lety a přistání musí být provedeny buď ve vícepilotním, nebo v jednopilotním provozu podle práv, jichž je pilot držitelem, a“;

(3) článek FCL.510.H se nahrazuje tímto:

„**FCL.510.H ATPL(H) – předpoklady, praxe a započtení**

Žadatelé o průkaz ATPL(H) musí:

a) být držiteli průkazu CPL(H);

b) absolvovat výcvik MCC podle článku FCL.735.H;

c) absolvovat ve funkci pilota vrtulníku dobu letu odpovídající nejméně 1 000 hodin včetně alespoň:

1) 350 hodin ve vícepilotním provozu ve vrtulnících;

2) i) 250 hodin ve funkci velitele letadla nebo

ii) 100 hodin ve funkci velitele letadla a 150 hodin ve funkci velitele letadla pod dozorem nebo

iii) 250 hodin ve funkci velitele letadla pod dozorem ve vícepilotních vrtulnících. V tomto případě jsou práva udělená průkazem ATPL(H) omezena pouze na vícepilotní provoz, dokud žadatel neabsolvuje 100 hodin ve funkci velitele letadla;

3) doby navigačního letu odpovídající 200 hodin, z níž se alespoň 100 hodin uskuteční ve funkci velitele letadla nebo velitele letadla pod dozorem;

4) 30 hodin přístrojové doby, z nichž nejvýše deset hodin připadá na pozemní přístrojovou dobu, a

5) 100 hodin letů v noci ve funkci velitele letadla nebo druhého pilota.

Z uvedených 1 000 hodin může být nejvýše 100 hodin absolvováno na FSTD, z nichž smí být nejvýše 25 hodin vykonáno na FNPT;

d) Doba letu v letounech se započte až do výše 50 % do požadavků na dobu letu uvedených v písmeni c);

e) Praxe požadovaná v písmeni c) musí být splněna před vykonáním zkoušky dovednosti pro získání průkazu ATPL(H);

f) Žadatelé o průkaz ATPL(H) musí získat plný zápočet za splnění požadavku uvedeného v písmeni b), pokud splňují požadavky čl. FCL.720.H písm. a) bodu 2 podbodu ii), a navíc absolvovali výcvik ve schválené organizaci pro výcvik za účelem splnění nezbytné úrovně pro úspěšné absolvování kurzu podle článku FCL.735.H.“;

(4) článek FCL.605 se nahrazuje tímto:

„**FCL.605 IR – Práva a podmínky**

a) Práva

Držitelé přístrojové kvalifikace mají práva k letu s letadlem podle IFR, včetně provozu podle PBN, s minimální výškou rozhodnutí:

1) nejméně 200 ft (60 m);

2) méně než 200 ft (60 m) za předpokladu, že jsou k tomu oprávněni v souladu s přílohou V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012.

b) Podmínky

1) Držitelé přístrojové kvalifikace vykonávají svá práva v souladu s podmínkami stanovenými v dodatku 8 k této příloze.

2) Držitelé přístrojové kvalifikace IR(H) vykonávají práva ve funkci velitele letadla podle IFR ve vícepilotním provozu ve vrtulníku, pokud absolvovali alespoň 70 hodin přístrojové doby, z nichž smí nejvýše 30 hodin připadnout na pozemní přístrojovou dobu.“;

(5) článek FCL.620 IR se nahrazuje tímto:

„**FCL.620 IR – zkouška dovednosti**

Žadatelé o přístrojovou kvalifikaci musí vykonat zkoušku dovednosti v souladu s dodatkem 7 k této příloze a prokázat schopnost provádět příslušné postupy a obraty se stupněm kvalifikovanosti odpovídajícím uděleným právům.“;

(6) za nadpis „ODDÍL 2 – Specifické požadavky na kategorii letounů“ se vkládá nový článek FCL.620.A, který zní:

„**FCL.620.A IR(A) – zkouška dovednosti**

a) V případě přístrojové kvalifikace IR(A) pro vícemotorové letouny musí být zkouška dovednosti absolvována ve vícemotorovém letounu. V případě přístrojové kvalifikace IR(A) pro jednomotorové letouny musí být zkouška dovednosti absolvována v jednomotorovém letounu. Vícemotorové letouny v tažně-tlačném uspořádání se pro účely tohoto bodu považují za letouny jednomotorové.

b) Žadatelům, kteří absolvovali zkoušku dovednosti pro získání přístrojové kvalifikace IR(A) pro vícemotorové letouny v jednopilotním vícemotorovém letounu, pro nějž se vyžaduje třídní kvalifikace, bude vydána i přístrojová kvalifikace IR(A) pro jednomotorové letouny pro třídní nebo typové kvalifikace pro jednomotorové letouny, jichž jsou držiteli.“;

(7) článek FCL.630.H se nahrazuje tímto:

„**FCL.630.H IR(H) – rozšíření práv přístrojové kvalifikace IR(H) na další typy vrtulníků**

Není-li v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení Komise (EU) č. 748/2012 stanoveno jinak, držitelé přístrojové kvalifikace IR(H), kteří chtějí svá práva udělená přístrojovou kvalifikací IR(H) rozšířit na další typy vrtulníků, musí kromě příslušného výcvikového kurzu pro získání typové kvalifikace absolvovat ve schválené organizaci pro výcvik 2 hodiny letového výcviku na příslušném typu výhradně podle přístrojů v souladu s IFR, který lze provést na FFS nebo FTD, který odpovídajícím způsobem představuje příslušný typ provozu podle IFR.“;

(8) za nadpis „ODDÍL 4 – Specifické požadavky pro kategorii vzducholodí“ se vkládá nový článek FCL.620.As, který zní:

„**FCL.620.As IR(As) – zkouška dovednosti**

V případě přístrojové kvalifikace IR(As) pro vícemotorové vzducholodě musí být zkouška dovednosti absolvována ve vícemotorové vzducholodi. V případě přístrojové kvalifikace IR(As) pro jednomotorové vzducholodě musí být zkouška dovednosti absolvována v jednomotorové vzducholodi.“

(9) v článku FCL.725 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Jednopilotní a vícepilotní provoz

1) Pokud pilot, který je držitelem typové kvalifikace pro určitý typ letadla s právem pro jednopilotní nebo vícepilotní provoz, žádá o dodatečné právo k jinému druhu provozu na stejném typu letadla, má se za to, že splňuje požadavky na teoretické znalosti.

2) Není-li v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení Komise (EU) č. 748/2012 stanoveno jinak, absolvuje tento pilot dodatečný letový výcvik pro daný jiný druh provozu na příslušném typu v souladu s dodatkem 9 k této příloze. Tento výcvik absolvuje podle jedné z těchto možností:

i) ve schválené organizaci pro výcvik;

ii) v organizaci, na kterou se vztahuje příloha III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012 a která je oprávněna takový výcvik poskytovat buď na základě schválení, nebo v případě jednopilotních vrtulníků na základě prohlášení.

3) S výjimkou jednopilotních vrtulníků se druh provozu zapíše do průkazu způsobilosti.

4) V případě jednopilotních vrtulníků platí všechny tyto podmínky:

i) Pokud zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro typovou kvalifikaci na nesložitý jednopilotní vrtulník byly vykonány pouze ve vícepilotním provozu, musí být omezení na vícepilotní provoz zaznamenáno v průkazu způsobilosti u typové kvalifikace. Tento záznam se zruší, pokud žadatel absolvuje přezkoušení odborné způsobilosti, jehož součástí byly prvky nezbytné pro jednopilotní provoz, jak je uvedeno v dodatku 9 k této příloze.

ii) Ve všech ostatních případech se druh provozu do průkazu způsobilosti nezapisuje. Pilot je oprávněn vykonávat práva podle typové kvalifikace:

A) v jednopilotním provozu za předpokladu, že zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti:

1) proběhly v jednopilotním provozu nebo

2) proběhly ve vícepilotním provozu a obsahovaly dodatečné prvky pro jednopilotní provoz, jak je uvedeno v dodatku 9 k této příloze;

B) ve vícepilotním provozu za všech těchto podmínek:

1) pilot splňuje požadavky čl. FCL.720.H písm. a) bodu 2;

2) práva jsou vykonávána výhradně v souladu s přílohou III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012;

3) zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti byly vykonány ve vícepilotním provozu.“;

(10) článek FCL.720.H se mění takto:

a) uvozující věta se nahrazuje tímto:

„Není-li v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení Komise (EU) č. 748/2012 uvedeno jinak, musí žadatel o vydání první typové kvalifikace pro vrtulníky splňovat následující požadavky na praxi a předpoklady pro vydání příslušné kvalifikace:“

b) písmeno a) se mění takto:

1) návětí se nahrazuje tímto:

„a) Vícepilotní vrtulníky. Žadatel o typovou kvalifikaci na vícepilotní vrtulník musí před zahájením výcvikového kurzu k získání typové kvalifikace:“;

2) v bodě 2 se podbod ii) nahrazuje tímto:

„ii) absolvovat dobu letu odpovídající alespoň 500 hodinám ve funkci pilota ve vícepilotním provozu na jakékoliv kategorii letadla“;

3) v bodě 2 se zrušuje podbod iii);

c) v písmeni b) se návětí nahrazuje tímto:

„Absolvent integrovaného kurzu pro získání průkazu ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR nebo CPL(H), který nesplňuje požadavek písm. a) bodu 1, je oprávněn absolvovat výcvikový kurz k získání typové kvalifikace pro vícepilotní vrtulníky a při vydání typové kvalifikace se mu práva omezí pouze na výkon funkce druhého pilota. Toto omezení se zruší, jakmile pilot splní všechny tyto podmínky:“;

d) v písmeni c) se návětí nahrazuje tímto:

„Vícemotorové vrtulníky. Žadatel o vydání první typové kvalifikace pro vícemotorový vrtulník musí:“;

(11) v čl. FCL.905.TRI se písm. a) bod 5 mění takto:

a) podbod ii) se nahrazuje tímto:

„ii) výcvik MCC, pokud absolvoval dobu letu odpovídající alespoň 350 hodinám ve funkci pilota ve vícepilotním provozu v jakékoliv kategorii letadla;“;

b) podbod iii) se zrušuje;

(12) v článku FCL.910.TRI se písmeno c) mění takto:

a) bod 2) se nahrazuje tímto:

„2) Za účelem rozšíření práv instruktora TRI(H) na vícepilotní provoz ve stejném typu jednopilotních vrtulníků musí držitel během posledních dvou let absolvovat dobu letu odpovídající alespoň 350 hodinám ve funkci pilota ve vícepilotním provozu v jakékoliv kategorii letadla nebo alespoň 100 hodinám ve funkci pilota ve vícepilotním provozu na konkrétním typu.“;

b) doplňuje se nový bod 3, který zní:

„3) Za účelem rozšíření práv instruktora TRI(H) z jednopilotních na vícepilotní vrtulníky musí držitel vyhovět požadavkům čl. FCL.915.TRI písm. d) bodu 3.“;

(13) v článku FCL.915.TRI se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) v případě osvědčení TRI(H):

1) v případě osvědčení instruktora TRI(H) pro jednopilotní jednomotorové vrtulníky buď:

i) absolvovat 250 hodin ve funkci pilota vrtulníků, nebo

ii) být držitelem osvědčení FI(H);

2) v případě osvědčení instruktora TRI(H) pro jednopilotní vícemotorové vrtulníky buď:

i) absolvovat 500 hodin ve funkci pilota vrtulníků, včetně 100 hodin ve funkci velitele letadla na jednopilotních vícemotorových vrtulnících, nebo

ii) být držitelem osvědčení FI(H) a absolvovat dobu letu odpovídající 100 hodin ve funkci pilota ve vícemotorových vrtulnících;

3) V případě osvědčení instruktora TRI(H) pro vícepilotní vrtulníky absolvovat dobu letu odpovídající 1 000 hodin ve funkci pilota vrtulníků a buď 350 hodin ve vícepilotním provozu v jakékoliv kategorii letadla, nebo dobu letu odpovídající 100 hodinám ve funkci pilota ve vícepilotním provozu na typu, pro který se žádá o osvědčení instruktora TRI(H);“;

(14) v článku FCL.915.IRI písm. b) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) aby mohli žádat o práva k poskytování výcviku na vícemotorových vrtulnících, musí splňovat požadavky čl. FCL.910.TRI písm. c) bodu 1 a čl. FCL.915.TRI písm. d) bodu 2;“;

(15) v článku FCL.905.SFI písm. d) se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) výcvik MCC, pokud absolvovali alespoň 350 hodin ve funkci pilota ve vícepilotním provozu v jakékoliv kategorii letadla.“;

(16) v článku FCL.915.SFI se písmeno e) mění takto:

a) bod 2) se nahrazuje tímto:

„2) v případě vícepilotních vrtulníků absolvovat alespoň 1 000 hodin praxe v létání ve funkci pilota vrtulníků, včetně alespoň 350 hodin ve vícepilotním provozu v jakékoliv kategorii letadla;“;

b) bod 4) se nahrazuje tímto:

„4) v případě jednopilotních jednomotorových vrtulníků absolvovat 250 hodin ve funkci pilota vrtulníků;“;

c) doplňuje se nový bod 5, který zní:

„5) v případě jednopilotních vrtulníků ve vícepilotním provozu absolvovat alespoň 350 hodin ve vícepilotním provozu v jakékoliv kategorii letadla.“;

(17) v článku FCL.915.MCCI se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) absolvovat alespoň:

1) v případě letounů, vzducholodí a letadel s pohonem vztlaku 1 500 hodin praxe v létání ve funkci pilota ve vícepilotním provozu, z toho nejméně 350 hodin v příslušné kategorii letadla;

2) v případě vrtulníků 1 000 hodin praxe v létání ve funkci pilota ve vícepilotním provozu, z nichž je alespoň 350 hodin uskutečněno ve vrtulnících.“;

(18) v článku FCL.1005.TRE písm. b) se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti nebo obnovu přístrojových kvalifikací, jestliže je examinátor TRE(H) držitelem platné přístrojové kvalifikace IR(H);“;

(19) v článku FCL.1010.TRE písm. b) se bod 6 nahrazuje tímto:

„6) Za účelem rozšíření práv examinátora TRE(H) z jednopilotního na vícepilotní provoz pro stejný typ vrtulníku musí držitel buď:

i) absolvovat v tomto typu alespoň 100 hodin ve vícepilotním provozu, nebo

ii) absolvovat v jakékoliv kategorii letadla alespoň 350 hodin ve vícepilotním provozu.“;

(20) v článku FCL.1010.SFE se písmeno b) mění takto:

a) body 3 a 4 se nahrazují tímto:

„3) v případě vícepilotních vrtulníků absolvovali dobu letu odpovídající alespoň 1 000 hodin ve funkci pilota vícepilotních vrtulníků;

4) v případě jednopilotních vrtulníků ve vícepilotním provozu absolvovali alespoň 350 hodin ve vícepilotním provozu v jakékoliv kategorii letadla;“;

b) doplňuje se nový bod 5, který zní:

„5) pro první vydání osvědčení SFE absolvovali alespoň 50 hodin výcviku syntetického létání jako instruktor TRI(H) či SFI(H) v příslušném typu.“;

(21) v dodatku 3 oddílu I se bod 9 nahrazuje tímto:

„9. Po dokončení příslušného výcviku v létání žadatel vykoná zkoušku dovednosti pro získání průkazu CPL(H) ve vícemotorovém nebo jednomotorovém vrtulníku a zkoušku dovednosti pro získání přístrojové kvalifikace ve vrtulníku s osvědčením pro IFR.“;

(22) v dodatku 6 se oddíl B mění takto:

a) bod 7 se nahrazuje tímto:

„7. Kurz pro získání přístrojové kvalifikace IR(H) musí zahrnovat alespoň 55 hodin přístrojové doby ve výcviku, z nichž:

a) až dvacet hodin může připadnout na pozemní přístrojovou dobu na FNPT I(H) nebo (A). Tato dvacetihodinová doba výcviku na FNPT I(H) nebo (A) může být nahrazena dvacetihodinovou dobou výcviku pro získání přístrojové kvalifikace IR(H) v letounu schváleném pro tento kurz; nebo

b) až 40 hodin může připadnout na pozemní přístrojovou dobu na FTD 2/3, FNPT II/III nebo FSS pro vrtulníky.

Výcvik v letu podle přístrojů musí zahrnovat alespoň deset hodin ve vrtulníku s osvědčením pro IFR.“;

b) bod 8 se zrušuje;

c) dosavadní bod 9.1 se označuje jako „8.1“;

d) dosavadní bod 9.2 se označuje jako „8.2“;

e) dosavadní bod 9.3 se označuje jako „8.3“;

f) dosavadní bod 10 se označuje jako „9.“ a jeho písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) postup a obraty pro provoz podle IFR, a to za obvyklých, mimořádných a nouzových podmínek, zahrnující alespoň:

— přechod z letu za viditelnosti na let podle přístrojů po vzletu,

— standardní odlety a přílety podle přístrojů,

— postupy IFR na trati,

— postupy vyčkávání,

— přiblížení podle přístrojů do stanovených minim,

— postupy nezdařeného přiblížení,

— přistání z přiblížení podle přístrojů, včetně přiblížení okruhem; “;

(23) v dodatku 8 se oddíl B nahrazuje tímto:

„B. **Vrtulníky**

Zápočty se udělují, pouze pokud držitelé prodlužují platnost práv udělených přístrojovou kvalifikací pro jednopilotní vrtulníky nebo popřípadě tato práva obnovují.

Je-li provedena zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti zahrnující přístrojovou kvalifikaci a držitelé mají platnou:	Zápočet přístrojové kvalifikace je platný při přezkoušení odborné způsobilosti pro získání:
typovou kvalifikaci pro vícepilotní vrtulníky (MPH)	typové kvalifikace SPH pro stejný typ, včetně práv pro jednopilotní provoz (*)
typovou kvalifikaci pro jednopilotní vrtulníky (SPH) ve vícepilotním provozu	práva pro jednopilotní provoz ve stejném typu (*)

(*) Za předpokladu, že za předchozích dvanáct měsíců byly provedeny alespoň tři odlety a přiblížení podle IFR při výkonu práv pro PBN, včetně jednoho přiblížení RNP APCH (může se jednat o přiblížení v bodu v prostoru), ve vrtulníku typu SP v jednopilotním provozu.“;

(24) dodatek 9 se mění takto:

a) oddíl A se mění takto:

1. nadpis před bodem 13 a bod 13 se nahrazují tímto:

„SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO ZKOUŠKU DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TYPOVÉ KVALIFIKACE PRO VÍCEPILOTNÍ LETADLO, PRO JEDNOPILOTNÍ LETADLO PROVOZOVANÉ VE VÍCEPILOTNÍM PROVOZU, PRO MPL A ATPL

13. Zkouška dovednosti pro vícepilotní letadlo nebo jednopilotní letadlo, pokud je provozováno ve vícepilotním provozu, se provádí v prostředí vícečlenné posádky. Funkci druhého pilota může vykonávat další žadatel nebo pilot s jinou typovou kvalifikací. Pokud je ke zkoušce/přezkoušení použito letadlo, druhým pilotem musí být examinátor nebo instruktor.“;

2. uvozující věta v bodě 15 se nahrazuje tímto:

„15. Při zkoušení/přezkoušení žadatelů o průkaz ATPL nebo o typovou kvalifikaci pro vícepilotní letadla nebo vícepilotní provoz na jednopilotním letadle rozšířené o povinnosti velícího pilota musí examinátor, bez ohledu na to, zda žadatelé zastávají funkci pilota řídícího či pilota monitorujícího, přezkoušet zejména následující činnosti:“

b) oddíl B se mění takto:

1. bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. V případě vícepilotních letounů a jednopilotních složitých letounů s vysokou výkonností musí žadatelé uspět ve všech částech zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí ve více než pěti úlohách, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí v pěti úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatelé při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspějí v některé úloze, včetně úloh, v nichž uspěli při předchozím pokusu, musí opakovat celou zkoušku nebo celé přezkoušení znovu.“;

2. v bodě 6 v tabulce za písmenem j) se zrušuje znění „*Všeobecné poznámky*: Zvláštní požadavky pro rozšíření typové kvalifikace o přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop), tj. provoz KAT. II/III.“ před nadpisem „Oddíl 6“, následující oddíl 6 a znění „*POZNÁMKA:* KAT II/III se musí provádět v souladu s platnými požadavky v oblasti letového provozu.“ za oddílem 6;

c) v oddílu C se za bod 12 doplňuje nový nadpis a bod 13, které znějí:

„JEDNOPILOTNÍ VRTULNÍKY

13. Žadatelé o vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu typové kvalifikace pro jednopilotní vrtulníky musí:

a) v případě žádosti o práva k jednopilotnímu provozu absolvovat zkoušku dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti v jednopilotním provozu;

b) v případě žádosti o práva k vícepilotnímu provozu absolvovat zkoušku dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti ve vícepilotním provozu;

c) v případě žádosti o práva k jednopilotnímu i vícepilotnímu provozu absolvovat zkoušku dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti ve vícepilotním provozu a dále tyto obraty a postupy v jednopilotním provozu:

1. v jednomotorových vrtulnících: vzlet 2.1, klesání s autorotací 2.6 a přistání s autorotací 2.6.1;

2. ve vícemotorových vrtulnících: vzlet 2.1 a vzlet při simulovaném vysazení motoru krátce před dosažením TDP 2.4 a krátce po dosažení TDP 2.4.1;

3. u práv přístrojové kvalifikace kromě bodů 1 nebo 2 jedno přiblížení podle oddílu 5, nejsou-li splněna kritéria dodatku 8 k této příloze;

d) s cílem odstranit omezení vícepilotního provozu v typové kvalifikaci na nesložitý jednopilotní vrtulník absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti, které zahrnuje obraty a postupy uvedené v písm. c) bodě 1 nebo případně písm. c) bodě 2.“;

d) oddíl D se mění takto:

1. v bodě 6 se zrušují písmena a), b) a c);

2. za bod 6 se vkládá se nový bod 6a, který zní:

„6a. Úlohy označené (*) se musí létat pouze podle přístrojů. Pokud tato podmínka není splněna během zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti, typová kvalifikace bude omezena pouze na VFR.“;

3. v tabulce za bodem 8 se zrušuje oddíl 6 a oddíl 7 se nahrazuje tímto:

ODDÍL 6 – Použití doplňkového vybavení								
„6	Použití doplňkového vybavení		P	→	→“			

e) oddíl E se mění takto:

1. v bodě 6 se zrušují písmena a), b) a c);

2. za bod 6 se vkládá se nový bod 6a, který zní:

„6a. Úlohy označené (*) se musí létat pouze podle přístrojů. Pokud tato podmínka není splněna během zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti, typová kvalifikace bude omezena pouze na VFR.“;

3. v tabulce za bodem 8 se zrušuje oddíl 6 a oddíl 7 se nahrazuje tímto:

ODDÍL 6 – Použití doplňkového vybavení								
„6	Použití doplňkového vybavení		P	→“				