



OTSUS

10.12.2025 nr 1.1-2/25/187

Kontrollpiloodi tunnistusele õiguse lisamisest keeldumine

Lauri Laasik esitas 13.11.2025 taotluse (registreeritud Transpordiameti dokumendihaldussüsteemis nr 13.2-3/25/19461-1) instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodi (IRE – *Instrument Rating Examiner*) õiguse lisamiseks oma kontrollpiloodi tunnistusele EE/059. Vastavalt Komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 (edaspidi määrus), millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (edaspidi: määrus) punkti FCL.1010.IRE alapunkti a alapunktile 2, kus kirjeldatakse IRE saamiseks vajalikke eeltingimusi, on sätestatud eeltingimuseks muuhulgas nii minimaalsed instrumentaallennutunnid kui ka minimaalselt instruktorina lennatud instrumentaallennutundide hulk. Nõutud minimaalne instrumentaallennutundide hulk IRE õiguse taotlemiseks on 450 tundi, sealhulgas nõutud minimaalne instruktorina lennatud instrumentaallennutundide hulk on 250 tundi.

Lauri Laasik'u esitatud taotlusega oli kaasas loetelu tema lennutundidest, mis sisaldas nii reaalsel lennukil antud lennuõpet instrumentaaloreeglite järgi kui ka instrumentaallennupädevuse (IR) kursuse raames lennatavaid tunde lennutreeningseadmél FNPT II. Loetelus olevate reaalse õhusõidukitega antud instrumentaallennuõppe tundide hulk on 74 tundi ja 10 minutit ning FNPT II-l antud IR lennuõppe tundide hulk on 197 tundi.

Määruse punkt FCL.010 defineerib lennuaega lennukite, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite ja vertikaalstardiga õhusõidukite puhul kui ajavahemikku õhusõiduki stardiks liikuma hakkamise algusest kuni lõpliku peatumiseni pärast lennu lõppemist. Seega definitsiooni kohaselt loetakse lennuajaks reaalsel õhusõidukil lennatud lennuaega.

Transpordiametile esitatud dokumentide kohaselt on taotlejal puudu reaalsel lennukil instrumentaallennuõppe andmise tundidest. Seda, et Transpordiamet saab arvestada ainult reaalseid lennutunde, määrab ära lennuaja mõiste sisustus (FCL.010). Transpordiamet selgitab, et kui on võimalik eeltingimustena arvestada ka aega lennutreeningseadmél, siis on see reeglina ka punktis selgelt välja toodud. Näiteks määruse punkt FCL.905.FI (h)(4) - lennuinstruktor, kes viib koolitust läbi õhusõidukil, peab olema lennanud vähemalt 200 instrumentaallennureeglite kohast lennutundi, millest kuni 50 tundi võib olla maaapealne instrumentaalaeg lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II);

Seoses eelnevaga leiab Transpordiamet, et ei ole täidetud määruse nõue, mis nõuab IRE õiguse taotlemise eeltingimuseks 250 tundi antud instrumentaallennuõpet reaalsel lennuvahendil.

Transpordiamet andis oma 18.11.2025 e-kirjaga (registreeritud Transpordiameti dokumendihaldussüsteemis nr 13.2-3/25/19461-2) Lauri Laasik'ule teada, et tema taotluse menetluse käigus on avastatud puudus ja sellest tulenevalt on kavatsus langetada tema taotluse kohta keelduv otsus. Samas kirjas anti Lauri Laasik'ule vastavalt haldusmenetluse seaduse (HMS) §-le 40 võimalus esitada oma kirjalikud arvamused ja vastuväited hiljemalt 24.11.2025. 28.11.2025 saadetud täiendavas e-kirjas (registreeritud Transpordiameti dokumendihaldussüsteemis nr 13.2-3/25/19461-4) andis Transpordiamet Lauri Laasik'ule võimaluse üle vaadata oma puuduolevad instruktorina lennatud instrumentaallennutunnid ning soovis saada otsuse vormistamiseks tema viimaseid lennulogi andmeid. Lauri Laasik esitas 19.11.2025 vastuse (registreeritud Transpordiameti dokumendihaldussüsteemis nr 13.2-3/25/19461-3) esimesele kirjale ja 28.11.2025 vastuse (registreeritud Transpordiameti dokumendihaldussüsteemis nr 13.2-3/25/19461-5) teisele kirjale.

Transpordiamet selgitab, et kuivõrd antud menetlus on puhtalt dokumendipõhine menetlus, st taotleja peab dokumentaalselt tõendama nõutud lennutundide nõude täitmist, siis ei ole võimalik seda nõuet asendada muude tõenditega. Kuivõrd taotlusele lisatud dokumentides esitatud andmed olid ebapiisavad otsuse tegemiseks, siis andis Transpordiamet taotlejale võimaluse andmete täpsustamiseks ja asjaolude selgitamiseks. Taotleja poolt esitatud andmed ja seisukohad aga ei sisaldanud asjaolusid ja kontrollpiloodi tunnistusele IRE õiguste lisamiseks vajalikke andmeid, mis mõjutaksid kavandatava õiguse andmisest keelduva otsuse sisu. Taotleja küll esitas arvamuse puuduolevate instrumentaallennuõppe tundide kohta, kuid seda tõlgendust ei toeta määrus. Sisuliselt tähtajaliselt Lauri Laasik'u poolt rohkem lisainfot ei saanud. Transpordiamet täitis menetluses nii uurimispõhimõtted kui ka selgitamiskohustuse ning kuulas ära Lauri Laasik'u vastavalt HMS §-le 40.

Arvestades eelnevat ja tuginedes haldusmenetluse seaduse § 6, § 40 lg 2 ja § 43 lg 2, lennundusseaduse § 7 lg 10, Komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 punktidele ARA.GEN.315 ja FCL.1010, otsustan:

1. Jätta rahuldamata Lauri Laasik'u (ik 37805146517) taotlus kontrollpiloodi tunnistusele IRE õiguse lisamiseks.

Otsust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul selle teatavaks tegemisest alates vaide esitamisega Transpordiametile (Valge 4, 11413 Tallinn) haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või esitades kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)

Üllar Salumäe

direktor

lennundusteenistus