KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/2227,

14. detsember 2021,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011 igailmalendude ning kopterite instrumentaallennupädevuse ja tüübipädevuse koolituse nõuete osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, ([1]) eriti selle artikli 23 lõiget 1 ja artikli 27 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 ([2]) I lisas (FCL-osa) on sätestatud piloodilubade väljaandmiseks vajalikud koolitus-, eksamineerimis- ja kontrollinõuded, sealhulgas nõuded instrumentaallennureeglite kohaste (IFR) lähenemiste (madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga) õiguste saamiseks ning kopterite instrumentaallennupädevuse ja tüübipädevuse koolituse nõuded.

(2) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 ([3]) on sätestatud lennutegevuse üksikasjalikud eeskirjad, sealhulgas nõuded käitajatele tagada oma meeskonnale korrapärane koolitus ja kontroll. Kõnealust määrust muudetakse, et see kajastaks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) viimaseid igailmalendudega seotud standardeid. Määruse (EL) nr 965/2012 muudatuste eesmärk on luua põhjalik raamistik piiratud nähtavusega IFR-lähenemiste, sealhulgas pilootide koolitamisega seotud aspektide jaoks. Seepärast tuleks määruse (EL) nr 1178/2011 kohased piiratud nähtavusega IFR-lähenemiste nõuded välja jätta või vajaduse korral asendada viidetega määrusele (EL) nr 965/2012.

(3) Kuna ühe mootoriga kopterid on nüüd sertifitseeritud ka IFR-lendudeks, tuleks kopterite instrumentaallennupädevuse nõuded läbi vaadata, et need oleksid uute kopteritüüpide puhul asjakohasemad ja võimaldaksid neid paindlikumalt kasutada. Kopteri instrumentaallennupädevusmärge ja sellega seotud koolitus peaksid hõlmama nii ühe kui ka mitme mootoriga kopteri instrumentaallende, nii et ühe mootoriga kopteri instrumentaallennupädevuselt mitme mootoriga kopteri instrumentaallennupädevusele üleminekuks ei oleks enam vaja lisakoolitust.

(4) Praegu kohaldatakse FCL-osa rangemaid sätteid, milles käsitletakse mitmepiloodikopteri pilootide koolitamist, ka ühepiloodikopteritega tehtavate mitmepiloodilendude suhtes. Sellest lisakoormusest tulenevalt tehakse peaaegu kõik selliste sertifitseeritud ühepiloodikopteritega lennud ühepiloodilennuna, välja arvatud juhul, kui lennutegevusnõuetega on ette nähtud mitmepiloodilennud. Seega läheb kaotsi võimalus suurendada teist pilooti kaasates lennuohutust. Et sellist tulemust vältida, tuleks kopterite mitmepiloodilendudega seotud nõuded ja õigused läbi vaadata, et tagada suurem paindlikkus. Tuleks kehtestada asjakohased nõuded, mis võimaldaksid ohutut mitmepiloodilendu ühepiloodikopteritel.

([1]) ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

([2]) Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1).

([3]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

(5) Kuna seni on IFR-kopterilendudel kasutatud ainult mitme mootoriga koptereid, on kehtivad kopteri instrumentaallennupädevusmärked saadud mitme mootoriga kopteritel lennates. Sel põhjusel ja võttes arvesse ühe mootoriga kopterite kasutamist IFR-lendudel tulevikus, tuleks kehtestada üleminekusätted, tagamaks et piloodid, kellel on praegu kopteri instrumentaallennupädevus, võivad kasutada sellega seotud õigusi nii ühe kui ka mitme mootoriga kopterite puhul.

(6) Koolitusorganisatsioonidele tuleks anda piisavalt aega oma koolitusprogrammide kohandamiseks.

(7) Määrust (EL) nr 1178/2011 tuleks samuti muuta, et parandada teatavad aegunud või valed ristviited ning selgitada teatavaid sätteid.

(8) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle komisjonile arvamusena nr 2/2021 ([4]) vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktidele b ja c ning artikli 76 lõikele 1.

(9) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 1178/2011 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 4c muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) neil on jätkuvalt õigus instrumentaal-marsruutlennupädevusmärget pikendada või selle kehtivus taastada vastavalt I lisa (FCL-osa) punkti FCL.825 alapunktile g;“

b) lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) nende puhul võetakse täielikult arvesse I lisa (FCL-osa) punkti FCL.835 alapunkti c alapunkti 2 alapunktides i ja iii sätestatud koolitusnõuete täitmist, kui nad taotlevad I lisa (FCL-osa) punkti FCL.835 kohase instrumentaallennu algpädevusmärke (BIR) väljaandmist, ning“;

c) lõike 1 punkt d asendatakse järgmisega:

„d) nende puhul loetakse jätkuvalt täidetuks kõik I lisas (FCL-osa) instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke omanike suhtes kohaldatavad nõuded.“

2) Lisatakse artikkel 4d:

„*Artikkel 4d*

Ühe mootoriga kopterite instrumentaallennupädevusmärke suhtes kohaldatavad üleminekumeetmed

Ilma et see piiraks käesoleva määruse I lisa (FCL-osa) punkti FCL.630.H kohaldamist, kohaldatakse kõike järgmist:

1) Kopterite instrumentaallennupädevusmärked, mis on välja antud kooskõlas käesoleva määruse I lisaga (FCL-osa) enne 30. oktoobrit 2022, loetakse nii ühe kui ka mitme mootoriga kopterite instrumentaallennupädevusmärgeteks ja need antakse sellisena uuesti välja, kui halduspõhjustel antakse uuesti välja kopteripiloodi luba.

2) Taotlejatel, kes alustasid ühe või mitme mootoriga kopterite instrumentaallennupädevuse (IR(H)) koolitust enne 30. oktoobrit 2022, on lubatud see koolitus läbida ning neile antakse sel juhul nii ühe kui ka mitme mootoriga kopterite instrumentaallennupädevusmärge.“

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

3) Lisatakse artikkel 4e:

„*Artikkel 4e*

Ühepiloodikopterite mitmepiloodilendudega seotud koolituse, eksamineerimise ja kontrollimise suhtes kohaldatavad üleminekumeetmed

1. Liikmesriigid võivad otsustada anda ühepiloodikopterite mitmepiloodilendudega seotud koolituste, lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide korraldamise eriõigused taotlejatele, kes vastavad kõigile järgmistele tingimustele:

a) neil on käesoleva määruse I lisa (FCL-osa) kohaselt välja antud instruktori või kontrollpiloodi tunnistus (vastavalt vajadusele), sealhulgas õigus anda vajaduse korral õpet või korraldada eksameid vastaval kopteritüübil;

b) nad on läbinud FCL-osa punktis FCL.735.H osutatud koolituse;

c) neil on kogemus kopterite mitmepiloodilendudel tasemel, mis on vastuvõetav selle liikmesriigi pädevale asutusele.

2. Lõike 1 kohaselt antud õigused kehtivad kuni 30. oktoobrini 2025. Õiguste pikendamiseks peavad taotlejad vastama ühepiloodikopterite mitmepiloodilendudega seotud instruktori ja kontrollpiloodi õiguste jaoks vajalike kogemuste nõuetele, nagu on sätestatud FCL-osas.“

4) Artiklile 10a lisatakse lõige 6:

„6. Piloodikoolitusorganisatsioonid, kes pakuvad kopteri instrumentaallennupädevuse (IR(H)) koolitust, peavad oma koolitusprogrammi kohandama, et see oleks 30. oktoobriks 2023 vastavuses I lisaga.“

5) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 30. oktoobrist 2022. Artikli 1 punkti 1 kohaldatakse siiski alates jõustumise kuupäevast.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. detsember 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) muudetakse järgmiselt.

1) Punkti FCL.010 muudetakse järgmiselt:

   a) mõiste „mitmepiloodilend“ määratlus asendatakse järgmisega:

   „„mitmepiloodilend“ – lend, kus on nõutav vähemalt kahe piloodi olemasolu, kes teevad mitme- või ühepiloodiõhusõidukis lennumeeskonna koostööd;“

   b) mõiste „mitmepiloodiõhusõiduk“ määratlus asendatakse järgmisega:

   „„mitmepiloodiõhusõiduk“ –

   — lennukite puhul lennuk, mis on sertifikaadi kohaselt ette nähtud käitamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga;

   — kopterite, õhulaevade ja vertikaalstardiga õhusõidukite puhul õhusõiduk, mis on sertifitseeritud käitamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga või mida peab käitama vähemalt kahe piloodiga vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012;“

   c) mõiste „ühepiloodiõhusõiduk“ määratlus asendatakse järgmisega:

   „„ühepiloodiõhusõiduk“ –

   — õhusõiduk, mis on sertifitseeritud käitamiseks ühe piloodiga;

   — kopterite, õhulaevade ja vertikaalstardiga õhusõidukite puhul õhusõiduk, mis on sertifitseeritud käitamiseks ühe piloodiga ja mida ei pea käitama vähemalt kahe piloodiga vastavalt määrusele (EL) nr 965/2012.“

2) Punkti FCL.060 alapunkti b alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

   „(1) kapteni või teise piloodina üksnes juhul, kui ta on eelnenud 90 päeva jooksul teinud piloodina sama tüüpi või sama klassi õhusõidukil või selle tüübi või klassi lennu täisimitaatoril (FFS) vähemalt kolm starti, lähenemist ja maandumist. Need kolm starti ja maandumist peavad olema tehtud mitme- või ühepiloodilendudel, olenevalt piloodi õigustest, ning“.

3) Punkt FCL.510.H asendatakse järgmisega:

„**FCL.510.H Kopteri liinipiloodi luba – eeltingimused, kogemused ja nende arvestamine**

Kopteri liinipiloodi loa taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

a) tal peab olema kopteri ametipiloodi luba;

b) ta peab olema läbinud lennumeeskonna koostöö koolituse vastavalt punktile FCL.735.H;

c) ta peab olema lennanud kopteripiloodina vähemalt 1 000 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab vähemalt järgmist:

   1) 350 tundi kopteri mitmepiloodilendudel;

   2) i) 250 tundi õhusõiduki kaptenina või

      ii) 100 tundi õhusõiduki kapteni ja 150 tundi kaptenistažöörina või

      iii) 250 tundi kaptenistažöörina mitmepiloodikopteritel. Sel juhul kehtivad kopteri liinipiloodi loa õigused ainult mitmepiloodilennu õiguste kohta, kuni loaomanikul on täitunud 100 lennutundi õhusõiduki kaptenina;

   3) 200 tundi marsruutlennuaega, sealhulgas vähemalt 100 tundi õhusõiduki kapteni või kaptenistažöörina;

   4) 30 tundi instrumentaalaega, millest kuni 10 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg, ning

   5) 100 öölennutundi õhusõiduki kapteni või teise piloodina.

   Nimetatud 1 000 lennutunnist kuni 100 võib olla kogutud lennutreeningseadmel (FSTD), sealhulgas kuni 25 tundi lennuimitaatoril (FNPT).

d) Lennuaega lennukitega võib arvestada kuni 50 % ulatuses alapunktis c sätestatud lennuaja nõuetest.

e) Alapunktis c nõutav kogemus peab olema omandatud enne kopteri liinipiloodi loa jaoks vajaliku lennueksami sooritamist.

f) Kopteri liinipiloodi loa taotlejate puhul loetakse alapunkti b nõue täidetuks, kui nad vastavad punkti FCL.720.H alapunkti a alapunkti 2 alapunkti ii nõuetele ja kui nad on läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituse, mis tagab, et nad vastavad punkti FCL.735.H kohase kursuse edukaks lõpetamiseks vajalikule standardile.“

4) Punkt FCL.605 asendatakse järgmisega:

„**FCL.605 Instrumentaallennupädevusmärge – õigused ja tingimused**

a) Õigused

Instrumentaallennupädevusmärke omanikel on õigus lennata õhusõidukiga instrumentaallennureeglite kohaselt, sh teha PBN-lende, minimaalsel otsusekõrgusel:

1) vähemalt 200 jalga (60 m);

2) alla 200 jala (60 m), tingimusel et neil on selleks luba kooskõlas määruse (EL) nr 965/2012 V lisaga (SPA-osa).

b) Tingimused

1) Instrumentaallennupädevusmärke omanikud kasutavad oma õigusi vastavalt käesoleva lisa 8. liites sätestatud tingimustele.

2) Instrumentaallennureeglite kohasel kopteri mitmepiloodilennul kaptenina tegutsemiseks peab kopteri instrumentaallennupädevusmärke omanik olema kogunud vähemalt 70 tundi instrumentaalaega, millest kuni 30 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg.“

5) Punkt FCL.620 asendatakse järgmisega:

„**FCL.620 Instrumentaallennupädevusmärge – lennueksam**

Instrumentaallennupädevusmärke taotleja peab sooritama käesoleva lisa 7. liite kohase lennueksami, et tõendada oskust sooritada vajalikke protseduure ja manöövreid talle antavatele õigustele vastava kompetentsusega.“

6) Pealkirja „2. JAGU – Lennukite erinõuded“ järele lisatakse punkt FCL.620.A:

„**FCL.620.A Lennuki instrumentaallennupädevusmärge – lennueksam**

a) Mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke jaoks tehakse lennueksam mitme mootoriga lennukil. Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke jaoks tehakse lennueksam ühe mootoriga lennukil. Kere pikiteljel asuva mitme mootoriga lennukit käsitatakse käesoleva alapunkti kohaldamisel ühe mootoriga lennukina.

b) Kui taotleja on mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke saamiseks sooritanud lennueksami sellisel mitme mootoriga ühepiloodilennukil, mille puhul nõutakse klassipädevusmärget, lisatakse ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärge kõikidele ühe mootoriga lennukite klassi- või tüübipädevusmärgetele, mis asjaomasele taotlejale on välja antud.“

7) Punkt FCL.630.H asendatakse järgmisega:

„**FCL.630.H Kopteri instrumentaallennupädevuse õiguste laiendamine muudele kopteritüüpidele**

Kui komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes ei ole ette nähtud teisiti, peab kopteri instrumentaallennupädevusmärke omanik, kes soovib laiendada oma kopteri instrumentaallennupädevuse õigusi muudele kopteritüüpidele, lisaks vastavale tüübipädevuse koolituskursusele läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis kaks tundi lennutreeningut vastaval õhusõidukitüübil instrumentaallennureeglite kohaselt üksnes mõõteriistade näitude järgi; selle treeningu võib korraldada lennu täisimitaatoril (FFS) või lennuelementide imitaatoril (FTD), mis vastab instrumentaallennureeglite kohase lennu jaoks asjakohasele tüübile.“

8) Pealkirja „4. JAGU – Õhulaevade erinõuded“ järele lisatakse punkt FCL.620.As:

„**FCL.620.As Õhulaeva instrumentaallennupädevusmärge – lennueksam**

Mitme mootoriga õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke saamiseks tehakse lennueksam mitme mootoriga õhulaeval. Ühe mootoriga õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke saamiseks tehakse lennueksam ühe mootoriga õhulaeval.“

9) Punkti FCL.725 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Ühe- ja mitmepiloodilennud

1) Kui piloodil juba on mõne õhusõidukitüübi tüübipädevusmärge koos ühe- või mitmepiloodilennu õigusega, loetakse sama õhusõidukitüübi muu kasutusviisi õiguste taotlemisel teoreetiliste teadmiste nõue täidetuks.

2) Selline piloot peab läbima vastava õhusõidukitüübi muu kasutusviisiga seotud täiendava lennutreeningu vastavalt käesoleva lisa 9. liitele, kui komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetes ei ole ette nähtud teisiti. Kõnealune lennutreening tuleb läbida ühes järgmistest organisatsioonidest:

i) sertifitseeritud koolitusorganisatsioon;

ii) organisatsioon, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) ja kellel on õigus korraldada sellist lennutreeningut kas tunnistuse või ühepiloodikopterite puhul deklaratsiooni alusel.

3) Kasutusviis kantakse loale, välja arvatud ühepiloodikopterite puhul.

4) Ühepiloodikopterite puhul kehtivad kõik järgmised tingimused:

i) kui lennueksam või lennuoskuse tasemekontroll mittekeeruka ühepiloodikopteri tüübipädevusmärke saamiseks sooritati üksnes mitmepiloodilennul, tuleb piloodiloale lisada kanne, et asjaomane tüübipädevusmärge kehtib ainult mitmepiloodilendude suhtes. See kanne tühistatakse, kui taotleja sooritab lennuoskuse tasemekontrolli, mis sisaldab käesoleva lisa 9. liites sätestatud ühepiloodilennuks vajalikke elemente;

ii) kõigil muudel juhtudel kasutusviisi loale ei kanta. Piloodil on õigus kasutada tüübipädevusmärkest tulenevaid õigusi:

A) ühepiloodilennul, kui lennueksam või lennuoskuse tasemekontroll

1) on sooritatud ühepiloodilennul või

2) on sooritatud mitmepiloodilennul ja sisaldas ühepiloodilennu lisaelemente vastavalt käesoleva lisa 9. liitele;

B) mitmepiloodilennul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

1) piloot vastab punkti FCL.720.H alapunkti a alapunkti 2 nõuetele;

2) õigusi kasutatakse üksnes kooskõlas määruse (EL) nr 965/2012 III lisaga (ORO-osa);

3) lennueksam või lennuoskuse tasemekontroll on sooritatud mitmepiloodilennul.“

10) Punkti FCL.720.H muudetakse järgmiselt:

a) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Kui komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes ei ole ette nähtud teisiti, peab kopteri esmase tüübipädevuse taotleja vastava pädevusmärke saamiseks täitma järgmised kogemustega seotud nõuded ja eeltingimused.“;

b) alapunkti a muudetakse järgmiselt:

1) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„a) Mitmepiloodikopterid. Mitmepiloodikopteri tüübipädevuse taotleja peab enne tüübipädevuse koolituskursuse alustamist vastama järgmistele nõuetele:“;

2) alapunkti 2 alapunkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) olema lennanud vähemalt 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilendudel mis tahes liiki õhusõidukil;“

3) alapunkti 2 alapunkt iii jäetakse välja;

c) alapunkti b sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Kopteri liinipiloodi (instrumentaallennupädevusega), kopteri liinipiloodi, kopteri ametipiloodi (instrumentaallennupädevusega) või kopteri ametipiloodi integreeritud kursuse lõpetajal, kes ei vasta alapunkti a alapunkti 1 nõuetele, on õigus läbida mitmepiloodikopteri tüübipädevuse koolituskursus ja talle antakse piiratud tüübipädevusmärge üksnes teise piloodina tegutsemiseks. Piirang tühistatakse, kui piloot on täitnud kõik järgmised tingimused:“;

d) alapunkti c sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Mitme mootoriga kopterid. Mitme mootoriga kopterite esmase tüübipädevusmärke taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:“.

11) Punkti FCL.905.TRI alapunkti a alapunkti 5 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) lennumeeskonna koostöö koolitus, tingimusel et ta on lennanud 350 lennutundi piloodina mitmepiloodilennul mis tahes liiki õhusõidukil.“;

b) alapunkt iii jäetakse välja.

12) Punkti FCL.910.TRI alapunkti c muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) Selleks et laiendada kopterite tüübipädevuse instruktori õigusi mitmepiloodilendudele sama tüüpi ühepiloodikopteritel, peab tunnistuse omanik olema lennanud piloodina mitmepiloodilendudel mis tahes liiki õhusõidukil vähemalt 350 lennutundi või piloodina mitmepiloodilendudel konkreetsel tüübil viimase kahe aasta jooksul vähemalt 100 lennutundi.“;

b) lisatakse uus alapunkt 3:

„3) Enne kopterite tüübipädevuse instruktori õiguste laiendamist ühepiloodikopteritelt mitmepiloodikopteritele peab tunnistuse omanik vastama punkti FCL.915.TRI alapunkti d alapunkti 3 nõuetele.“

13) Punkti FCL.915.TRI alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) kopterite tüübipädevuse instruktorite (TRI(H)) puhul:

1) ühe mootoriga ühepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks:

i) olema lennanud 250 lennutundi kopteripiloodina või

ii) omama kopterite lennuinstruktori tunnistust;

2) mitme mootoriga ühepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks:

i) olema lennanud 500 lennutundi kopteripiloodina, sealhulgas 100 lennutundi kaptenina mitme mootoriga ühepiloodikopteritel, või

ii) omama kopterite lennuinstruktori tunnistust ja olema lennanud mitme mootoriga kopteritel piloodina 100 lennutundi;

3) mitmepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema lennanud 1 000 lennutundi kopteripiloodina ning 350 lennutundi mitmepiloodilennul mis tahes liiki õhusõidukil või 100 lennutundi piloodina mitmepiloodilennul sellel kopteritüübil, mille jaoks tüübipädevuse instruktori tunnistust taotletakse;“.

14) Punkti FCL.915.IRI alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) mitme mootoriga kopteritel koolituse andmise õiguse taotlemisel täitma punkti FCL.910.TRI alapunkti c alapunkti 1 ja punkti FCL.915.TRI alapunkti d alapunkti 2 nõuded;".

15) Punkti FCL.905.SFI alapunkti d alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) lennumeeskonna koostöö koolitusel, kui ta on lennanud piloodina mitmepiloodilendudel mis tahes liiki õhusõidukil vähemalt 350 tundi."

16) Punkti FCL.915.SFI alapunkti e muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) mitmepiloodikopterite puhul omama vähemalt 1 000 tundi lennukogemust kopteripiloodina, sealhulgas vähemalt 350 tundi mitmepiloodilendudel mis tahes liiki õhusõidukil;"

b) alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) ühe mootoriga ühepiloodikopterite puhul olema lennanud kopteripiloodina 250 tundi;"

c) lisatakse uus alapunkt 5:

„5) mitmepiloodilendudel ühepiloodikopterite puhul olema lennanud vähemalt 350 tundi mis tahes liiki õhusõiduki mitmepiloodilendudel."

17) Punkti FCL.915.MCCI alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) omama vähemalt:

1) lennukite, õhulaevade ja vertikaalstardiga õhusõidukite puhul 1 500 tundi lennukogemust piloodina mitmepiloodilendudel, sealhulgas vähemalt 350 tundi vastavat liiki õhusõidukil;

2) kopterite puhul 1 000 tundi lennukogemust piloodina mitmepiloodilendudel, sealhulgas vähemalt 350 tundi kopteritel."

18) Punkti FCL.1005.TRE alapunkti b alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaallennupädevuste pikendamiseks või taastamiseks, kui kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodil (TRE(H)) on kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärge;".

19) Punkti FCL.1010.TRE alapunkti b alapunkt 6 asendatakse järgmisega:

„6) Enne kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodi ühepiloodilennu õiguste laiendamist sama kopteritüübi mitmepiloodilennu õigustele peab tunnistuse omanik olema lennanud:

i) vastaval tüübil mitmepiloodilendudel vähemalt 100 tundi või

ii) mis tahes liiki õhusõidukil mitmepiloodilendudel vähemalt 350 tundi."

20) Punkti FCL.1010.SFE alapunkti b muudetakse järgmiselt:

a) punktid 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3) mitmepiloodikopterite puhul peavad nad olema lennanud vähemalt 1 000 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel;

4) mitmepiloodilendudel ühepiloodikopterite puhul peavad nad olema lennanud vähemalt 350 tundi mis tahes liiki õhusõiduki mitmepiloodilendudel;"

b) lisatakse uus alapunkt 5:

„5) lennuimitaatori kontrollpiloodi tunnistuse esmase väljaandmise puhul peavad nad olema lennanud vähemalt 50 tundi asjaomase kopteritüübi tüübipädevuse instruktorina või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina."

21) 3. liite I jao punkt 9 asendatakse järgmisega:

„9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodiloa lennueksami ühe või mitme mootoriga kopteril ning instrumentaallennupädevuse lennueksami instrumentaallennusertifikaadiga kopteril."

22) 6. liite B jagu muudetakse järgmiselt:

a) punkt 7 asendatakse järgmisega:

„7. Kopteri instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 55 tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest:

a) kuni 20 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)). Need 20 tundi kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)) võib asendada 20 tunni kopteri instrumentaallennupädevusõppega asjaomase kursuse jaoks sobivaks tunnistatud lennukil, või

b) kuni 40 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3), II või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või lennu täisimitaatoril (FFS).

Instrumentaallennuõpe peab sisaldama vähemalt 10 tundi instrumentaallennusertifikaadiga kopteril.“;

b) punkt 8 jäetakse välja;

c) punkt 9.1 nummerdatakse ümber punktiks 8.1;

d) punkt 9.2 nummerdatakse ümber punktiks 8.2;

e) punkt 9.3 nummerdatakse ümber punktiks 8.3;

f) punkt 10 nummerdatakse ümber punktiks 9 ja selle alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks normaaltingimustes, ebatavalistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:

— visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhkutõusul,

— standardsed instrumentaalsaabumised ja -lahkumised,

— instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,

— protseduurid ootetsoonis,

— instrumentaallähenemine ettenähtud miinimumideni,

— katkestatud lähenemise protseduurid,

— instrumentaallähenemisega maandumised, sealhulgas ringlähenemine;“.

23) 8. liite B jagu asendatakse järgmisega:

„B. **Kopterid**

Arvestamist kohaldatakse üksnes ühepiloodikopterite instrumentaallennupädevuse õiguste pikendamise või taastamise puhul.

Kui viiakse läbi instrumentaallennupädevust sisaldav lennueksam või lennuoskuse tasemekontroll ja kui omanikel on kehtiv:	Lennuoskuse tasemekontrollis arvestatakse järgmisi instrumentaallennupädevuse osi:
mitmepiloodikopteri tüübipädevusmärge	sama tüüpi ühepiloodikopterid, sealhulgas ühepiloodilennu õigused (*)
ühepiloodikopteri tüübipädevusmärge, mitmepiloodilendudel	ühepiloodilennu õigused sama tüübi puhul (*)

(*) Tingimusel, et eelnenud 12 kuu jooksul on PBN-õigusi kasutades tehtud vähemalt kolm instrumentaallennureeglite kohast väljumist ja lähenemist, sh üks RNP APCH protseduur (võib olla punktlähenemine (PinS-lähenemine)), ühepiloodi tüüpi kopteril ühepiloodilendudel.“

24) 9. liidet muudetakse järgmiselt:

a) A jagu muudetakse järgmiselt:

1) pealkiri enne punkti 13 ja punkt 13 asendatakse järgmisega:

„MITMEPILOODIÕHUSÕIDUKITE, MITMEPILOODILENNUL KASUTATAVATE ÜHEPILOODIÕHUSÕIDUKITE TÜÜBIPÄDEVUSTE, TEISE PILOODI LOA JA LIINIPILOODI LOA LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLLI ERINÕUDED

13. Mitmepiloodiõhusõidukite või mitmepiloodilennul kasutatavate ühepiloodiõhusõidukite puhul tuleb lennueksam korraldada lennumeeskonnaga. Teise piloodina võib tegutseda teine taotleja või teise tüübipädevusega kvalifitseeritud piloot. Õhusõiduki kasutamisel on teine piloot kontrollpiloot või instruktor.“;

2) punkti 15 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„15. Liinipiloodi loa või mitmepiloodiõhusõiduki tüübipädevusmärke või ühepiloodiõhusõiduki kapteni ülesandeid hõlmava mitmepiloodilennu tüübipädevusmärke taotlejate puhul peab kontrollpiloot eraldi kontrollima järgmisi aspekte, olenemata sellest, kas taotlejad tegutsevad piloteerivate või jälgivate pilootidena:“;

b) B jagu muudetakse järgmiselt:

1) punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2. Mitmepiloodilennukite ja kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite puhul peavad taotlejad sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli kõik osad. Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peavad taotlejad kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Kui taotlejate sooritused ebaõnnestuvad kuni viies punktis, sooritavad nad ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peavad taotlejad kogu kontrolli või eksami uuesti sooritama.“;

2) punkti 6 alapunktile j järgnevas tabelis enne pealkirja „6. osa“ olevad sõnad „*Üldised märkused:* Erinõuded tüübipädevuse laiendamiseks instrumentaallähenemistele madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m), st II/III kategooria lennutegevusele.“, 6. osa ja 6. osale järgnevad sõnad „*MÄRKUS.* II/III kategooria lennutegevus peab toimuma kooskõlas kehtivate lennutegevusnõuetega.“ jäetakse välja;

c) C jaos lisatakse punkti 12 järele järgmine pealkiri ja punkt 13:

„ÜHEPILOODIKOPTERID

13. Ühepiloodikopterite tüübipädevusmärke väljaandmise, pikendamise või taastamise taotlejad peavad:

a) ühepiloodilennu õiguste taotlemisel sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli ühepiloodilennul;

b) mitmepiloodilennu õiguste taotlemisel sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli mitmepiloodilennul;

c) nii ühe- kui ka mitmepiloodilennu õiguste taotlemisel sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli mitmepiloodilennul ning lisaks sellele ühepiloodilennul järgmised manöövrid ja protseduurid:

1) ühe mootoriga kopterite puhul: 2.1 (õhkutõus) ning 2.6 ja 2.6.1 (autorotatsiooniga laskumine ja autorotatsiooniga maandumine);

2) mitme mootoriga kopterite puhul: 2.1 (õhkutõus) ning 2.4 ja 2.4.1 (mootoririkked vahetult enne ja vahetult pärast stardi otsusepunkti);

3) instrumentaallennupädevuse õiguste puhul lisaks alapunktile 1 või 2 (vastavalt vajadusele) üks 5. osas sätestatud lähenemine, välja arvatud juhul, kui on täidetud käesoleva lisa 8. liite kriteeriumid;

d) mitmepiloodilennu piirangu eemaldamiseks mittekeeruka ühepiloodikopteri tüübipädevusmärkest sooritama lennuoskuse tasemekontrolli, mis hõlmab vastavalt kas alapunkti c alapunktis 1 või 2 osutatud manöövreid ja protseduure.“;

d) D jagu muudetakse järgmiselt:

1) punkti 6 alapunktid a, b ja c jäetakse välja;

2) punkti 6 järele lisatakse punkt 6a:

„6a) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärge ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.“;

3) punktile 8 järgnevas tabelis jäetakse 6. osa välja ja 7. osa asendatakse järgmisega:

„6. OSA – Lisaseadmed								
6	Lisaseadmete kasutamine		P	→	→“			

e) E jagu muudetakse järgmiselt:

1) punkti 6 alapunktid a, b ja c jäetakse välja;

2) punkti 6 järele lisatakse punkt 6a:

„6a) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärge ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.“;

3) punktile 8 järgnevas tabelis jäetakse 6. osa välja ja 7. osa asendatakse järgmisega:

„6. OSA – Lisaseadmed								
6	Lisaseadmete kasutamine		P	→“				