

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 245/2014,**13. märts 2014,****millega muudetakse komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrust (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviilennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 7 lõiget 5 ja artikli 7 lõiget 6,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määruses (EL) nr 1178/2011 ⁽²⁾ on sätestatud tsiviilennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused.
- (2) Mõned liikmesriigid on seisukohal, et määruse (EL) nr 1178/2011 teatavad sätted tekitavad neile või sidusrühmadele tarbetut ja ebaproportsionaalset haldus- või majanduskoormust, ning on esitanud vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikele 6 taotluse erandi tegemiseks teatavate nõuete suhtes.
- (3) Euroopa Lennundusohutusamet on analüüsinud erandi taotlust ja soovitanud komisjonil võtta vastu teatavad erandid.
- (4) Liikmesriigid on komisjoni määruses (EL) nr 1178/2011 leidnud ka mitu keelelist viga, mis tekitavad soovimatuid probleeme kõnealuse määruse rakendamisel.
- (5) Seepärast tuleks muuta ka kehtivaid nõudeid, et sätestada erandid, millel on selge eeskirju kehtestav mõju, ja parandada keelelisel vead.
- (6) Peale selle on komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 I lisas (FCL-osa) sätestatud nõuded instrumentaalpädevusmärke (IR) saamiseks vajalike koolituste ja kontrollide kohta. Need varasematel JAR-FCL-nõuetel põhinevad instrumentaallennupädevusmärke nõuded tuleks läbi vaadata.

- (7) Seetõttu tuleks kehtestada lisanõuded instrumentaallennuilmaga seotud tingimustes lendamise kvalifikatsiooni kohta ja erinõuded purilennukiga pilvedes lendamise kohta.
- (8) Selleks et enne määruse (EL) nr 1178/2011 kohaldamist saadud instrumentaallennukoolitust või asjakohast kogemust oleks võimalik instrumentaal- või pilvelennupädevusmärke saamisel arvesse võtta, tuleks sätestada varem läbitud instrumentaallennukoolituse või sellekohase omandatud kogemuse arvestamise tingimused.
- (9) Liikmesriikidele peaks jääma võimalus arvestada kolmandates riikides välja antud instrumentaallennupädevusmärke omaniku sellekohast kogemust, kui tagatakse määruses (EÜ) nr 216/2008 kindlaksmääratud ohutustasemega samaväärne tase. Samuti tuleks sätestada kõnealuse kogemuse tunnustamise tingimused.
- (10) Sujuva ülemineku ja tsiviilennundusohutuse ühtse kõrge taseme tagamiseks Euroopa Liidus peaksid rakendusmeetmed iseloomustama kõige uuemaid arengusuundi, sealhulgas parimaid tavasid ning teaduse ja tehnika edusamme pilootide koolitamise valdkonnas. Euroopa üldlennunduspilootide konkreetsete vajadustega seoses tuleks kõnealustes eeskirjades arvesse võtta ning kajastada Rahvusvahelises Tsiviilennunduse Organisatsioonis (ICAO) heaks kiidetud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi, määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) kohaseid varem väljatöötatud nõudeid ja konkreetse liikmesriigi olukorda käsitlevaid kehtivaid õigusakte.
- (11) Euroopa Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamuse komisjonile kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.
- (12) Liikmesriikidel, kes on kehtestanud süsteemi, mille alusel pilootidel lubatakse käitada õhusõidukeid instrumentaallennuilmaga (IMC) tingimustes ainult loa väljaandnud liikmesriigi õhuruumis, ning kes suudavad tõendada, et asjaomane süsteem on ohutu ja et kõnealuse piiratud õigusega loa väljaandmiseks on asjaomases piirkonnas konkreetne vajadus, tuleks lubada jätkata selliste lubade väljaandmist piiratud ajavahemikuks, eeldusel et on täidetud teatavad tingimused.

⁽¹⁾ ELT L 143, 30.4.2004, lk 76.⁽²⁾ ELT L 311, 25.11.2011, lk 1.

- (13) Vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012 ⁽¹⁾ lubatakse teatavaid lende, näiteks jagatud kuludega lende ja tutvustuslende, kasutada mitteäriliseks otstarbeks kasutatavate mittekeerukate õhusõidukite suhtes kehtestatud eeskirjade kohaselt. Seepärast tuleb tagada, et pilootidele määruse (EL) 1178/2011 kohaselt antud õiguste puhul järgitakse eespool kirjeldatud lähenemisviisi.
- (14) Seepärast tuleks erapiloodiloo (PPL), purilennuki piloodi loa (SPL), õhupalli piloodi loa (BPL) või kergõhusõiduki piloodi loa (LAPL) omanikel lubada kasutada määruses (EL) nr 965/2012 kindlaks määratud kategooriate lende.
- (15) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 kohaselt asutatud Euroopa Lennundusohutusameti komitee arvamusega.
- (16) Seetõttu tuleks määrust (EL) nr 1178/2011 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Komisjoni määrust (EL) nr 1178/2011 muudetakse järgmiselt:

- 1) artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Piloodi load ja tervisetõendid

1. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 8 kohaldamist, peavad määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c ning artikli 4 lõikes 5 osutatud õhusõidukite piloodid järgima käesoleva määruse I ja IV lisas sätestatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi.

2. Olenemata loomanike õigustest, mis on kindlaks määratud käesoleva määruse I lisas, võivad käesoleva määruse I lisa B või C alajao kohaselt välja antud piloodilubade omanikud teha määruse (EL) nr 965/2012 artikli 6 lõikes 4a osutatud lende. See ei mõjuta kohustust järgida mis tahes täiendavaid nõudeid reisijateveo või käesoleva määruse I lisa B või C alajaos kindlaks määratud ärilise lennutegevuse arendamise kohta.”;

- 2) artiklile 4 lisatakse lõige 8:

„8. Kuni 8. aprillini 2019 võib liikmesriik järgmistel tingimustel anda piloodile välja loa kasutada konkreetseid

piiratud õigusi lennukite käitamiseks instrumentaallennureeglite kohaselt enne, kui asjaomane piloot vastab kõikidele käesoleva määruse kohase instrumentaallennupädevusmärke väljaandmiseks sätestatud nõuetele:

- a) liikmesriik annab vastava loa välja ainult siis, kui asjaomases piirkonnas on selleks konkreetne vajadus, mida ei ole võimalik käesoleva määrusega kehtestatud pädevusmärgete abil rahuldada;
- b) loaga seotud õiguste ulatus põhineb ohutusriskide hindamisel asjaomase liikmesriigi poolt, võttes arvesse koolituse mahtu, mille piloot peab vastava pädevuse omandamiseks läbima;
- c) loaga seotud õigusi võib teostada ainult asjaomase liikmesriigi õhuruumis või selle osades;

d) luba antakse välja taotlejale, kes on läbinud nõuetekohase koolituse kvalifitseeritud instruktoriga juhendamisel ja tõendanud nõutava pädevuse olemasolu kontrollpiloodile asjaomase liikmesriigi kehtestatud korras;

e) liikmesriik teatab komisjonile, EASA-le ja teistele liikmesriikidele asjaomase loa, sealhulgas oma põhjenduse ja ohutusriskide hindamise üksikasjad;

f) liikmesriik jälgib loaga seotud toiminguid, et tagada vastuvõetav ohutustase ja võtta nõuetekohaseid meetmeid mis tahes riski suurenemise või ohutusprobleemide puhul;

g) liikmesriik vaatab loa rakendamise ohutusaspektid läbi ja esitab komisjonile hiljemalt 8. aprilliks 2017 selle kohta aruande.”;

- 3) artikli 12 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada käesoleva määruse sätteid kuni 8. aprillini 2015 nende pilootide suhtes, kellele on loa ja sellega seotud tervisetõendi välja andnud kolmas riik, mis on seotud määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktis b või c täpsustatud õhusõiduki mitteärilise lennutegevusega.”;

- 4) I, II, III ja VI lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

⁽¹⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 965/2012, 5. oktoober 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)

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 13. märts 2014

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

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

1) punkti FCL.015 pealkiri asendatakse järgmisega:

„FCL.015 Lubade, pädevusmärgete ja tunnistuste taotlemine, väljaandmine, pikendamine ja taastamine”;

2) punkt FCL.020 asendatakse järgmisega:

„FCL.020 Piloodiõpilane

a) Piloodiõpilane tohib üksi lennata üksnes lennuinstruktoriga loal ja järelevalve all.

b) Esimese soololennu ajaks peab piloodiõpilane olema:

(1) lennukite, kopterite ja õhulaevade puhul: vähemalt 16-aastane;

(2) purilennukite ja õhupallide puhul: vähemalt 14-aastane.”;

3) punkti FCL.025 muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„FCL.025 Lubade ja pädevusmärgete väljaandmiseks nõutavad teooriaeksamid”;

b) alapunkti a alapunktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„(1) Taotlejad sooritavad kõik konkreetse loa või pädevusmärke saamiseks vajalikud teooriaeksamid ühe liikmesriigi vastutusalas.

(2) Taotlejad sooritavad teooriaeksami pärast seda, kui koolituse eest vastutav sertifitseeritud koolitusorganisatsioon on andnud neile soovitusel pärast teoreetilise õppe kursusel nõutavate elementide rahuldaval tasemel omandamist.”;

c) alapunkti b muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„(1) Teooriaksam loetakse sooritatuks, kui taotleja on konkreetseks eksamidokumendis kogunud vähemalt 75 % võimalikust punktisummast. Karistuspunkte ei kasutata.”;

ii) alapunkt 3 ja alapunkti b teine lõik asendatakse järgmisega:

„(3) Kui taotleja ei ole suutnud üht teooriaeksamidokumentide neljal katsel edukalt täita või ei ta ole kõiki eksamidokumente edukalt täitnud kuue korraga või alapunktis 2 nimetatud tähtaja jooksul, peab ta kõik eksamidokumendid uuesti täitma.

Enne teooriaeksami uuesti sooritamist peab taotleja läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis lisakoolituse. Vajaliku lisakoolituse mahu ja ulatuse määrab kindlaks sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, lähtudes taotleja vajadustest.”;

d) alapunkti c alapunkti 1 alapunkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) ametipiloodi loa, instrumentaallennupädevusmärke või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke väljaandmisel 36 kuud.”;

4) punkti FCL.035 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti a muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt 1 ja alapunkti 2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„(1) Kui käesolevas osas ei ole sätestatud teisiti, peab loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmisel arvestatav lennuaeag olema kogutud lennates samal õhusõidukiliigil, mille juhtimiseks luba, pädevusmärget või tunnistust taotletakse.

(2) Lennuaeg õhusõiduki kaptenina või koos instruktoriga.”;

ii) alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„(3) Lennuaeg teise piloodina või kaptenistažöörina. Kui käesoleva osaga ei ole ette nähtud teisiti, tuleb piloodiloo omaniku kogu teise piloodina või kaptenistažöörina (PICUS) lennatud aeg arvestada kõrgema astme piloodiloo puhul nõutava lennuaja hulka.”;

b) alapunkti b muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„(1) Liinipiloodi loa saamiseks nõutava teooriaeksami edukalt sooritanud taotleja puhul loetakse sama õhusõidukiliigi kergõhusõiduki piloodiloo, erapiloodiloo, ametipiloodi loa ning (kui tegu ei ole kopteriga) instrumentaallennupädevusmärke ja instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke teoreetiliste teadmiste nõuded täidetuks.”;

ii) lisatakse alapunkt 5:

„(5) Olenemata alapunkti b alapunktist 3, arvestatakse lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanikul, kes on läbinud kompetentsuspõhise instrumentaallennupädevuse moodulkursuse või kellel on instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke, teiste õhusõidukiliikide instrumentaallennupädevuse teoreetiliste teadmiste ja teooriaeksami nõuded täielikult täidetuks juhul, kui ta on lisaks läbinud punkti FCL.720.A alapunkti b alapunkti 2 alapunktiga i ette nähtud kursuse instrumentaallennureeglite (IFR) osa teooriaõppe ja teooriaeksami.”;

5) punkti FCL.055 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti d sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„d) Erinõuded instrumentaallennupädevusmärget või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärget omavatele isikutele. Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, peavad instrumentaallennupädevusmärget või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärget omavad isikud tõendama inglise keele oskust tasemel, mis võimaldab neil”;

b) alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) Instrumentaallennupädevusmärget või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärget omavate isikute inglise keele oskuse tõendamiseks kasutatakse pädeva asutuse kehtestatud hindamismetoodikat.”;

6) punkti FCL.060 alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„(3) Teise piloodi vahetuspiloodina üksnes juhul, kui ta:

i) vastab alapunkti b alapunkti 1 nõuetele või

ii) on eelneva 90 päeva jooksul osalenud vähemalt kolmel sama tüüpi või sama klassi õhusõiduki marsruutlennul teise piloodi vahetuspiloodina või

iii) on viimase 90 päeva jooksul läbinud lennuoskuse värskendus- ja täiendusõppe lennu täisimitaatoril (FFS). Täiendusõppe võib ühendada ORO-osa asjakohastes nõuetes ette nähtud käitaja täiendusõppega.”;

7) punkti FCL.105.A alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Kerglennuki piloodi loa omanikud võivad reisijaid vedada üksnes juhul, kui nad on pärast loa väljaandmist lennanud kümme lennutundi lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki kaptenina.”;

8) punkti FCL.105.S alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Kergpurilennuki piloodi loa omanikud võivad reisijaid vedada üksnes juhul, kui nad on pärast loa väljaandmist lennanud kümme lennutundi või sooritanud 30 starti purilennuki või mootorpurilennuki kaptenina.”;

9) punkt FCL.105.B asendatakse järgmisega:

„FCL.105.B Kergõhupalli piloodi luba (LAPL(B)) – õigused

Kergõhupalli piloodi loa omanikul on õigus kaptenina juhtida kuumaõhupalle või kuumaõhulaevu kesta mahuga kuni 3 400 m³ ja gaasiõhupalle kesta mahuga kuni 1 260 m³ ning võtta pardale kuni kolm reisijat, mis tähendab, et õhusõiduki pardal ei tohi kunagi olla üle nelja inimese.”;

10) punkti FCL.110.B pealkiri asendatakse järgmisega:

„FCL.110.B Kergõhupalli piloodi luba (LAPL(B))– nõutav kogemus ja selle arvestamine”

11) punkti FCL.235 alapunkti c alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„(2) Osa mis tahes punkti mitterahuldava soorituse korral loetakse kogu osa mitterahuldavalt sooritatuks. Kui taotleja sooritab mitterahuldavalt üksnes ühe osa, tuleb uuesti sooritada ainult see kõnealune osa. Mitme osa mitterahuldav sooritus tähendab eksamil läbikukkumist.”;

- 12) punkti FCL.205.A alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „(3) nimetatud loale lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.”;
- 13) punkti FCL.205.H alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „(3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.”;
- 14) punkti FCL.205.As alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „(3) nimetatud loale lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.”;
- 15) punkti FCL.205.S alapunkt c asendatakse järgmisega:
- „c) Ilma et see piiraks alapunkti b alapunkti 2 kohaldamist, võib instruktoriga või kontrollpiloodi õigusi omav purilennuki piloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:
- (1) kergpurilennuki piloodi loa või purilennuki piloodi loa taotlejate lennuõpetajana;
 - (2) nimetatud lubade taotlejate lennuksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana;
 - (3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.”;
- 16) punkti FCL.205.B muudetakse järgmiselt:
- a) alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Õhupalli piloodi loa (BPL) omanikul on õigus kaptenina juhtida õhupalle.”;
- b) alapunkti c alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „(3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.”;
- 17) punkti FCL.230.B alapunkti a alapunkt 2 asendatakse järgmisega:
- „(2) teinud ühe instruktoriga õppelennu vastava klassi ja neile lubatud maksimumkategooriaga õhupallil;”
- 18) punkti FCL.510.A alapunkti c alapunkt 2 asendatakse järgmisega:
- „(2) Liikmesriigis kehtivate normide kohaselt välja antud pardainseneriloo omanikel arvestatakse juurde kuni 50 % pardainseneri ajast, kuid mitte üle 250 tunni. Need 250 tundi võib arvestada alapunktis b sätestatud 1 500 tunni nõudena ja alapunkti b alapunktis 1 sätestatud 500 tunni nõudena, tingimusel et kogu arvestatav aeg ei ületaks kummagi alapunkti puhul 250 tundi.”;
- 19) punkt FCL.600 asendatakse järgmisega:
- „FCL.600 Instrumentaallennu pädevusmärke (IR) – üldist**
- Kui punktis FCL.825 ei ole sätestatud teisiti, võivad instrumentaallennureeglite kohaseid lende lennuki, kopteri, õhulaeva või vertikaalstartiga õhusõidukiga teha üksnes erapiloodiloo, ametipiloodiloo, teise piloodi loa ja liinipiloodiloo omanikud, kellel on vastava õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusmärke või kes sooritavad lennuksamit või saavad lennuõpet koos instruktoriga.”;
- 20) punkti FCL.610 muudetakse järgmiselt:
- a) alapunkti a alapunkti 1 alapunkt i asendatakse järgmisega:
- „i) punkti FCL.810 kohast õlennuõigust, kui instrumentaallennupädevusmärkest tulenevaid õigusi kavatsetakse kasutada öösel, või”
- b) alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) olema kogunud kaptenina vähemalt 50 tundi marsruutlennuaega lennukitel, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, kopteritel või õhulaevadel, sellest vähemalt kümme (õhulaevade puhul vähemalt 20 tundi) asjakohastel õhusõidukiliikidel.”;

21) punkti FCL.615 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Eksam. Taotlejad peavad tõendama neile antavatele õigustele vastavat teadmiste taset järgmistes valdkondades:

- lennundusõigus,
- üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid,
- lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine,
- inimvõimed,
- meteoroloogia,
- raadionavigatsioon,
- instrumentaallennureeglite kohane (IFR) side.”;

22) punkti FCL.625.H alapunkti a alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„(2) kui taotlus ei ole ühendatud tüübipädevusmärke pikendamise, peavad taotlejad sooritama ainult käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli 5. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid ning need tasemekontrolli 1. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid, mis on seotud asjaomase kopteritüübiga. Sel juhul võib kasutada vastavat kopteritüüpi esindavat 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3) või lennu täisimitaatorit (FFS), kuid sel juhul tuleb vähemalt iga teine kopteri instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks nõutav lennuoskuse tasemekontroll sooritada kopteril.”;

23) punkti FCL.710 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Kui variandil ei ole lennatud kahe aasta jooksul pärast erinevuskoolituse läbimist, tuleb asjaomase variandi juhtimisõiguste säilitamiseks läbida täiendav erinevuskoolitus või lennuoskuse tasemekontroll, välja arvatud ühe kolbmootoriga õhusõidukite ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite tüüpide või variantidega seotud pädevusmärke puhul.”;

24) punkti FCL.725 alapunkti b alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Kõrgtehnilistena klassifitseeritud ühepiloodilennukite teooriaeksam on kirjalik ja koosneb vähemalt 100 valikvastustega küsimusest, mis jagunevad vastavalt vajadusele õppekava teemade vahel.”;

25) punkti FCL.720.A alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) Ilma et see piiraks alapunkti d kohaldamist, võib liikmesriik välja anda mitmepiloodilennukite piiratud õigustega tüübipädevusmärke, mis lubab selle omanikul tegutseda teise piloodi vahetuspiloodina lennutasandist 200 kõrgemal, tingimusel et kahel ülejäänud meeskonnaliikmel on alapunkti d kohane tüübipädevusmärke.”;

26) punkti FCL.740.A alapunkti a alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„(4) kui taotlejal on instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke või lennuki instrumentaallennupädevusmärke, võib selle pikendamise ühendada klassi- või tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga.”;

27) punkti FCL.735.As alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Lennumeeskonna koostöö alane koolituskursus peab hõlmama vähemalt järgmist:

- (1) 12 tundi teooriaõpet ja harjutusi ning
- (2) viis tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust.

Kasutada tuleb lennumeeskonna koostööks ette nähtud II või III taseme lennutreeningseadet (FNPT II või III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3) või lennu täisimitaatorit (FFS).”;

28) punkti FCL.810 alapunkti a alapunkti 1 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„(1) Kui lennuki, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki või õhulaeva kergõhusõiduki piloodi loast, purilennuki piloodi loast või erapiloodiloast tulenevaid õigusi soovitakse kasutada visuaallennureeglite tingimustes öösel, peavad taotlejad olema läbinud koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus peab sisaldama järgmist:”;

b) alapunkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) vähemalt viis tundi öist lennuaega vastavas õhusõidukiliigis, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuõpet, milles peab sisalduma vähemalt üks tund marsruutlennul navigeerimist, vähemalt üks instruktoriga marsruutlend vähemalt 50 km (27 meremiili) kaugusele ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist.”;

29) lisatakse punktid FCL.825 ja FCL.830:

„FCL.825 Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke (EIR)

a) Õigused ja tingimused

- (1) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke (EIR) omanikul on õigus lennata päeva ajal instrumentaallennu tingimustes lennu marsruudietapil lennukiga, mille jaoks tal on klassi- või tüübipädevusmärke. Seda õigust võib laiendada instrumentaallennu tingimustes toimuvate õiste lendude marsruudietapile, kui piloodil on punkti FCL.810 kohane öölennu pädevusmärke.
- (2) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke omanik võib lendu, millel ta kavatseb oma pädevusmärkeõigusi teostada, alustada või jätkata üksnes juhul, kui värskeim meteoroloogiateave näitab, et:
 - i) väljumisel on ilmastikutingimused sellised, mis võimaldavad stardist kuni kavandatava visuaallennureeglite instrumentaallennureeglitele üleminekuni vältaval lennusegmendil lennata visuaallennureeglite kohaselt, ja
 - ii) arvestuslikul sihtlennuväljale saabumise ajal on ilmastikutingimused sellised, mis võimaldavad instrumentaallennureeglite visuaallennureeglitele üleminekust kuni maandumiseni vältava lennusegmendi lennata visuaallennureeglite kohaselt.

b) Eeltingimused. Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejatel peab olema vähemalt lennuki erapiloodi luba ning nad peavad olema lennanud vähemalt 20 tundi lennuki kaptenina marsruutlendudel.

c) Koostuskursus. Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejad peavad olema eelneva 36 kuu jooksul läbinud sertifitseeritud koostusorganisatsioonis:

- (1) vähemalt 80 tundi teooriaõpet vastavalt punktidele FCL.615 ja
- (2) instrumentaallennuõppe, mille käigus:
 - i) ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke lennuõpe sisaldab vähemalt 15 tundi instrumentaallennuõppe instruktoriga ja
 - ii) mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke lennuõpe sisaldab vähemalt 16 tundi instrumentaallennuõppe instruktoriga, sealhulgas vähemalt neli tundi mitme mootoriga lennukitel.

d) Teoreetilised teadmised. Enne lennueksami sooritamist peab taotleja tõendama antavatele õigustele vastavat teoreetiliste teadmiste taset punkti FCL.615 alapunktis b nimetatud valdkondades.

e) Lennueksam. Pärast koostuse läbimist peab taotleja sooritama instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodile lennueksami lennukil. Mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke jaoks tehakse eksam mitme mootoriga lennukil. Ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke jaoks tehakse eksam ühe mootoriga lennukil.

f) Erandina alapunktidest c ja d peab ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke omanik, kellel on ka mitme mootoriga õhusõiduki klassi- või tüübipädevusmärke ning kes soovib saada esmast mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke, läbima sertifitseeritud koostusorganisatsioonis kursuse, mis sisaldab vähemalt kaks tundi instrumentaallennuõppe instruktoriga mitme mootoriga lennukite lennu marsruudietapil, ja edukalt sooritama alapunktis e nimetatud lennueksami.

g) Kehtivus, pikendamine ja taastamine.

- (1) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke kehtib üks aasta.
- (2) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke pikendamise taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - i) sooritama pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul lennuoskuse taseme kontrolli lennukil või
 - ii) pädevusmärke kehtivuse lõppemisele eelneva 12 kuu jooksul lendama vähemalt kuus tundi kaptenina instrumentaallennureeglite järgi ja läbima vähemalt ühetunnise õppelennu instruktoriga, kellel on õigus anda lennuki instrumentaallennupädevuse või instrumentaal-marsruutlennupädevuse õpet.
- (3) Iga teise järgmise pikendamise korral peab instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke omanik edukalt sooritama alapunkti g alapunkti 2 alapunkti i kohase lennuoskuse taseme kontrolli.
- (4) Taotlejad, kelle instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke kehtivus on lõppenud, peavad oma õiguste taastamiseks tegema järgmist:
 - i) läbima nõutavale lennuoskustasemele jõudmiseks täienduskoolituse instruktoriga, kellel on õigus anda lennuki instrumentaallennupädevuse või instrumentaal-marsruutlennupädevuse õpet, ja
 - ii) sooritama lennuoskuse taseme kontrolli.

- (5) Kui instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke ei ole pikendatud või taastatud seitsme aasta jooksul alates kehtivuse lõppkuupäevast, peab märke omanik uuesti läbima ka instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke teooriaeksami vastavalt punkti FCL.615 alapunktile b.
- (6) Mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke pikendamiseks või taastamiseks tuleb alapunkti g alapunkti 2 alapunkti ii kohane lennuoskuse tasemekontroll sooritada mitme mootoriga lennukil. Kui piloodil on ka ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke, pikeneb või taastub lennuoskuse tasemekontrolliga ka ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke.
- h) Kui instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotleja on kogunud instrumentaallennuaega lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga või lennuki lennuinstruktoriga, kellel on õigus anda instrumentaallennupädevuse või instrumentaal-marsruutlennupädevuse õpet, võib neid lennutunde arvestada alapunkti c alapunkti 2 alapunktidega i ja ii nõutava lennuaja kattetuks vastavalt kuni viie või kuni kuue tunni ulatuses. Kõnealuseid lennutunde ei või võtta arvesse alapunkti c alapunkti 2 alapunktiga ii nõutava mitme mootoriga lennukite neljatunnise instrumentaallennuõppena.
- (1) Arvesse võetava tundide arvu kindlakstegemiseks ja koolitusvajaduse määramiseks peab taotleja läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis õppe-eelse hindamise.
- (2) Lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga või lennuki lennuinstruktoriga läbitud instrumentaallennuõpe dokumenteeritakse eraldi koolitusdokumendis, mille instruktor allkirjastab.
- i) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejatel, kellel on FCL-osa kohane era- või ametipiloodiluba ning kolmandas riigis Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud kehtiv lennuki instrumentaallennupädevusmärke, võib lugeda täidetuks kõik alapunktis c nimetatud koolitusnõuded. Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke saamiseks peab taotleja:
- (1) edukalt läbima instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke lennuoskuse tasemekontrolli;
- (2) erandina alapunktist d tõendama lennueksamil kontrollpiloodile, et ta on omandanud piisavad teoreetilised teadmised lennundusõigusest, meteoroloogiast ning lendude planeerimisest ja sooritamisest (instrumentaallennupädevus);
- (3) omama vähemalt 25 tundi lennukogemust lennuki kaptenina instrumentaallendudel.”

„FCL.830 Purilennuki pilvelennupädevusmärke

- a) Purilennuki juhtimise õigust hõlmava piloodiloo omanikud võivad purilennukiga või mootorpurilennukiga, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuk, lennata pilvedes üksnes purilennuki pilvelennupädevusmärke olemasolu korral.
- b) Purilennukite pilvelennupädevusmärke taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) nad peavad pärast loa väljaandmist olema lennanud kaptenina 30 tundi purilennukitel või mootorpurilennukitel;
- (2) nad peavad olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse, mis sisaldab järgmist:
- i) teooriaõpe ja
- ii) vähemalt kaks tundi instruktoriga lennuõpet purilennukitel või mootorpurilennukitel, mida juhitakse üksnes lennuinstrumentide järgi, sealhulgas kuni üks tund fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel; ja
- (3) nad peavad olema sooritanud lennueksami vastavat kvalifikatsiooni omava kontrollpiloodiga.
- c) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke või lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanikel loetakse alapunkti b alapunkti 2 alapunkti i nõue täidetuks. Erandina alapunkti b alapunkti 2 alapunktist ii tuleb läbida vähemalt üks tund instruktoriga lennuõpet purilennukil või mootorpurilennukil, mida juhitakse üksnes lennuinstrumentide järgi, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuk.
- d) Pilvelennupädevusmärke omanikud võivad teostada oma õigusi üksnes juhul, kui nad on eelneva 24 kuu jooksul kogunud vähemalt ühe lennutunni või teinud pilvelennupädevusmärke õigusi kasutades viis lendu kaptenina purilennukil või mootorpurilennukil, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuk.
- e) Pilvelennupädevusmärke omanikud, kes ei vasta alapunkti d nõuetele, peavad enne oma õiguste kasutamise jätkamist tegema järgmist:

- (1) lühima lennuoskuse tasemekontrolli vastavat kvalifikatsiooni omava kontrollpiloodiga või
- (2) koguma täiendavalt alapunktis d sätestatud lennuaega või sooritama lende kvalifitseeritud kontrollpiloodiga.
- f) Kehtiva instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke või lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanikel loetakse alapunkti d nõuded täidetuks.”;
- 30) punkti FCL.915 alapunkti b alapunkti 2 alapunkt i asendatakse järgmisega:
- „i) lennanud sellesse klassi või tüüpi kuuluval õhusõidukil, millega lennuõpet anda kavatsetakse, vähemalt 15 lennutundi, sealhulgas vajaduse korral kuni seitse tundi vastavat õhusõidukiklassi või -tüüpi esindaval lennutreening-seadmel, või”;
- 31) punkti FCL.905.FI muudetakse järgmiselt:
- a) alapunkt f asendatakse järgmisega:
- „f) pukseerimispädevusmärke, vigurlennupädevusmärke või purilennuki lennuinstruktori puhul pilvelennupädevusmärke, kui lennuinstruktoril on vastavad õigused ja kui ta on alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile tõendanud suutlikkust anda selle pädevuse jaoks nõutavat õpet;”
- b) alapunkti g sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:
- „g) vastava õhusõidukiliigi instrumentaal-marsruutlennupädevus või instrumentaallennupädevus, kui lennuinstruktor on.”;
- c) alapunkti g alapunkti 3 alapunkt i asendatakse järgmisega:
- „i) mitme mootoriga lennukite puhul täitnud mitme mootoriga lennuki klassipädevuse instruktoriga tunnistuse saamise nõuded;”
- d) alapunkti h alapunkt 2 asendatakse järgmisega:
- „(2) kopterite puhul punkti FCL.910.TRI alapunkti c alapunktis 1 sätestatud eeltingimused ning punkti FCL.915.TRI alapunkti d alapunktis 2 sätestatud kopterite tüübipädevuse instruktoriga koolituskursuse eeltingimused;”
- 32) punkti FCL.910.FI alapunkti a alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „(3) ühe piloodiga ühe mootoriga õhusõidukite (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid) klassi- ja tüübipädevuste puhul õhupallide klassi- ja kateegorialaienduste ning purilennukite klassilaienduste saamiseks;”
- 33) punkti FCL.915.FI alapunkt e asendatakse järgmisega:
- „e) purilennukite lennuinstruktorite puhul olema lennanud kaptenina purilennukitel 100 lennutundi ja teinud 200 starti. Kui taotleja soovib anda lennuõpet fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite kohta, peab ta lisaks olema lennanud kaptenina 30 lennutundi fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel ning sooritama punkti FCL.905.FI alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile punkti FCL.935 kohase täiendava atesteerimise fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;”
- 34) punkti FCL.930.FI alapunkti b alapunkti 3 muudetakse järgmiselt:
- a) alapunkt v asendatakse järgmisega:
- „v) õhupallide lennuinstruktorite puhul vähemalt kolm tundi lennuõpet, sealhulgas kolm starti.”;
- b) alapunkti 3 teine lõik asendatakse järgmisega:
- „(4) Muu õhusõidukiliigi lennuinstruktori tunnistuse taotlemise korral loetakse pilootidel, kellel on või on olnud lennukite, kopterite või õhulaevade lennuinstruktori tunnistus, alapunkti b alapunkti 2 alapunkti i nõue täidetuks 55 tunni ulatuses või alapunkti b alapunkti 2 alapunkti ii nõuded 18 tunni ulatuses.”;
- 35) punktis FCL.905.TRI asendatakse sissejuhatavatele sõnadele järgnev alapunkt a järgmisega:
- „a) instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke ja instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks ja taastamiseks, kui tüübipädevuse instruktoriga on kehtiv instrumentaallennupädevusmärke;”

36) punkti FCL.905.CRI muudetakse järgmiselt:

a) punkti FCL.905.CRI alapunkti a alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„(1) ühepiloodilennukite (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid) klassi- või tüübipädevusmärke väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui taotleja soovib ühepiloodilennu õigusi;”

b) lisatakse alapunkt c:

„c) Mitme mootoriga lennuki klassipädevuse instruktori tunnistuse taotlejad, kellel on ühe mootoriga lennuki klassipädevuse instruktori tunnistus, peavad mitme mootoriga lennuki klassipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema täitnud punkti FCL.915.CRI alapunkti a sätestatud eeltingimused ning punkti FCL.930.CRI alapunkti a alapunkti 3 ja punktis FCL.935 sätestatud nõuded.”;

37) punkti FCL.905.IRI alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Instrumentaallennupädevuse instruktoriga on õigus anda vastava õhusõidukiliigi instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke ja instrumentaallennupädevusmärke väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks vajalikku õpet.”;

38) punkti FCL.915.IRI alapunkti a alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori tunnistuse taotlemise korral täitma punkti FCL.915.CRI alapunkti a ning punktide FCL.930.CRI ja FCL.935 nõuded;”

39) punkti FCL.905.SFI alapunkti d alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„(2) lennumeeskonna koostöökoolitusel, kui lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga on õigus anda mitmepiloodikopterite õpet.”;

40) punkti FCL.915.MCCI alapunkti b alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„(1) lennukite, õhulaevade ja vertikaalstartiga õhusõidukite puhul 1 500 tundi lennukogemust piloodina mitmepiloodilendudel;”

41) FCL.940.MI asendatakse järgmisega:

„FCL.940.MI Mäelennuinstruktori tunnistuse kehtivus

Mäelennuinstruktori tunnistus kehtib seni, kuni kehtib lennuinstruktori, tüübipädevuse instruktori või klassipädevuse instruktori tunnistus.”;

42) punkti FCL.1015 muudetakse järgmiselt:

a) alapunktile b lisatakse alapunktid 4 ja 5:

„(4) selgitused selle kohta, et kui lennuüksameid, lennuoskuse tasemekontrolle või atesteerimist korraldatakse taotlejatele, kelle puhul pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodile tunnistuse väljaandnud asutus, tuleb alapunkti 3 osutatud elemendid läbi vaadata ja neid kohaldada; ning

(5) juhised selle kohta, kuidas vajaduse korral juurde pääseda teiste liikmesriikide pädevate asutuste menetlustele ja nõuetele;”;

b) alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Kontrollpilooditunnistuse omanikud ei tohi korraldada lennuüksameid, lennuoskuse tasemekontrolle ega atesteerimisi taotlejatele, kelle puhul pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodile tunnistuse väljaandnud asutus, välja arvatud juhul, kui kõnealuse tunnistuse omanikud on läbi vaadanud viimase kättesaadava teabe taotleja pädeva asutuse asjakohaste riiklike menetluste kohta.”;

43) punkti FCL.1030 alapunkti b alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

a) lisatakse punkt iv:

„iv) kui taotleja pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodile tunnistuse väljaandnud asutus, siis kinnituse selle kohta, et kontrollpilood on läbi vaadanud taotleja pädeva asutuse riiklikud menetlused ja nõuded ja neid kohaldanud;”

b) lisatakse punkt v:

„v kontrollpiloodi tunnistuse koopia, kus on märgitud asjaomase kontrollpiloodi õigused seoses lennuüksamite, lennuoskuste tasemekontrolide või atesteerimiste korraldamisega taotlejatele, kelle pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodile tunnistuse väljaandnud asutus.”;

44) punkti FCL.1005.FE muudetakse järgmiselt:

a) alapunktile a lisatakse alapunkt 5:

„(5) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina lennukitel vähemalt 1 500 lennutundi ning vastab punkti FCL.1010.IRE alapunkti a alapunkti 2 nõuetele.”;

b) alapunkti d alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„(3) lennueksameid purilennuki piloodi loa või kergõhusõiduki piloodi loa õiguste laiendamiseks fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 300 lennutundi, sealhulgas 50 tundi lennuinstruktorina fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel;

(4) lennueksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle pilvelennupädevusmärke väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 200 lennutundi, sealhulgas vähemalt viis lennutundi või 25 lendu pilvelennupädevuse lennuinstruktorina või kümme lennutundi instrumentaal-marsruutlennupädevuse või instrumentaallennupädevuse lennuinstruktorina.”;

45) punkti FCL.1005.TRE alapunkti a alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„(2) lennuoskuse tasemekontrolle tüübipädevusmärgete, instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete ja instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks või taastamiseks.”

46) punkti FCL.1010.TRE alapunkti b alapunkti 5 alapunkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) omama kopteri ametipiloodi luba (CPL(H)) või kopteri liinipiloodi (ATPL(H)) luba.”;

47) punkti FCL.1005.CRE alapunktile b lisatakse alapunkt 3:

„(3) instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks, kui klassipädevuse kontrollpiloot on lennanud piloodina lennukitel vähemalt 1 500 lennutundi ning vastab punkti FCL.1010.IRE alapunkti a alapunkti 2 nõuetele.”;

48) punkt FCL.1005.IRE asendatakse järgmisega:

„FCL.1005.IRE Instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot – õigused

Instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodil on õigus korraldada lennueksameid instrumentaallennupädevusmärgete või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete väljaandmiseks ning lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete või instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks või taastamiseks.”;

49) I lisa (FCL-osa) 1. liidet muudetakse järgmiselt:

a) punkt 3.2 asendatakse järgmisega:

„3.2. Taotleja peab asjaomase õhusõidukiliigi kohta sooritama käesolevas osas sätestatud teooriaeksamid järgmistes valdkondades:

021 — üldteadmised õhusõidukitest: konstruktsioon ja süsteemid, elektrisüsteemid, jõuseadmed, avariivarustus;

022 — üldteadmised õhusõidukitest: lennuinstrumendid;

032/034 — vastavalt vajadusele lennuki või kopteri suutlikkusnäitajad;

070 — käitamisprotseduurid ja

080 — aerodünaamika alused.”;

b) punkt 4.1 asendatakse järgmisega:

„4.1. Instrumentaallennupädevusmärke või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud ametipiloodiloo jaoks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:

— inimvõimed;

— meteoroloogia.”;

50) I lisa (FCL-osa) 3. liidet muudetakse järgmiselt:

a) E jaos pealkirja ÜLDIST all asendatakse punkti 12 alapunkt d järgmisega:

„d) kuus lennutundi tuleb lennata mitme mootoriga lennukitel, kui lennuksamil kasutatakse mitme mootoriga lennukit.”;

b) K jaos pealkirja ÜLDIST all asendatakse punkti 3 alapunkt a järgmisega:

„a) olema lennanud piloodina kopteritel vähemalt 155 lennutundi, sealhulgas 50 tundi kaptenina, millest kümme tundi peab olema lennatud marsruutlendudel. Muudes õhusõidukiliikides kaptenina lennatud lennutunde võib nimetatud 155 lennutunnina arvestada K jao punkti 11 kohaselt;”

51) I lisa (FCL-osa) 5. liite pealkirja „ÜLDIST” all asendatakse punkt 2 järgmisega:

„2. Teise piloodi loa koolituse litsents antakse üksnes sertifitseeritud koolitusorganisatsioonile, mis kuulub ORO-osa ja kehtivate lennutegevusnõuete kohase tegevusloaga ärilise lennutranspordi ettevõtja koosseisu või on nimetatud ettevõtjatega sõlminud erikokkuleppe. Litsents kehtib ainult konkreetse ettevõtja kohta kuni lennuettevõtja üleminekukursuse lõpuleviimiseni.”;

52) FCL-osa 6. liidet muudetakse järgmiselt:

a) A jagu muudetakse järgmiselt:

i) punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lennuki instrumentaallennupädevuse moodulkursusel osaleda soovival taotlejal peab olema lennuki erapiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba. Instrumentaallennuprotseduuride moodulkursusel osaleda soovival taotlejal, kellel ei ole lennuki ametipiloodi luba, peab olema instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistus.

Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon peab tagama, et mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kursusele sooviv taotleja, kellel ei ole olnud mitme mootoriga lennuki klassi- või tüübipädevusmärget, oleks enne lennuki instrumentaallennupädevuse kursusel lennuõppe alustamist läbinud H alajaos sätestatud mitme mootori koolituse.”;

ii) punkt 10.2 asendatakse järgmisega:

„10.2. Kopteri instrumentaallennupädevusmärke omanikul võib punktidega 7 ja 8 ettenähtud õppe kogumahtu vähendada kümne tunnini.”;

b) lisatakse Aa jagu:

„Aa. **Lennuki instrumentaallennupädevus (IR(A)) – kompetentsuspõhine lennukoolituse moodulkursus**
ÜLDIST

1. Kompetentsuspõhise lennukoolituse moodulkursuse eesmärk on koolitada era- või ametipiloodiloo omanikke instrumentaallennupädevuse omandamiseks, võttes arvesse varasemat instrumentaallennuõpet ja -kogemust. Kursus on koostatud nii, et anda piisavad oskused lendamiseks instrumentaallennureeglite järgi ja instrumentaallennuilma tingimustes. Kursus koosneb instrumentaallennuõppest lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga või lennuki lennuinstruktoriga, kellel on õigus anda instrumentaallennupädevuse õpet, ning lennuõppest sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.

2. Kompetentsuspõhise moodulkursuse kaudu lennuki instrumentaallennupädevusmärke taotlejal peab olema lennuki erapiloodi või lennuki ametipiloodi luba.

3. Teooriakursus tuleb läbida 18 kuu jooksul. Instrumentaallennuõpet tuleb läbida ning lennuksam sooritada teooriaeksami eduka soorituse kehtivusaja jooksul.

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

a) teooriaõpet lennuki instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;

b) instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

5. Lennuki instrumentaallennupädevuse kompetentsuspõhise moodulkursuse teooriaõppe kinnitatud maht peab olema vähemalt 80 tundi. Teooriakursus võib sisaldada arvutipõhist õpet ja e-õppe elemente. Tagada tuleb klassiruumiõppe miinimummaht vastavalt punkti ORA.ATO.305 nõudele.

LENNUÕPE

6. Selle moodulkursusega omandatakse lennuki instrumentaallennupädevusmärke kompetentsuspõhiselt. Taotleja peab siiski vastama allpool loetletud miinimumnõuetele. Nõutava kompetentsuse saavutamiseks võib olla vaja lisakoolitust.
- a) Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kompetentsuspõhine kursus peab sisaldama vähemalt 40 tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest kuni 10 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 25 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni 5 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril.
- i) Kui taotleja on:
- (A) läbinud instrumentaallennuõppe lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga või lennuki lennuinstruktoriga, kellel on õigus anda instrumentaallennupädevuse õpet, või
- (B) eelnevalt kogunud instrumentaallennuaega lennuki kaptenina, kasutades pädevusmärget, mis annab õiguse lennata instrumentaallennureglite järgi ja instrumentaallennuilma tingimustes,
- võib kuni 30 tundi seda lennuaega arvestada eespool nimetatud 40 tunni katteks.
- ii) Kui taotleja on eelnevalt kogunud instruktoriga instrumentaallennuaega alapunkti a alapunktis i nimetatust erineval viisil, võib kuni 15 tundi seda lennuaega arvestada nõutava 40 tunni katteks.
- iii) Lennuõpe peab igal juhul sisaldama vähemalt 10 tundi instruktoriga instrumentaallennuaega lennukil sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.
- iv) Instruktoriga instrumentaallennuõppe kogumaht peab olema vähemalt 25 tundi.
- b) Mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kompetentsuspõhine moodulkursus peab sisaldama vähemalt 45 tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest kuni 10 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 30 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni 5 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril.
- i) Kui taotleja on:
- (A) läbinud instrumentaallennuõppe lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga või lennuki lennuinstruktoriga, kellel on õigus anda instrumentaallennupädevuse õpet, või
- (B) eelnevalt kogunud instrumentaallennuaega lennuki kaptenina, kasutades pädevusmärget, mis annab õiguse lennata instrumentaallennureglite järgi ja instrumentaallennuilma tingimustes,
- võib kuni 35 tundi seda lennuaega arvestada eespool nimetatud 45 tunni katteks.
- ii) Kui taotleja on eelnevalt kogunud instruktoriga instrumentaallennuaega alapunkti b alapunktis i nimetatust erineval viisil, võib kuni 15 tundi seda lennuaega arvestada nõutava 45 tunni katteks.
- iii) Lennuõpe peab igal juhul sisaldama vähemalt 10 tundi instruktoriga instrumentaallennuaega sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis mitme mootoriga lennukil.
- iv) Instruktoriga instrumentaallennuõppe kogumaht peab olema vähemalt 25 tundi, sealhulgas vähemalt 15 tundi mitme mootoriga lennukil.
- c) Arvestatava tundide arvu kindlakstegemiseks ja koolitusvajaduse määramiseks peab taotleja läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis õppe-eelse hindamise.
- d) Lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga või lennuki lennuinstruktoriga alapunkti a alapunkti i või alapunkti b alapunkti i kohaselt läbitud instrumentaallennuõpe dokumenteeritakse eraldi koolitusdokumendis, mille instruktor allkirjastab.

7. Lennuki instrumentaallennupädevuse kompetentsuspõhise moodulkursuse lennuõpe peab hõlmama järgmist:

- a) instrumentaallennu põhiprotseduurid ja manöövrid, sealhulgas vähemalt:
 - i) visuaalse välisvaatluseta instrumentaallennu põhioskused,
 - ii) horisontaallend,
 - iii) tõus,
 - iv) laskumine,
 - v) pöörangud horisontaallennul, tõusul ja laskumisel,
 - vi) lennuinstrumentide paigutus,
 - vii) sügavad pöörangud,
 - viii) raadionavigatsioon,
 - ix) ebaharilikest asenditest väljatulek,
 - x) piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi; ning
 - xi) algava ja täieliku varisemise äratundmine ja sellest väljatulek;
- b) lennueelsed protseduurid instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas lennukäsiraamatu ja asjakohaste lennujuhtimisteenuste dokumentide kasutamine instrumentaallennu plaani koostamiseks;
- c) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks normaalingimustes, ebata- valistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:
 - i) visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhkutõusul,
 - ii) standardsed instrumentaallahkumised ja -saabumised,
 - iii) instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,
 - iv) protseduurid ootetsoonis,
 - v) instrumentaallähenedamine ettenähtud miinimumideni,
 - vi) katkestatud lähenemise protseduurid ning
 - vii) instrumentaallähenedamisega maandumised, sealhulgas ringlähenedamine;
- d) manöövrid õhus ja vastavad lennuparameetrid;
- e) vajaduse korral mitme mootoriga lennuki piloteerimine nimetatud harjutustes, sealhulgas:
 - i) lennuki piloteerimine üksnes lennuinstrumentide järgi ühe mootori imiteeritud rikkega;
 - ii) mootori seiskamise ja taaskäivitamisega (ohutul kõrgusel, kui seda ei tehta lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II)).

8. Kompetentsuspõhise moodulkursuse kaudu lennuki instrumentaallennupädevusmärke taotlejatel, kellel on FCL-osa kohane erapiloodi- või ametipiloodiluba ja kolmandas riigis Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud kehtiv lennuki instrumentaallennupädevusmärke, võib lugeda täidetuks kõik punktis 4 nimetatud koolitusnõuded. Lennuki instrumentaallennupädevusmärke saamiseks peab taotleja:

- a) sooritama 7. liite kohase lennuki instrumentaallennupädevuse lennueksami;
- b) tõendama lennueksamil kontrollpiloodile, et ta on omandanud piisavad teoreetilised teadmised lennundus- õigusest, meteoroloogiast ning lendude planeerimisest ja sooritamisest (instrumentaallennupädevus), ning
- c) omama vähemalt 50 tundi lennukogemust kaptenina instrumentaallendudel.

ÕPPE-EELNE HINDAMINE

9. Õppe-eelse hindamise sisu ja kestuse määrab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon taotleja varasemate inst- rumentaalkogemuste põhjal.

MITME MOOTORIGA LENNUK

10. Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanik, kellel on ka mitme mootoriga klassi- või tüübipädevusmärke ning kes soovib esimest korda omandada lennuki instrumentaallennupädevusmärke, peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbima kursuse, mis sisaldab vähemalt viis tundi mitme mootoriga lennuki instrumentaallennuõpet, millest kuni kolm tundi võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), ja sooritama lennueksami.”;

c) B jagu muudetakse järgmiselt:

i) punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2. Kopteri instrumentaallennupädevuse moodulkursusel osaleda soovival taotlejal peab olema kopteri era- või ametipiloodi luba või kopteri liinipiloodi luba. Õhusõidukil toimuva õppeetapi alustamiseks kopteri instrumentaallennupädevuskursuse raames peab taotleja omama kopteri instrumentaallennupädevuse lennueksamil kasutatava kopteri tüübipädevusmärke või olema läbinud selle tüübi tunnustatud tüübipädevuskoolituse. Kui lennuksam tehakse mitme piloodiga, peab taotlejal olema tunnistus lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta.”;

ii) punkt 9.2 asendatakse järgmisega:

„9.2. Lennumeeskonna instrumentaallennupädevusmärke omanikul võib nõutavat õppemahtu vähendada kümne tunni.”;

iii) lisatakse punkt 9.3:

„9.3. Kopteri erapiloodi loa omanikul, kellel on kopteri õlennupädevusmärke, või kopteri ametipiloodi loa omanikul võib instruktoriga instrumentaallennuõppe nõutavad kogumahtu vähendada viie tunni võrra.”;

53) I lisa (FCL-osa) 9. liidet muudetakse järgmiselt:

a) B jao punkti 5 alapunkti f alapunkt i asendatakse järgmisega:

„i) lennu täisimitaatori (FFS) või II taseme lennuimitaatori (FNPT II) kvalifikatsioon vastavalt ARA-osa ja ORA-osa asjakohastele nõuetele;”

b) C jagu muudetakse järgmiselt:

i) punkti 4 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„4. Kehtivad järgmised piirhalded, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava kopteri juhitavus- ja lennuomadustele.”;

ii) punkti 10 alapunkt i asendatakse järgmisega:

„i) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt ARA-osa ja ORA-osa asjakohastele nõuetele;”

iii) D jao punkti 8 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt ARA-osa ja ORA-osa asjakohastele nõuetele;”

iv) E jao punkti 8 sissejuhatav lause ja alapunkt a asendatakse järgmisega:

„8. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadmeid, kui need moodustavad osa tüübipädevuskursusest. Kursuse puhul võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

a) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt ARA-osa ja ORA-osa asjakohastele nõuetele;”

II LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 II lisa muudetakse järgmiselt:

1) A jao „LENNUKID” punkti 1 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) tõendab lennutegevusnõuete ja FCL-osa asjakohaste osade tundmist;”

b) alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) vastab järgmises tabelis esitatud nõuetele:

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 lennutundi kaptenina mitmepiloodilennukitel	Puuduvad	Lennuki liinipiloodi luba	Ei kohaldata	a)
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 mitmepiloodilennukitel	Puuduvad	Vt punkti c alapunkt 4	Vt punkti c alapunkt 5	b)
Lennuki liinipiloodi luba	> 500 mitmepiloodilennukitel	Tõendada teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta vastavalt punkti FCL.515 nõuetele	Lennuki liinipiloodi luba, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL-osa 9. liite kohaselt	c)
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke, ja loa välja andnud liikmesriigis on läbitud ICAO liinipiloodi loa teooria-test		i) Tõendada teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele ii) Täita punkti FCL.720.A alapunkti c ülejäänud nõuded	Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke koos liinipiloodiluba teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	d)
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	> 500 lennutundi mitmepiloodilennukitel või ühepiloodilennukite mitmepiloodilennul CS-23 lähiliini- või samaväärses kategoorias vastavalt CAT-osas ja ORO-osas sätestatud ärilise lennutranspordi asjakohastele nõuetele	i) Sooritada loa välja andnud liikmesriigis (*) liinilennukipiloodiluba teooriaeksam ii) Täita punkti FCL.720.A alapunkti c ülejäänud nõuded	Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke koos liinipiloodiluba teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	e)
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	Tõendada ametipiloodiluba/instrumentaallennupädevusmärke tasemel teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta	Vt punkti 4 alapunkt f	Omandada FCL-osa kohane mitmepiloodi tüübipädevusmärke	g)

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Lennuki ametipiloodi luba	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	Öölennapädevusmärke (vajaduse korral)	Lennuki ametipiloodi luba, tüübi-/klassipädevusmärke kehtib ainult ühepiloodilennukite kohta		h)
Lennuki ametipiloodi luba	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	i) Öölennapädevusmärke (vajaduse korral); ii) Tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt h		i)
Erapiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	≥ 75 lennutundi instrumentaallennureeglite kohaselt		Erapiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke (instrumentaallennupädevusmärke kehtib ainult erapiloodiloo kohta)	Tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	j)
Lennuki erapiloodi luba	≥ 70 lennutundi lennukitel	Tõendada raadionavigatsioonivahendite kasutamise oskust	Lennuki erapiloodi luba		k)

(*) Ametipiloodiloo (CPL) omanikud, kellel on mitmepiloodilennuki tüübipädevus, ei pea olema sooritanud liinilennukipiloodi loa (ATPL(A) teooriaeksami, kuni nad jätkavad sama tüüpi lennukite käitamist, kuid FCL-osa kohase loa väljaandmisel liinilennukipiloodi loa teooriaosa nende puhul ei arvestata. Kui nad soovivad muud mitmepiloodilennuki tüübipädevusmärke, peavad nad täitma eespool esitatud tabeli 3. veeru punkti e alapunkti i nõuded.”;

2) B jao „KOPTERID” punkti 1 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) tõendab lennutegevusnõuete ja FCL-osa asjakohaste osade tundmist;”

b) alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) vastab järgmises tabelis esitatud nõuetele:

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba ja instrumentaallennupädevusmärke	Ei kohaldata	a)
Kopteri liinipiloodi luba, kopteri instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba		b)

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba ja instrumentaallennupädevusmärke, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL-osa 9. liite kohaselt	c)
Kopteri liinipiloodi luba, kopteri instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 1 000 mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL-osa 9. liite kohaselt	d)
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 500 mitmepiloodikopteritel	Tõendada lendude planeerimise ja sooritamisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.515 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt c	Vt punkti 5 alapunkt c	e)
Kopteri liinipiloodi luba, kopteri instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 500 mitmepiloodikopteritel	Vt punkti 3 alapunkt e	Vt punkti 4 alapunkt d	Vt punkti 5 alapunkt d	f)
Ametipiloodiluba/ kopteri instrumentaallennupädevusmärke ja loa välja andnud liikmesriigis läbitud ICAO kopteri liinipiloodi loa teooriatest		i) Tõendada lendude planeerimise ja sooritamisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele ii) Täita punkti FCL.720.H alapunkti b ülejäänud nõuded	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaallennupädevus koos liikokopteripiloodiloo teooriaosa arvestamisega, kui ICAO kopteri liinipiloodiloo teooriatest hinnatakse FCL-osas sätestatud liinipiloodiloo tasemele vastavaks	Ei kohaldata	g)
Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 500 lennutundi mitmepiloodikopteritel	i) Sooritada loa välja andnud liikmesriigis (*) FCL-osa kohane kopteri liinipiloodiloo teooriaksam; ii) Täita punkti FCL.720.H alapunkti b ülejäänud nõuded	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaallennupädevusmärke koos FCL-osa kohase kopteri liinipiloodiloo teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	h)

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Puuduvad	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke, mis kehtib ainult ühepiloodikopterite kohta	Omandada FCL-osa kohane mitmepilooditüübipädevusmärke	i)
Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Tõendada lendude planeerimise ja sooritamisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt i		j)
Kopteri ametipiloodi luba	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Öölennapädevusmärke	Kopteri ametipiloodi luba, tüübipädevusmärke kehtib ainult ühepiloodikopterite kohta		k)
Kopteri ametipiloodi luba	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Öölennapädevusmärke, tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt k		l)
Kopteri ametipiloodi luba öölennapädevusmärketa	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel		Vt punkti 4 alapunkt k, kehtib ainult päevaste visuaallendude kohta	Omandada FCL-osa kohane mitmepilooditüübipädevus- ja öölennapädevusmärke	m)
Kopteri ametipiloodi luba öölennapädevusmärketa	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Tõendada lendude planeerimise ja sooritamisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt k, kehtib ainult päevaste visuaallendude kohta		n)
Erapiloodiluba / kopteri instrumentaallennupädevusmärke	≥ 75 lennutundi instrumentaallennureeglite kohaselt		Erapiloodiluba / kopteri instrumentaallennupädevus (instrumentaallennupädevusmärke kehib ainult erapiloodiluba kohta)	Tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	o)
Kopteri erapiloodi luba	≥ 75 lennutundi kopteritel	Tõendada raadionavigatsioonivahendite kasutamise oskust	Kopteri erapiloodi luba		p)

(*) Ametipiloodiluba (CPL) omanikud, kellel on mitmepiloodilennuki tüübipädevusmärke, ei pea olema sooritanud liinikopteripiloodi loa teooriaeksami, kuni nad jätkavad sama tüüpi kopterite käitamist, kuid FCL-osa kohase loa väljaandmisel liinikopteripiloodi loa teooriaosa nende puhul ei arvestata. Kui nad soovivad muud mitmepiloodikopteri tüübipädevusmärke, peavad nad täitma eespool esitatud tabeli 3. veeru punkti i alapunkti i nõuded."

III LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 III lisa muudetakse järgmiselt:

1) A jagu „LUBADE TUNNUSTAMINE” muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigi pädev asutus võib tunnustada kolmanda riigi poolt Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud piloodiluba.

Selleks peab piloot esitama taotluse oma elu- või asukohaliikmesriigi pädevale asutusele. Kui piloot ei ela liikmesriigi territooriumil, peab ta esitama taotluse selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus on tema tööandjaks oleva või saava lennuettevõtja peamine tegevuskoht, või selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus õhusõiduk, millele ta lendab või kavatseb lendata, on registreeritud.”;

b) punkti 3 muudetakse järgmiselt:

i) alapunktid b ja c asendatakse järgmisega:

„b) tõendama, et nad on omandanud lennutegevusnõuete ja FCL-osa asjaomastes osades nimetatud oskused;

c) tõendama, et nad on omandanud punkti FCL.055 kohase keeleoskuse;”

ii) alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) lennukite puhul vastama järgmises tabelis kogemuste kohta esitatud nõuetele.

Luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Õigused	
(1)	(2)	(3)	
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 lennutundi kaptenina mitmepiloodilennukitel	Äriline lennutransport, mitmepiloodilennukite kapten	a)
Lennuki liinipiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke (*)	> 1 500 tundi kapteni või teise piloodina mitmepiloodilennukitel vastavalt lennutegevusnõuetele	Äriline lennutransport, mitmepiloodilennukite teine piloot	b)
Lennuki ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina ärilises lennutranspordis pärast instrumentaallennupädevusmärke saamist	Äriline lennutransport, ühepiloodilennukite kapten	c)
Lennuki ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kapteni või teise piloodina ühepiloodilennukitel vastavalt lennutegevusnõuetele	Äriline lennutransport, ühepiloodilennukite teine piloot vastavalt lennutegevusnõuetele	d)
Lennuki liinipiloodi luba, lennuki ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke, lennuki ametipiloodi luba	> 700 lennutundi lennukitel, v.a fikseeritava jõuseadmega mootorpurilennukid, sealhulgas 200 tundi rollis, mille tunnustamist taotleatakse, ning 50 tundi selles rollis viimase 12 kuu jooksul	Õigus tegutseda lennukitel muus lennutegevuse valdkonnas kui äriline lennutransport	e)
Lennuki ametipiloodi luba	> 1 500 lennutundi kaptenina ärilises lennutranspordis, sh 500 tundi vesilennukil	Äriline lennutransport, ühepiloodilennukite kapten	f)

(*) Mitmepiloodilennukite ametipiloodi loa / instrumentaallennupädevusmärke omanikud peavad tunnustamiseks olema tõendanud liinilennukipiloodi loa väljaandmiseks nõutavate teadmiste olemasolu ICAO tasemel.”;

- c) punkti 4 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkt c asendatakse järgmisega:
„c) tõendama, et nad on omandanud punkti FCL.055 kohase keeleoskuse;”
 - ii) punkt e asendatakse järgmisega:
„e) omama vähemalt 100 tundi instrumentaallennukogemust kaptenina vastavas õhusõidukiliigis.”
- d) punkti 6 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) töötab otseselt või kaudselt õhusõidukitootja heaks.”
- 2) B jao „LUBADE KONVERTEERIMINE” punkt 1 asendatakse järgmisega:
- „1. Kolmanda riigi poolt Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud erapiloodiloa, õhupalli piloodi loa või purilennuki piloodi loa ning ameti- või liinipiloodiloa võib liikmesriigi pädev asutus muuta FCL-osa kohaseks ühe piloodiga õhusõiduki klassi- või tüübipädevusmärkega erapiloodiloaks, õhupalli piloodi loaks või purilennuki piloodi loaks.”
-

IV LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 VI lisa muudetakse järgmiselt:

1) FCL-osa II jaotise punkti ARA.FCL.205 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Pädev asutus haldab loetelu kõikidest kontrollpilootidest, kellele ta on tunnistuse välja andnud. Loetelu sisaldab kontrollpilootide õigusi ning pädev asutus avaldab selle ja ajakohastab seda.”;

2) FCL-osa II jaotise punkt ARA.FCL.210 asendatakse järgmisega:

„ARA.FCL.210 Kontrollpilootide teavitamine

- a) Pädev asutus teavitab ametit tema territooriumil kohaldatavatest riiklikest haldusmenetlustest, isikuandmete kaitse nõuetest, vastutusest, õnnetusjuhtumikindlustusest ja lõivudest, mida kontrollpiloodid peavad järgima lennueksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimise korraldamisel taotlejatele, kelle puhul pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodi tunnistuse väljaandnud asutus.
- b) Selleks et hõlbustada pädevatel asutustel alapunkti a kohaselt esitatud teabe levitamist ja muuta see teave kättesaadavamaks, avaldab amet kõnealuse teabe vastavalt enda sätestatud formaadile.
- c) Pädev asutus võib nendele kontrollpilootidele, kellele ta on tunnistuse välja andnud, ning nendele kontrollpilootidele, kellele on tunnistuse välja andunud teised tema territooriumil oma õigusi teostavad pädevad asutused, teatavaks teha ohutuskriteeriumid, mida tuleb järgida õhusõidukitel tehtavate lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide puhul.”

3) MED-ALAJAGU muudetakse järgmiselt:

a) I jao punkt ARA.MED.130 asendatakse järgmisega:

„ARA.MED.130 Tervisetõendi vorm

Tervisetõend peab vastama järgmistele spetsifikatsioonidele:

a) Sisu

- (1) Riik, kus piloodiluba välja anti või sellekohane taotlus esitati (I);
- (2) Tervisetõendi liik (II);
- (3) Tõendi number, mis algab piloodiluba väljaandnud riigi või piloodiluba taotlemise riigi ÜRO-riigitähisega, millele järgneb araabia numbritest ja/või ladina tähtedest koosnev kood (III);
- (4) Omaniku nimi (IV);
- (5) Omaniku kodakondsus (VI);
- (6) Omaniku sünniaeg: (pp/kk/aaaa) (XIV);
- (7) Omaniku allkiri (VII);
- (8) Piirang(ud) (XIII);
- (9) Tervisetõendi kehtivusaja lõpp (IX):
 - i) klass 1, ühe piloodiga äriplaneeritud reisijateveo-lennutransport;
 - ii) klass 1, muu äriplaneeritud lennutransport;
 - iii) klass 2;
 - iv) kergõhusõidukipiloodi luba (LAPL);
- (10) Arstliku läbivaatuse kuupäev;
- (11) Viimase elektrokardiogrammi kuupäev;
- (12) Viimase audiogrammi kuupäev;
- (13) Tõendi välja andnud lennundusarsti või lennundusmeditsiini ekspertarsti allkiri ja väljaandmise kuupäev. Sellele väljale võib lisada perearsti, kui ta on tõendi väljaandjariigi siseriiklike õigusaktide kohaselt pädev tervisetõendeid välja andma;
- (14) Pitsar või tempel (XI).

- b) Materjal: Tõendi (välja arvatud perearsti poolt välja antud kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) juurde kuuluv tõend) väljaandmiseks kasutatav paber või muu materjal peab takistama või selgelt näitama mis tahes muutmist või kustutamist. Kõik kanded ja kustutamised peavad olema pädeva asutuse poolt selgelt kinnitatud.
- c) Keel: load koostatakse riigikeel(tes) ja inglise keeles ning muudes keeltes, mida lube väljaandev asutus vajalikuks peab.
- d) Kõik kuupäevad esitatakse tervisetõendil vormingus pp/kk/aaaa.”;
- b) II jaotise „Lennundusarstid” punkti ARA.MED.200 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Kui pädev asutus on veendunud, et lennundusarst vastab kohaldatavatele nõuetele, annab ta välja kuni kolm aastat kehtiva lennundusarsti tunnistuse, pikendab või muudab seda või taastab selle kehtivuse, kasutades käesoleva osa VII liitega ette nähtud vormi.”;
- 4) II liite „Salongitöötaja tunnistuse EASA standardvorm” osa „Juhised” muudetakse järgmiselt:
- a) punktid a ja b asendatakse järgmisega:
- „a) Salongitöötaja tunnistus peab sisaldama kõiki EASA vormil 142 märgitud andmeid vastavalt allpool loetletud ja kirjeldatud punktidele 1–12.
- b) Tunnistuse suurus peab olema kas 105mm x 74mm (üks kaheksandik A4) või 85mm x 54mm ning kasutatav materjal peab takistama või selgelt näitama mis tahes muutmist ja kustutamist.”;
- b) punkt 8 asendatakse järgmisega:
- „Punkt 8: selle liikmesriigi pädeva asutuse andmed, kus tunnistus on välja antud, ning pädeva asutuse täielik nimi, postiaadress, ametlik pitsers, tempel või logo, kui see on olemas.”;
- c) punkti 9 esimene lause asendatakse järgmisega:
- „kui tunnistuse on välja andnud pädev asutus, lisatakse märges „pädev asutus” koos ametliku pitseri, templi või logoga.”;
- 5) V liide „LENNUNDUSMEDITSIIINIKESKUSE SERTIFIKAAT” asendatakse järgmisega:

„VI LISA ARA-OSA V liide

LENNUNDUSMEDITSIINIKESKUSE SERTIFIKAAT

Euroopa Liit ⁽¹⁾

Pädev asutus

LENNUNDUSMEDITSIINIKESKUSE SERTIFIKAAT

VIIDE:

Vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1178/2011 ning allpool sätestatud tingimustel kinnitab [pädev asutus] käesolevaga, et

[ORGANISATSIOONI NIMI]

[ORGANISATSIOONI AADRESS]

on ORA-osa kohaselt sertifitseeritud lennundusmeditsiinikeskus, mille õigused ja tegevusalad on loetletud lisatud sertifitseerimistingimustes.

TINGIMUSED:

1. Käesolev sertifikaat hõlmab üksnes seda, mis on kindlaks määratud sertifitseeritud organisatsiooni käsiraamatu sertifitseerimistingimusi käsitlevas jaotises.
2. Käesoleva sertifikaadi puhul tuleb järgida ORA-osaga ettenähtud organisatsioonidokumentides sätestatud menetlusi.
3. Käesolev sertifikaat kehtib tingimusel, et ORA-osa nõuded on täidetud, välja arvatud juhul, kui sertifikaadist on loobutud või kui see on asendatud teise sertifikaadiga, peatatud või tühistatud.

Väljaandmise kuupäev Allkiri:

(¹) ELi mittekuuluvate riikide puhul sõnad „Euroopa Liit“ välja jätta.
EASA vorm 146, versioon 1.”

6) VI liite sisu jäetakse välja ja asendatakse järgmisega:

„(TÜHI LEHEKÜLG)“