VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2021/2227

zo 14. decembra 2021,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1178/2011, pokiaľ ide o požiadavky na prevádzku za každého počasia a na výcvik pre prístrojovú kvalifikačnú kategóriu a typovú kvalifikačnú kategóriu na vrtuľníky

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 23 ods. 1 a článok 27 ods. 1,

keďže:

(1) V prílohe I (časť FCL) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011 ([2]) sa stanovujú požiadavky na výcvik, skúšanie a preverovanie preukazov spôsobilosti pilotov vrátane požiadaviek na získanie oprávnení na priblíženie v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov (IFR) až po výšky rozhodnutia menej ako 200 stôp, ako aj na výcvik pre prístrojovú kvalifikačnú kategóriu a typovú kvalifikačnú kategóriu na vrtuľníky.

(2) V nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([3]) sa stanovujú podrobné pravidlá letovej prevádzky vrátane požiadaviek na prevádzkovateľov, aby svojej posádke poskytovali pravidelný výcvik a preskúšavanie. Dané nariadenie sa mení s cieľom zohľadniť najnovšie normy Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v oblasti prevádzky za každého počasia. Zmeny nariadenia (EÚ) č. 965/2012 sú navrhnuté tak, aby tvorili komplexný rámec pre priblíženia podľa IFR za nízkej viditeľnosti, a to vrátane aspektov súvisiacich s výcvikom pilotov. Zodpovedajúce požiadavky na priblíženia podľa IFR za nízkej viditeľnosti v nariadení (EÚ) č. 1178/2011 by sa preto mali vypustiť alebo podľa potreby nahradiť odkazmi na nariadenie (EÚ) č. 965/2012.

(3) Keďže jednomotorové vrtuľníky sa v súčasnosti osvedčujú aj na prevádzku podľa IFR, požiadavky na prístrojovú kvalifikačnú kategóriu na vrtuľníky by sa mali zrevidovať, aby boli relevantnejšie pre nové typy vrtuľníkov a aby sa dali využívať flexibilnejšie. Prístrojová kvalifikačná kategória na vrtuľníky a súvisiaci výcvik by mali byť navrhnuté tak, aby zahŕňali let podľa prístrojov na jednomotorových aj viacmotorových vrtuľníkoch a aby teda už nebol potrebný dodatočný výcvik na prechod z kvalifikačnej kategórie na jednomotorové vrtuľníky na kvalifikačnú kategóriu na viacmotorové vrtuľníky.

(4) V súčasnosti sa prísnejšie ustanovenia časti FCL o výcviku pilotov viacpilotných vrtuľníkov vzťahujú aj na viacpilotnú prevádzku vrtuľníkov s osvedčením na jednopilotnú prevádzku. V dôsledku tejto dodatočnej záťaže je takmer všetka prevádzka takýchto vrtuľníkov s osvedčením na jednopilotnú prevádzku jednopilotná, pokiaľ si viacpilotnú prevádzku nevyžadujú prevádzkové požiadavky. Stráca sa tým bezpečnostný prínos letu s druhým pilotom. Aby sa tomu predišlo, mali by sa zrevidovať požiadavky a oprávnenia na viacpilotnú prevádzku vrtuľníkov s cieľom zvýšiť flexibilitu. Mali by sa zaviesť primerané požiadavky, ktoré umožnia bezpečnú viacpilotnú prevádzku jednopilotných vrtuľníkov.

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1).

([3]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

(5) Keďže doposiaľ sa na lety vrtuľníkov podľa IFR používali len viacmotorové vrtuľníky, existujúce prístrojové kvalifikačné kategórie na vrtuľníky sa získavali na viacmotorových vrtuľníkoch. Z tohto dôvodu, ako aj vzhľadom na budúce používanie jednomotorových vrtuľníkov na let podľa IFR by sa mali zaviesť prechodné ustanovenia, ktoré zabezpečia, aby piloti, ktorí už majú prístrojovú kvalifikačnú kategóriu na vrtuľníky, mohli využívať súvisiace oprávnenia na jednomotorových aj viacmotorových vrtuľníkoch.

(6) Výcvikovým organizáciám by sa mal poskytnúť dostatočný čas na prispôsobenie ich výcvikových programov.

(7) Nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 by sa tiež malo zmeniť s cieľom opraviť určité zastarané alebo nesprávne odkazy a objasniť určité ustanovenia.

(8) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva pripravila návrh vykonávacích predpisov a v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 ho predložila Komisii spolu so stanoviskom č. 2/2021 ([4]).

(9) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 sa mení takto:

1. Článok 4c sa mení takto:

   a) V odseku 1 sa písmeno b) nahrádza takto:

      „b) mať naďalej nárok získať predĺženie alebo obnovenie platnosti svojej EIR v súlade s ustanovením FCL.825 písm. g) prílohy I (časť FCL);“;

   b) V odseku 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

      „c) mať nárok dostať plný zápočet vo vzťahu k výcvikovým požiadavkám v ustanovení FCL.835 písm. c) bode 2 podbode i) a iii) prílohy I (časť FCL) pri podávaní žiadosti o vydanie základnej prístrojovej kvalifikačnej kategórie (BIR) v súlade s ustanovením FCL.835 prílohy I (časť FCL) a“;

   c) V odseku 1 sa písmeno d) nahrádza takto:

      „d) mať naďalej nárok dostať plný zápočet, ako sa stanovuje pre držiteľov EIR v prílohe I (časť FCL).“

2. Vkladá sa tento článok 4d:

„*Článok 4d*

Prechodné opatrenia týkajúce sa oprávnení prístrojovej kvalifikačnej kategórie na jednomotorové vrtuľníky

Bez toho, aby bolo dotknuté ustanovenie FCL.630.H prílohy I (časť FCL) k tomuto nariadeniu, uplatňujú sa všetky tieto ustanovenia:

1. Prístrojové kvalifikačné kategórie na vrtuľníky [IR(H)] vydané v súlade s prílohou I (časť FCL) k tomuto nariadeniu pred 30. októbrom 2022 sa považujú za IR(H) pre jednomotorové aj viacmotorové vrtuľníky a opätovne sa vydajú ako takéto IR(H) pri opätovnom vydaní preukazu spôsobilosti pilota vrtuľníka z administratívnych dôvodov.

2. Žiadateľom, ktorí pred 30. októbrom 2022 začali s výcvikom IR(H) na jednomotorové alebo viacmotorové vrtuľníky, sa umožní tento výcvik dokončiť a v takom prípade sa im vydá IR(H) na jednomotorové aj viacmotorové vrtuľníky.“

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

3. Vkladá sa tento článok 4e:

„*Článok 4e*

Prechodné opatrenia týkajúce sa výcviku, skúšania a preverovania v prípade viacpilotnej prevádzky jednopilotných vrtuľníkov

1. Členské štáty sa môžu rozhodnúť udeliť osobitné oprávnenia na vykonávanie výcviku, praktických skúšok a preskúšavanie odbornej spôsobilosti na viacpilotnú prevádzku jednopilotných vrtuľníkov žiadateľom, ktorí spĺňajú všetky tieto podmienky:

a) sú držiteľmi osvedčenia inštruktora, resp. examinátora vydaného v súlade s prílohou I (časť FCL) k tomuto nariadeniu, vrátane oprávnení poskytovať výcvik/skúšať v príslušnom type vrtuľníka;

b) absolvovali výcvik uvedený v ustanovení FCL.735.H časti FCL;

c) majú prax vo viacpilotnej prevádzke vrtuľníkov na úrovni, ktorá je prijateľná pre príslušný orgán daného členského štátu.

2. Oprávnenia vydané v súlade s odsekom 1 sú platné do 30. októbra 2025. Na predĺženie platnosti oprávnení musia žiadatelia spĺňať požiadavky na prax týkajúce sa oprávnení inštruktora a examinátora v súvislosti s viacpilotnou prevádzkou jednopilotných vrtuľníkov, ako sa stanovuje v časti FCL.“

4. V článku 10a sa dopĺňa tento odsek 6:

„6. Výcvikové organizácie pre pilotov, ktoré poskytujú výcvik IR(H), prispôsobia svoj výcvikový program tak, aby bol v súlade s prílohou I, do 30. októbra 2023.“

5. Príloha I sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 30. októbra 2022. článok 1 ods. 1 sa však uplatňuje odo dňa nadobudnutia účinnosti.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 14. decembra 2021

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Príloha I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 sa mení takto:

1. Ustanovenie FCL.010 sa mení takto:

   a) Vymedzenie pojmu „viacpilotná prevádzka“ sa nahrádza takto:

      „„Viacpilotná prevádzka“ je prevádzka viacpilotných alebo jednopilotných lietadiel, ktorá si vyžaduje súčinnosť viacčlennej posádky zloženej aspoň z dvoch pilotov,“;

   b) Vymedzenie pojmu „viacpilotné lietadlá“ sa nahrádza takto:

      „„Viacpilotné lietadlá“:

      — pre letúny znamená letúny schválené na prevádzku s minimálnou posádkou zloženou aspoň z dvoch pilotov,

      — pre vrtuľníky, vzducholode a lietadlá so vztlakovými motormi znamená lietadlo, ktoré je schválené na prevádzku s minimálnou posádkou zloženou aspoň z dvoch pilotov alebo pri ktorom sa vyžaduje prevádzka aspoň s dvoma pilotmi v súlade s nariadením (EÚ) č. 965/2012.“;

   c) Vymedzenie pojmu „jednopilotné lietadlo“ sa nahrádza takto:

      „„Jednopilotné lietadlo“:

      — pre letúny znamená lietadlo osvedčené na prevádzku s jedným pilotom;

      — pre vrtuľníky, vzducholode a lietadlá so vztlakovými motormi znamená lietadlo, ktoré je schválené na prevádzku s jedným pilotom a pri ktorom sa nevyžaduje prevádzka aspoň s dvoma pilotmi v zmysle nariadenia (EÚ) č. 965/2012.“;

2. V ustanovení FCL.060 písm. b) sa bod 1 nahrádza takto:

   „1. ako veliaci pilot (PIC) alebo druhý pilot, pokiaľ nevykonal počas predchádzajúcich 90 dní najmenej tri vzlety, priblíženia a pristátia ako pilot v lietadle rovnakého typu alebo triedy alebo v letovom simulátore (FFS) predstavujúcom tento typ alebo triedu. Tri vzlety a pristátia pilot vykoná buď vo viacpilotnej, alebo jednopilotnej prevádzke v závislosti od oprávnení, ktorých je držiteľom, a“;

3. Ustanovenie FCL.510.H. sa nahrádza takto:

„**FCL.510.H ATPL(H) – Nevyhnutné predpoklady, požiadavky na prax a započítavanie**

Žiadatelia o ATPL(H) musia:

a) byť držiteľmi CPL(H);

b) mať absolvovaný výcvik MCC v súlade s ustanovením FCL.735.H;

c) mať absolvovaných najmenej 1 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníka, z toho najmenej:

   1. 350 hodín v rámci viacpilotnej prevádzky na vrtuľníkoch;

   2. i) 250 hodín vo funkcii veliaceho pilota alebo

      ii) 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota a 150 hodín vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom alebo

      iii) 250 hodín vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom vo viacpilotných vrtuľníkoch. V tomto prípade sú oprávnenia ATPL(H) obmedzené iba na viacpilotnú prevádzku, kým žiadateľ neabsolvuje 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota;

   3. 200 hodín preletu, z toho aspoň 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota alebo vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom;

   4. 30 hodín prístrojového času letu, z čoho najviac 10 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas a

   5. 100 hodín nočného letu vo funkcii veliaceho pilota alebo druhého pilota.

   Z 1 000 hodín času letu sa najviac 100 hodín môže absolvovať vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), z čoho najviac 25 hodín sa môže absolvovať v trenažéri letových a navigačných postupov (FNPT);

d) Čas letu v letúnoch sa započíta do výšky najviac 50 % celkových požiadaviek na čas letu uvedených v písmene c);

e) Požiadavka na prax uvedená v písmene c) sa musí splniť pred absolvovaním praktickej skúšky na získanie ATPL(H);

f) Žiadatelia o ATPL(H) dostanú plný zápočet za požiadavku uvedenú v písmene b), ak spĺňajú ustanovenie FCL.720. H písm. a) bod 2 podbod ii) a okrem toho absolvovali výcvik v organizácii schválenej na výcvik (ATO) s cieľom splniť potrebnú normu na úspešné absolvovanie kurzu v zmysle ustanovenia FCL.735.H.“;

4. Ustanovenie FCL.605. sa nahrádza takto:

„**FCL.605 IR – Oprávnenia a podmienky**

a) Oprávnenia

IR oprávňuje držiteľov lietať na lietadle podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) vrátane výkonnostnej navigácie (PBN) s najmenšou výškou rozhodnutia:

1. najmenej 200 stôp (60 m);

2. menej ako 200 stôp (60 m) za predpokladu, že sú na to oprávnení v súlade s prílohou V (časť SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012.

b) Podmienky

1. Držitelia IR uplatňujú svoje oprávnenia v súlade s podmienkami stanovenými v dodatku 8 k tejto prílohe.

2. Držitelia IR(H) musia na uplatňovanie svojich oprávnení vo funkcii veliaceho pilota (PIC) podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) vo viacpilotnej prevádzke vrtuľníkov absolvovať najmenej 70 hodín prístrojového času, z čoho až 30 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas.“;

5. Ustanovenie FCL.620 IR sa nahrádza takto:

„**FCL.620 IR – Praktická skúška**

Žiadatelia o IR v súlade s dodatkom 7 k tejto prílohe absolvovaním praktickej skúšky preukážu schopnosť vykonávať príslušné postupy a manévre so spôsobilosťou zodpovedajúcou poskytovaným oprávneniam.“;

6. Za nadpis „ODDIEL 2 – Osobitné požiadavky pre kategóriu letúnov“ sa vkladá toto ustanovenie FCL.620.A:

„**FCL.620.A IR(A) – Praktická skúška**

a) V prípade IR(A) pre viacmotorové letúny sa praktická skúška absolvuje na viacmotorovom letúne. V prípade IR(A) pre jednomotorové letúny sa praktická skúška absolvuje na jednomotorovom letúne. Viacmotorový letún s motormi v línii (centerline thrust) sa na účely tohto písmena považuje za jednomotorový letún.

b) Žiadateľom, ktorí absolvovali praktickú skúšku na prístrojovú kvalifikačnú kategóriu IR(A) pre viacmotorové letúny v jednopilotnom viacmotorovom letúne, pre ktorý sa vyžaduje kvalifikačná kategória na triedu, bude vydaná aj IR(A) pre jednomotorové letúny pre kvalifikačné kategórie na triedu alebo typové kvalifikačné kategórie na jednomotorové letúny, ktoré už majú.“;

7. Ustanovenie FCL.630.H. sa nahrádza takto:

„**FCL.630.H IR(H) – Rozšírenie oprávnení IR(H) na ďalšie typy vrtuľníkov**

Pokiaľ sa v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s prílohou I (časť 21) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 748/2012 neuvádza inak, držitelia IR(H), ktorí chcú rozšíriť svoje oprávnenia IR(H) na ďalšie typy vrtuľníkov, musia popri príslušnom výcvikovom kurze pre typovú kvalifikačnú kategóriu absolvovať v organizácii ATO 2 hodiny letového výcviku na príslušnom type s jediným odkazom na prístroje podľa IFR, ktoré sa môžu vykonávať v letovom simulátore (FFS) alebo letovom výcvikovom zariadení (FTD), ktorý primerane reprezentuje príslušný typ pre prevádzku IFR.“;

8. Za nadpis „ODDIEL 4 – Osobitné požiadavky pre kategóriu vzducholodí“ sa vkladá toto ustanovenie FCL.620.As:

„**FCL.620.As IR(As) – Praktická skúška**

V prípade IR(As) pre viacmotorové vzducholode sa absolvuje praktická skúška na viacmotorovej vzducholodi. V prípade IR(As) pre jednomotorové vzducholode sa absolvuje praktická skúška na jednomotorovej vzducholodi.“;

9. V ustanovení FCL.725 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Jednopilotná a viacpilotná prevádzka

1. Pilotovi, ktorý už je držiteľom typovej kvalifikačnej kategórie na typ lietadla s oprávnením na jednopilotnú alebo viacpilotnú prevádzku a žiada o pridanie oprávnenia na iný druh prevádzky na rovnakom type lietadla, sa uznáva splnenie požiadaviek na teoretické vedomosti.

2. Takýto pilot absolvuje dodatočný letový výcvik pre daný iný druh prevádzky na príslušnom type v súlade s dodatkom 9 k tejto prílohe, pokiaľ nie je inak uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s prílohou I (časť 21) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 748/2012. Tento výcvik absolvuje v rámci jednej z týchto možností:

i) v ATO;

ii) v organizácii, na ktorú sa vzťahuje príloha III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a ktorá je oprávnená poskytovať takýto výcvik buď na základe povolenia, alebo v prípade jednopilotných vrtuľníkov na základe vyhlásenia.

3. S výnimkou jednopilotných vrtuľníkov sa druh prevádzky zapíše do preukazu spôsobilosti.

4. V prípade jednopilotných vrtuľníkov sa uplatňujú všetky tieto podmienky:

i) Ak sa praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti pre typovú kvalifikačnú kategóriu na jednopilotný vrtuľník s jednoduchou konštrukciou absolvovali len vo viacpilotnej prevádzke, v preukaze spôsobilosti sa pri typovej kvalifikačnej kategórii uvedie obmedzenie na viacpilotnú prevádzku. Tento zápis sa zruší, keď žiadateľ absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti zahŕňajúce prvky potrebné na jednopilotnú prevádzku, ako sa uvádza v dodatku 9 k tejto prílohe.

ii) Vo všetkých ostatných prípadoch sa druh prevádzky do preukazu spôsobilosti nezapisuje. Pilot je oprávnený vykonávať oprávnenia typovej kvalifikačnej kategórie:

A) v jednopilotnej prevádzke za predpokladu, že praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti buď:

1. prebehli v jednopilotnej prevádzke alebo

2. prebehli vo viacpilotnej prevádzke a zahŕňali dodatočné prvky pre jednopilotnú prevádzku, ako sa uvádza v dodatku 9 k tejto prílohe;

B) vo viacpilotnej prevádzke pri splnení všetkých týchto podmienok:

1. pilot spĺňa ustanovenie FCL.720.H písm. a) bod 2;

2. oprávnenia sa vykonávajú výlučne v súlade s prílohou III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012;

3. praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti prebehli vo viacpilotnej prevádzke.“;

10. Ustanovenie FCL.720.H sa mení takto:

a) Úvodná veta sa nahrádza takto:

„Pokiaľ nie je inak uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 748/2012, žiadateľ o vydanie prvej typovej kvalifikačnej kategórie na vrtuľníky musí spĺňať tieto požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie príslušnej kvalifikačnej kategórie:“;

b) Písmeno a) sa mení takto:

1. Úvodná veta sa nahrádza takto:

„a) Viacpilotné vrtuľníky. Žiadateľ o typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotný vrtuľník musí pred začatím výcvikového kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu splniť tieto podmienky:“;

2. V bode 2 sa podbod ii) nahrádza takto:

„ii) musí mať absolvovaných najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke na akejkoľvek kategórii lietadla.“;

3. V bode 2 sa vypúšťa bod iii);

c) V písmene b) sa úvodná veta nahrádza takto:

„Absolvent integrovaného výcvikového kurzu ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR alebo CPL(H), ktorý nespĺňa požiadavky uvedené písmena a) bodu 1, môže absolvovať výcvikový kurz na typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotné vrtuľníky, pričom pri vydaní typovej kvalifikačnej kategórie sa oprávnenia obmedzia iba na vykonávanie funkcií druhého pilota. Toto obmedzenie sa zruší, keď pilot splní všetky tieto podmienky:“;

d) V písmene c) sa úvodná veta nahrádza takto:

„Viacmotorové vrtuľníky. Žiadateľ o vydanie prvej typovej kvalifikačnej kategórie na viacmotorový vrtuľník:“;

11. V ustanovení FCL.905.TRI sa písmeno a) bod 5 mení takto:

a) Bod ii) sa nahrádza takto:

„ii) výcviku MCC, pokiaľ má absolvovaných 350 hodín letu vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke na akejkoľvek kategórii lietadla.“;

b) Bod iii) sa vypúšťa;

12. V ustanovení FCL.910.TRI sa písmeno c) mení takto:

a) Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. Na rozšírenie oprávnení TRI(H) na viacpilotnú prevádzku v tom istom type jednopilotných vrtuľníkov musí mať držiteľ v priebehu posledných dvoch rokov absolvovaných najmenej 350 hodín letu vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke akejkoľvek kategórie lietadiel alebo najmenej 100 hodín letu vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke daného konkrétneho typu.“;

b) Dopĺňa sa tento nový bod 3:

„3. Pred tým, ako sa oprávnenia TRI(H) rozšíria z jednopilotných vrtuľníkov na viacpilotné vrtuľníky, musí držiteľ splniť podmienky ustanovenia FCL.915.TRI písm. d) bodu 3.“;

13. V ustanovení FCL.915.TRI sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) pre TRI(H):

1. pre osvedčenie TRI(H) na jednopilotné jednomotorové vrtuľníky buď:

i) musí mať absolvovaných 250 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov alebo

ii) musí byť držiteľom osvedčenia FI(H);

2. pre osvedčenie TRI(H) na jednopilotné viacmotorové vrtuľníky buď:

i) musí mať absolvovaných 500 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota v jednopilotných viacmotorových vrtuľníkoch alebo

ii) musí byť držiteľom osvedčenia FI(H) a mať absolvovaných 100 hodín letu vo funkcii pilota viacmotorových vrtuľníkov;

3. pre osvedčenie TRI(H) na viacpilotné vrtuľníky musí mať absolvovaných 1 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov a buď 350 hodín vo viacpilotnej prevádzke v ktorejkoľvek kategórii lietadiel, alebo 100 hodín letu vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke na type, na ktorý sa žiada osvedčenie TRI(H);“;

14. V ustanovení FCL.915.IRI sa písmeno b) bod 3 nahrádza takto:

„3. pri žiadaní o oprávnenia na poskytovanie výcviku na viacmotorových vrtuľníkoch, spĺňať požiadavky ustanovenia FCL.910.TRI písm. c) bodu 1 a ustanovenia FCL.915.TRI písm. d) bodu 2;“;

15. V ustanovení FCL.905.SFI sa písmeno d) bod 2 nahrádza takto:

„2. výcviku MCC, pokiaľ majú absolvovaných aspoň 350 hodín vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke na akejkoľvek kategórii lietadla.“;

16. V ustanovení FCL.915.SFI sa písmeno e) mení takto:

a) Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. v prípade viacpilotných vrtuľníkov získa najmenej 1 000 hodín letovej praxe vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho najmenej 350 hodín vo viacpilotnej prevádzke na akejkoľvek kategórii lietadiel;“;

b) Bod 4 sa nahrádza takto:

„4. v prípade jednopilotných jednomotorových vrtuľníkov absolvuje 250 hodín vo funkcii pilota vrtuľníkov;“;

c) Dopĺňa sa tento nový bod 5:

„5. v prípade jednopilotných vrtuľníkov vo viacpilotnej prevádzke absolvuje najmenej 350 hodín vo viacpilotnej prevádzke na akejkoľvek kategórii lietadiel.“;

17. V ustanovení FCL.915.MCCI sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) získa:

1. v prípade letúnov, vzducholodí a lietadiel so vztlakovými motormi 1 500 hodín letovej praxe vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke, z toho najmenej 350 hodín v príslušnej kategórii lietadla;

2. v prípade vrtuľníkov 1 000 hodín letovej praxe vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke, z toho najmenej 350 hodín vo vrtuľníkoch.“;

18. V ustanovení FCL.1005.TRE sa písmeno b) bod 2 nahrádza takto:

„2. preskúšania odbornej spôsobilosti na predĺženie alebo obnovenie platnosti prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) za predpokladu, že TRE(H) je držiteľom platnej IR(H);“;

19. V ustanovení FCL.1010.TRE sa písmeno b) bod 6 nahrádza takto:

„6. Pred rozšírením oprávnení TRE(H) z jednopilotnej prevádzky na viacpilotnú prevádzku toho istého typu vrtuľníka musí mať držiteľ absolvovaných buď:

i) najmenej 100 hodín viacpilotnej prevádzky daného typu alebo

ii) najmenej 350 hodín viacpilotnej prevádzky na akejkoľvek kategórii lietadiel.“;

20. V ustanovení FCL.1010.SFE sa písmeno b) mení takto:

a) Body 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„3. v prípade viacpilotných vrtuľníkov absolvovali najmenej 1 000 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov;

4. v prípade jednopilotných vrtuľníkov vo viacpilotnej prevádzke absolvovali najmenej 350 hodín vo viacpilotnej prevádzke na akejkoľvek kategórii lietadiel.“;

b) Dopĺňa sa tento nový bod 5:

„5. na účely prvotného vydania osvedčenia SFE absolvovali aspoň 50 hodín výcviku na letovom simulátore vo funkcii TRI(H) alebo SFI(H) na príslušnom type vrtuľníka.“;

21. V oddiele I dodatku 3 sa bod 9 nahrádza takto:

„9. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(H) buď na viacmotorovom, alebo na jednomotorovom vrtuľníku a praktickú skúšku pre IR na vrtuľníku s oprávnením IFR.“;

22. Oddiel B dodatku 6 sa mení takto:

a) Bod 7 sa nahrádza takto:

„7. Kurz IR(H) pozostáva najmenej z 55 hodín prístrojového času s inštruktorom, z čoho:

a) až 20 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch FNPT I (H) alebo (A). Týchto 20 hodín výcviku v FNPT I (H) alebo (A) možno nahradiť 20 hodinami výcviku pre IR(H) v letúne schválenom pre tento kurz alebo

b) až 40 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch vrtuľníkov FTD 2/3, FNPT II/III alebo FFS.

Výcvik letu podľa prístrojov zahŕňa najmenej 10 hodín výcviku vo vrtuľníku s oprávnením na IFR.“;

b) Bod 8 sa vypúšťa;

c) Bod 9.1 sa prečísluje na „8.1“;

d) Bod 9.2 sa prečísluje na „8.2.“

e) Bod 9.3 sa prečísluje na „8.3.“

f) Bod 10 sa prečísluje na „9.“ a jeho písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) postupy a manévre pre prevádzku podľa IFR za normálnych, abnormálnych a núdzových podmienok, zahŕňajúce najmenej:

— prechod od letu za viditeľnosti k letu podľa prístrojov počas vzletu,

— štandardné odlety a prílety podľa prístrojov,

— postupy traťového letu IFR,

— vyčkávacie postupy,

— priblíženia podľa prístrojov do stanovených miním,

— postupy nevydareného priblíženia,

— pristátia z prístrojových priblížení vrátane letu po okruhu; “;

23. V dodatku 8 sa oddiel B nahrádza takto:

„B. **Vrtuľníky**

Zápočty sa udeľujú, iba ak si držitelia prípadne predlžujú alebo obnovujú platnosť oprávnení IR na jednopilotné vrtuľníky.

Keď sa vykonáva praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti vrátane IR a držitelia majú platnú:	Zápočet platí vo vzťahu k časti IR preskúšania odbornej spôsobilosti pre:
typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotný vrtuľník (MPH)	jednopilotný vrtuľník (SPH) rovnakého typu vrátane oprávnení na jednopilotnú prevádzku (*)
typovú kvalifikačnú kategóriu na jednopilotný vrtuľník (SPH) vo viacpilotnej prevádzke	oprávnenia na jednopilotnú prevádzku v tom istom type (*)

(*) Za predpokladu, že žiadateľ absolvoval počas predchádzajúcich 12 mesiacov aspoň tri odlety a priblíženia IFR pri uplatnení oprávnení PBN vrátane jedného priblíženia RNP APCH (ktorým môže byť priblíženie s využitím bodu v priestore – PinS) na vrtuľníku typu SP v jednopilotnej (SP) prevádzke.“

24. Dodatok 9 sa mení takto:

a) Oddiel A sa mení takto:

1. Nadpis pred odsekom 13 a odsek 13 sa nahrádzajú takto:

„OSOBITNÉ POŽIADAVKY NA PRAKTICKÚ SKÚŠKU/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA VIACPILOTNÉ LIETADLÁ, JEDNOPILOTNÉ LIETADLÁ VO VIACPILOTNEJ PREVÁDZKE, PRE MPL A ATPL

13. Praktická skúška na viacpilotné lietadlá alebo jednopilotné lietadlá vo viacpilotnej prevádzke sa vykoná v podmienkach viačlennej posádky. Funkciu druhého pilota môže vykonávať ďalší žiadateľ alebo ďalší pilot s typovou kvalifikačnou kategóriou. Ak sa používa lietadlo, funkciu druhého pilota vykonáva examinátor alebo inštruktor.“;

2. V odseku 15 sa úvodná veta nahrádza takto:

„15. V prípade žiadateľov o ATPL alebo typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotné lietadlá alebo jednopilotné lietadlá vo viacpilotnej prevádzke pokrývajúcej úlohy veliaceho pilota examinátor bez ohľadu na to, či žiadatelia vykonávajú funkciu PF alebo PM, osobitne preskúša tieto otázky:“;

b) Oddiel B sa mení takto:

1. Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. V prípade viacpilotných a jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou musia žiadatelia úspešne absolvovať všetky oddiely praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako piatich prvkov musia žiadatelia opakovať celú skúšku alebo preskúšanie. Ak žiadatelia nesplnia päť alebo menej prvkov, musia tieto prvky opakovať. Nesplnenie niektorého prvku opakovanej skúšky alebo opakovaného preskúšania vrátane prvkov, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, si bude vyžadovať, aby žiadatelia opakovali celú skúšku alebo celé preskúšanie.“;

2. V bode 6 v tabuľke za písmenom j) sa vypúšťajú slová „*Všeobecné poznámky*: Osobitné požiadavky na rozšírenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženie do výšky rozhodnutia menej ako 200 stôp (60 m), t. j. na prevádzku CAT II/III.“ pred nadpisom „Oddiel 6“, nasledujúci oddiel 6 a slová „POZNÁMKA: Prevádzky CAT II/III sa budú vykonávať v súlade s príslušnými požiadavkami na leteckú prevádzku.“ za oddielom 6.

c) V oddiele C sa za bod 12 dopĺňa tento nadpis a bod 13:

„JEDNOPILOTNÉ VRTUĽNÍKY

13. Žiadatelia o vydanie, predĺženie platnosti alebo obnovenie platnosti typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotný vrtuľník musia:

a) v prípade žiadania o oprávnenie na jednopilotnú prevádzku absolvovať praktickú skúšku alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti v jednopilotnej prevádzke;

b) v prípade žiadania o oprávnenie na viacpilotnú prevádzku absolvovať praktickú skúšku alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti vo viacpilotnej prevádzke;

c) v prípade žiadania o oprávnenie na jednopilotnú aj viacpilotnú prevádzku absolvovať praktickú skúšku alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti vo viacpilotnej prevádzke, ako aj tieto manévre a postupy jednopilotnej prevádzky:

1. pre jednomotorové vrtuľníky: vzlet 2.1, klesanie autorotáciou 2.6 a pristátie autorotáciou 2.6.1;

2. pre viacmotorové vrtuľníky: vzlet 2.1, porucha motora krátko pred dosiahnutím TDP 2.4 a krátko po dosiahnutí TDP 2.4.1;

3. v prípade oprávnení IR okrem ustanovení bodu 1, resp. 2 aj jedno priblíženie podľa oddielu 5, pokiaľ nie sú splnené kritériá dodatku 8 k tejto prílohe;

d) s cieľom odstrániť obmedzenie viacpilotnej prevádzky pri typovej kvalifikačnej kategórii na jednopilotný vrtuľník s jednoduchou konštrukciou absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti, ktoré zahŕňa manévre a postupy uvedené v písmene c) bode 1, resp. v písmene c) bode 2.“;

d) Oddiel D sa mení takto:

1. V bode 6 sa vypúšťajú písmená a), b) a c);

2. Za bod 6 sa vkladá tento bod 6a:

„6a. Prvky označené hviezdičkou (*) sa vykonávajú výlučne podľa prístrojov. Ak táto podmienka nie je počas praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti splnená, typová kvalifikačná kategória sa obmedzí iba na VFR.“;

3. V tabuľke za bodom 8 sa vypúšťa oddiel 6 a oddiel 7 sa nahrádza takto:

„ODDIEL 6 – Doplnkové vybavenie								
6	Použitie doplnkového vybavenia		P	→	→“			

e) Oddiel E sa mení takto:

1. V bode 6 sa vypúšťajú písmená a), b) a c);

2. Za bod 6 sa vkladá tento bod 6a:

„6a. Prvky označené hviezdičkou (*) sa vykonávajú výlučne podľa prístrojov. Ak táto podmienka nie je počas praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti splnená, typová kvalifikačná kategória sa obmedzí iba na VFR.“;

3. V tabuľke za bodom 8 sa vypúšťa oddiel 6 a oddiel 7 sa nahrádza takto:

„ODDIEL 6 – Doplnkové vybavenie								
6	Použitie doplnkového vybavenia		P	→“				