KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/359

af 4. marts 2020

om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 om tekniske krav og administrative procedurer i forbindelse med personale inden for civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 23 og 27, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 ([2]) fastsættes krav til piloter, der forestår operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) og ii), i forordning (EU) 2018/1139.

(2) I lyset af, at flyvebesætningscertifikater for balloner og svævefly har en specifik karakter, bør der fastsættes særlige certifikatudstedelseskrav for sådanne certifikater i særskilte bestemmelser, nemlig i Kommissionens forordning (EU) 2018/395 ([3]) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 ([4]).

(3) Samtidig bør certifikatudstedelseskravene angående pilotcertifikater for balloner og svævefly, der er fastsat i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, udgå, og visse krav i bilag I (del-FCL), der omhandler tværgående spørgsmål såsom bestemmelser om godskrivning mellem pilotcertifikater for balloner eller svævefly og certifikater for andre luftfartøjskategorier, revideres i lyset af de nye certifikatudstedelseskrav for ballonskippere og svæveflypiloter.

(4) Kravene i bilag IV (del-MED), bilag VI (del-ARA), bilag VII (del-ORA) og bilag VIII (del-DTO) til forordning (EU) nr. 1178/2011 bør fortsat finde anvendelse på flyvebesætningscertifikater for balloner og svævefly.

(5) For yderligere at forbedre flyvesikkerheden bør piloter, der deltager i sports- og fritidsflyvning, tilskyndes til at opnå beføjelser til flyvning i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR). De eksisterende bestemmelser vedrørende IFR-beføjelser bør derfor tilpasses ved at indføre den grundlæggende instrumentrettighed (»BIR«) i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011. BIR bør specifikt tilpasses behovet hos de piloter, der deltager i sports- og fritidsflyvning, for så vidt angår indholdet af deres træning og omfanget af deres beføjelser.

(6) Med indførelsen af BIR bliver en-route-instrumentrettigheden (»EIR«) i punkt FCL.825 i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 overflødig og bør derfor udgå. De eksisterende EIR-indehavere bør dog have ret til fortsat at udøve deres beføjelser og bør gives godskrivning på grundlag af deres EIR, når de ansøger at opnå en BIR. Det bør også være muligt at fortsætte en igangværende træning med henblik på en EIR, der er påbegyndt forud for anvendelsen af denne forordning, og fuldføre den som træning med henblik på en BIR.

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).

([3]) Kommissionens forordning (EU) 2018/395 af 13. marts 2018 om gennemførelsesbestemmelser for flyvning med balloner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 71 af 14.3.2018, s. 10).

([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 af 14. december 2018 om gennemførelsesbestemmelser for operation af svævefly i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 (EUT L 326 af 20.12.2018, s. 64).

(7) Den tekniske ajourføring af forordning (EU) nr. 1178/2011 bør ske på grundlag af de opnåede erfaringer — navnlig på området performancebaseret navigation (PBN), forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger (UPRT) og instruktør- og eksaminatorkvalifikationer.

(8) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 01/2019 ([5]) i henhold til artikel 75, stk. 2, litra b), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.

(9) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

»*Artikel 1*

Genstand

1. Ved denne forordning fastsættes nærmere bestemmelser for:

a) forskellige rettigheder til brug i forbindelse med pilotcertifikater, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af pilotcertifikater, pilotcertifikatindehavernes beføjelser og ansvar samt betingelserne for konvertering af eksisterende nationale pilotcertifikater og nationale flyvemaskinistcertifikater til pilotcertifikater

b) certificeringen af personer med ansvar for at udbyde flyvetræning eller flyvesimulatortræning og for at bedømme piloters færdigheder

c) forskellige helbredsgodkendelser til piloter, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af helbredsgodkendelser, helbredsgodkendelsesindehavernes beføjelser og ansvar samt betingelserne for konvertering af eksisterende nationale helbredsgodkendelser til gensidigt anerkendte helbredsgodkendelser

d) certificeringen af flyvelæger og de betingelser, hvorunder alment praktiserende læger kan fungere som flyvelæger

e) den jævnlige flyvemedicinske vurdering af kabinebesætningsmedlemmer samt kvalificationerne for de personer, der er ansvarlige for denne undersøgelse

f) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater samt kabinepersonalecertifikatindehavernes beføjelser og ansvar

g) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater til organisationer, der træner piloter, og til flyvemedicinske centre, der medvirker til kvalificering og flyvemedicinsk vurdering af flyvebesætningsmedlemmer inden for civil luftfart

h) kravene om certificering af flyvesimulatortræningsanordninger og kravene til organisationer, der opererer og anvender disse anordninger

i) kravene til administrations- og forvaltningssystemet, som skal opfyldes af medlemsstaterne, Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og organisationerne i henhold til de i litra a)-h) nævnte bestemmelser.

2. Artikel 11b og 11c i denne forordning samt bilag IV (del-MED), bilag VI (del-ARA), bilag VII (del-ORA) og bilag VIII (del-DTO) til denne forordning finder anvendelse på pilotcertifikater for balloner og svævefly.«

([5]) Easier access for GA pilots to IFR flying & Revision of the balloon and sailplane licensing requirements, (Opinion No 01/2019 (A) & (B), 19.2.2019), findes på følgende adresse: https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions.

2) Artikel 2, nr. 19), affattes således:

»19) »flyveinstruktør«: en instruktør med beføjelser til at udbyde træning i et luftfartøj i henhold til subpart J i bilag I (del-FCL) til nærværende forordning, subpart FI i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 (*), eller subpart FI i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 (**)

_____

(*) Kommissionens forordning (EU) 2018/395 af 13. marts 2018 om gennemførelsesbestemmelser for flyvning med balloner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 71 af 14.3.2018, s. 10).

(**) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 af 14. december 2018 om gennemførelsesbestemmelser for operation af svævefly i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 (EUT L 326 af 20.12.2018, s. 64).«

3) I artikel 4, stk. 8, ændres »8. april 2021« til »8. september 2021«.

4) Følgende indsættes som artikel 4c:

»*Artikel 4c*

Overgangsforanstaltninger for indehavere af en en-route-instrumentrettighed

1. Til og med 8. september 2022 skal indehavere af en en-route-instrumentrettighed (»EIR«) som fastsat i punkt FCL.825 i bilag I (del-FCL):

   a) have ret til fortsat at udøve beføjelser i tilknytning til deres EIR

   b) gives forlængelse eller fornyelse af deres EIR i henhold til punkt FCL.825, litra g), i Kommissionens delegerede forordning (EU) (*)

   c) have ret til fuld godskrivning med henblik på opfyldelse af kravene til træning i punkt FCL.835, litra c), nr. 2), i) og ii), i bilag I (del-FCL), når der ansøges om udstedelse af en grundlæggende instrumentrettighed (BIR) i henhold til punkt FCL.835 i bilag I (del-FCL), og

   d) gives fuld godskrivning som fastsat for EIR-indehavere i bilag I (del-FCL).

2. Fra den 8. september 2021 kan træningskurser med henblik på en EIR som omhandlet i stk. 1, der er påbegyndt før denne dato, fortsættes, og de betragtes som træningskurser med henblik på en BIR. På grundlag af en vurdering af ansøgeren fastsætter den godkendte træningsorganisation med ansvar for BIR-træningskurset, hvilken andel af EIR-træningen, der skal godskrives med henblik på en BIR.

3. Ansøgere til en BIR, som før den 8. september 2021 indehaver en EIR eller har bestået teoriprøven med henblik på en EIR i henhold til punkt FCL.825, litra d), skal gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene til teoriundervisning og -prøve for den pågældende BIR.

_____

(*) Kommissionens delegerede forordning (EU) af 4. marts 2020 (endnu ikke offentliggjort i EUT).«

5) Artikel 11c affattes således:

»*Artikel 11c*

Overgangsforanstaltninger

Medlemsstaterne:

a) overfører senest den 8. april 2021 alle optegnelser til EASA vedrørende tilsyn med organisationer, der udbyder træning med henblik på pilotcertifikater i henhold til forordning (EU) 2018/395 og gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, og for hvilke EASA er den kompetente myndighed i henhold til artikel 78 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 (*)

b) afslutter i samarbejde med EASA de certificeringsprocedurer, der er iværksat før den 8. april 2020, og udsteder det certifikat, hvorved EASA påtager sig alle sine opgaver som kompetent myndighed for de certificerede organisationer.

_____

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).«

6) Artikel 12, litra 2a, udgår.

7) I artikel 12, stk. 4, erstattes »20. juni 2020« af »20. juni 2021«.

8) Bilag I (del-FCL) ændres i overensstemmelse med bilag I til nærværende forordning.

9) Bilag IV (del-MED) ændres i overensstemmelse med bilag II til nærværende forordning.

10) Bilag VI (del-ARA) ændres i overensstemmelse med bilag III til nærværende forordning.

11) Bilag VII (del-ORA) ændres i overensstemmelse med bilag IV til nærværende forordning.

12) Bilag VIII (del-DTO) ændres i overensstemmelse med bilag V til nærværende forordning.

Artikel 2

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Denne forordning finder anvendelse fra den 8. april 2020.

3. Uanset stk. 2 finder følgende bestemmelser anvendelse fra den 8. september 2021:

a) bilag I, punkt 1), litra e), punkt 4), litra b), punkt 5)-7), punkt 32, punkt 34), punkt 36), litra d), punkt 40), litra a), punkt 41) og 42), punkt 44), punkt 46), 47) og 48), punkt 52), litra f), punkt 53), litra a)-c), punkt 53), litra e) og f), punkt 54) og 55), punkt 56), litra a)-c), og punkt 57)

b) bilag II, litra b)

c) bilag III, punkt 10), litra d), nr. ii).

4. Uanset stk. 2 finder artikel 1, nr. 7), og bilag I, punkt 49), punkt 53), litra d), punkt 58), litra b), punkt 58), litra d), og punkt 58), litra e), anvendelse fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. marts 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

I bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

1) I punkt FCL.010 foretages følgende ændringer:

a) Definitionen af »luftskib« affattes således:

»»luftskib«: et kraftdrevet luftfartøj, som er lettere end luft, med undtagelse af varmluftskibe, som anses for balloner i overensstemmelse med artikel 2, nr. 7), i Kommissionens forordning (EU) 2018/395.«

b) Definitionen af »flyvetid« affattes således:

»»flyvetid«:

for flyvemaskiner, motorsvæveflyvemaskiner til rejsebrug og VTOL-luftfartøjer er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, et luftfartøj ved egen kraft sætter sig i bevægelse for at starte, til det øjeblik, det er i ro efter afsluttet flyvning

for helikoptere er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, en helikopters rotorblade begynder at dreje, indtil motoren er slukket, og rotorbladene er standset efter afsluttet flyvning

for luftskibe er flyvetid den samlede tid fra det øjeblik, et luftskib frigøres fra masten for at starte, til det øjeblik, det er i ro efter afsluttet flyvning og er fastgjort til masten«.

c) Definitionen af »motorsvæveflyvemaskine« affattes således:

»»motorsvæveflyvemaskine«: et svævefly, som er forsynet med en eller flere motorer, og som, hvis motoren/motorerne er ude af drift, har et svæveflys egenskaber«.

d) Definitionen af »motorsvæveflyvemaskine til rejsebrug« affattes således:

»»motorsvæveflyvemaskine til rejsebrug« (TMG): en specifik klasse af motorsvæveflyvemaskine, som er udstyret med en integreret, ikke-indtrækkelig motor og ikke-indtrækkelig propel, medmindre andet angives ifølge certificeringsproceduren i henhold til bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012. Den skal kunne starte og stige ved egen kraft i henhold til flyvehåndbogen«.

e) Der tilføjes følgende definitioner:

i) »»en route-IFR-flyvning«: den fase af en IFR-flyvning, som begynder efter afslutningen af en IFR-afgangsprocedure og slutter, når der indledes en IFR-indflyvningsprocedure« og

ii) »»flyvning på begrænset instrumentpanel«: bestemmelse af flyvestilling med reference til standbyinstrumenter efter tab af hovedreferencesystemet til bestemmelse af flyvestilling og kurs.«

f) Følgende definitioner udgår:

»ballonklasse« og

»ballongruppe«.

2) I punkt FCL.015 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) En ansøgning om udstedelse, forlængelse og fornyelse af pilotcertifikater og de dertil knyttede rettigheder og beviser samt eventuelle ændringer heraf indsendes til den kompetente myndighed i den form og på den måde, som denne myndighed har foreskrevet. Ansøgningen skal ledsages af dokumentation for, at ansøgere opfylder kravene til udstedelse, forlængelse og fornyelse af certifikatet eller beviset samt de dertil knyttede rettigheder eller påtegninger, som er fastlagt i dette bilag (del-FCL) og i bilag IV (del-MED).«

b) Litra b) affattes således:

»b) Medmindre andet er anført i dette bilag, skal enhver begrænsning eller udvidelse af de beføjelser, et certifikat, en rettighed eller et bevis giver, påtegnes certifikatet eller beviset af den kompetente myndighed.«

c) Litra d) affattes således:

»d) En certifikatindehaver skal indgive ansøgninger i henhold til litra a) til den kompetente myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, hvor vedkommendes certifikat er udstedt i overensstemmelse med dette bilag (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant.«

d) Som litra e) og f) tilføjes følgende:

»e) Indehaveren af et certifikat, som er udstedt i henhold til dette bilag (del-FCL), kan ansøge en anden medlemsstats kompetente myndighed om en ændring med hensyn til kompetent myndighed for alle certifikater i vedkommendes besiddelse, jf. litra d).

f) Med henblik på udstedelse af et certifikat, en rettighed eller et bevis skal ansøgeren ansøge senest 6 måneder efter at have bestået den praktiske prøve eller kompetencebedømmelsen.«

3) Punkt FCL.020, litra b), affattes således:

»b) Før flyveelevens første soloflyvning skal flyveeleven være fyldt mindst 16 år.«

4) I punkt FCL.025, litra c), nr. 1), foretages følgende ændringer:

a) Nr. i) affattes således:

»i) i en periode på 24 måneder for udstedelse af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer eller et privat pilotcertifikat«.

b) Nr. ii) og iii) affattes således:

»ii) i en periode på 36 måneder for udstedelse af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat eller en instrumentrettighed (IR)

iii) i en ubegrænset periode for udstedelse af en grundlæggende instrumentrettighed (BIR).

Perioderne i nr. i) og ii) regnes fra den dato, hvor piloterne har bestået teoriprøven i overensstemmelse med litra b), nr. 2).«

5) I punkt FCL.030 tilføjes følgende litra c):

»c) For at kunne få udstedt en BIR skal ansøgeren til den praktiske prøve først have fuldført alle træningsmoduler og anbefales til den praktiske prøve af en ATO. ATO'en skal stille vedkommendes træningsfortegnelser til rådighed for eksaminatoren.«

6) Punkt FCL.035, litra b), affattes således:

»b) Godskrivning af teoretisk viden

1) Ansøgere, som har bestået ATPL-teoriprøven, får dette godskrevet med henblik på opfyldelsen af kravene til teoriundervisning til pilotcertifikatet til lette luftfartøjer, det private pilotcertifikat, det erhvervsmæssige pilotcertifikat og, bortset fra helikoptere, en IR og en BIR i samme luftfartøjskategori.

2) Ansøgere, som har bestået teoriprøven til det erhvervsmæssige pilotcertifikat, får dette godskrevet med henblik på opfyldelsen af kravene til teoriundervisning til:

i) pilotcertifikatet til lette luftfartøjer i samme luftfartøjskategori

ii) det private pilotcertifikat i samme luftfartøjskategori og

iii) emnet »kommunikation« for BIR'en. Denne godskrivning må kun omfatte IFR-delen af emnet »kommunikation«, hvis emnet er fuldført i henhold til punkt FCL.310 gældende med virkning fra den 20. december 2019.

3) Indehavere af en IR eller ansøgere, som har bestået IR-teoriprøven til en luftfartøjskategori, får dette godskrevet med henblik på opfyldelsen af kravene til teoriundervisning og -prøve for:

i) IR'en for en anden luftfartøjskategori og

ii) BIR'en.

4) Indehavere af et pilotcertifikat godskrives med henblik på opfyldelsen af kravene til teoriundervisning og -prøve for et certifikat i en anden luftfartøjskategori i henhold til tillæg 1 til denne del. Godskrivningen gælder også for ansøgere til et pilotcertifikat, som allerede har bestået teoriprøverne for udstedelse af det pågældende certifikat i en anden luftfartøjskategori, så længe det er inden for teoriprøvens gyldighedsperiode, der er fastlagt i punkt FCL.025, litra c).

5) Uanset litra b), nr. 3), skal indehavere af en IR(A), der har fuldført et kompetencebaseret modulopbygget IR(A)-kursus, kun godskrives fuldt ud med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning og -prøve for en IR i en anden luftfartøjskategori, hvis de også har bestået teoriundervisningen og -prøven for IFR-delen af det kursus, der kræves i henhold til punkt FCL.720.A, litra b), nr. 2), i).«

7) I punkt FCL.055 foretages følgende ændringer:

a) I litra d) affattes indledningen således:

»d) Specifikke krav til indehavere af en instrumentrettighed (IR). Uanset ovenstående afsnit skal indehavere af en IR have påvist evnen til at anvende det engelske sprog på et tilstrækkeligt færdighedsniveau, jf. definitionen i tillæg 2 til dette bilag.«

b) Litra e) affattes således:

»e) Sprogfærdigheder og brugen af det engelske sprog påvises for IR-indehaveres vedkommende ved hjælp af en metode, som fastlægges af en kompetent myndighed.«

8) I punkt FCL.060 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) udgår.

b) I litra b) affattes indledningen således:

»b) Flyvemaskiner, helikoptere, VTOL-luftfartøjer og luftskibe. En pilot må ikke føre et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport eller til befordring af passagerer:«.

9) I punkt FCL.065 foretages følgende ændringer:

a) Litra b) affattes således:

»b) 65 år. Indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssige lufttransportoperationer.«

b) Litra c) udgår.

10) Punkt FCL.100 affattes således:

»**FCL.100 LAPL — Aldersgrænse**

Ansøgere til et LAPL til flyvemaskiner eller helikoptere skal være mindst 17 år gamle.«

11) Punkt FCL.120 affattes således:

»**FCL.120 LAPL — Teoriprøve**

Ansøgere til et LAPL skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende:

a) generelle emner:

— luftfartsret

— menneskelig ydeevne

— meteorologi

— kommunikation og

— navigation.

b) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:

— flyveprincipper

— operationelle procedurer

— flyvepræstation og -planlægning og

— generel viden om luftfartøjer.«

12) Punkt FCL.110.A, litra b), affattes således:

»b) Specifikke krav til ansøgere, der er indehavere af et SPL, som er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, herunder beføjelser til at flyve TMG. Ansøgere til et LAPL(A), der er indehavere af et SPL med beføjelse til at flyve TMG, skal have fuldført mindst 21 timers flyvetid på TMG efter påtegningen af TMG-beføjelsen og opfylde kravene i punkt FCL.135.A, litra a), på flyvemaskiner.«

13) I punkt FCL.135.A tilføjes følgende litra c):

»c) Ansøgere til udvidelse af beføjelserne tilknyttet et LAPL(A) til TMG, som også er indehavere af et SPL, der er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, herunder beføjelsen til at flyve i TMG, gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i litra a).«

14) Sektion 4 og 5 i Subpart B udgår.

15) Overskriften på subpart C affattes således:

»**PRIVAT PILOTCERTIFIKAT (PPL)**«.

16) Punkt FCL.200 affattes således:

»**FCL.200Aldersgrænse**

Ansøgere til et PPL skal være mindst 17 år.«

17) Punkt FCL.210, litra a) og b), affattes således:

»a) Ansøgere til et PPL skal fuldføre et træningskursus hos en ATO eller en DTO.

b) Kurset skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet det PPL, der ansøges om.«

18) Punkt FCL.215 affattes således:

»**FCL.215Teoriprøve**

Ansøgere til et PPL skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende emner:

a) generelle emner:

— luftfartsret

— menneskelig ydeevne

— meteorologi

— kommunikation og

— navigation.

b) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:

— flyveprincipper

— operationelle procedurer

— flyvepræstation og -planlægning og

— generel viden om luftfartøjer.«

19) I punkt FCL.235 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) Ved fuldførelsen af en praktisk prøve skal ansøgere til et PPL demonstrere evnen til at optræde som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori, deres viden om relevante procedurer og manøvrer ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.«

b) Litra b) affattes således:

»b) Ansøgere til en praktisk prøve skal have modtaget flyveinstruktion i samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes i den praktiske prøve.«

20) I punkt FCL.210.A, litra c), foretages følgende ændringer:

a) Indledningen affattes således:

»c) Specifikke krav til ansøgere, der er indehavere af et SPL, som er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, herunder beføjelser til at flyve TMG. Ansøgere til et PPL(A), som er indehaver af et SPL, med beføjelser til at flyve TMG, skal have fuldført:«.

b) Nr. 1) affattes således:

»1) mindst 24 timers flyvetid i en TMG efter påtegning af TMG-beføjelsen og«.

21) Punkt FCL.210.As, litra b), affattes således:

»b) Ansøgere, der er indehaver af et BPL, som er udstedt i henhold til bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395, og som er kvalificeret til at flyve varmluftskibe, godskrives 10 % af deres samlede flyvetid som luftfartøjschef på sådanne luftskibe, dog højst 5 timer.«

22) I subpart C udgår sektion 5 og 6.

23) Punkt FCL.600 affattes således:

»FCL.600IR — Generelt

Med forbehold af punkt FCL.835 må IFR-operationer på flyvemaskiner, helikoptere, luftskibe eller VTOL-luftfartøjer kun foretages af indehavere af et PPL, CPL, MPL og ATPL med en IR, der svarer til luftfartøjskategorien, eller — hvis en IR, der svarer til luftfartøjskategorien, ikke er til rådighed — udelukkende i forbindelse med praktiske prøver eller dobbeltstyringsinstruktion.«

24) I punkt FCL.620 tilføjes følgende som litra c):

»c) Ansøgere, der har fuldført en praktisk prøve med henblik på en flermotoret IR på en flermotoret flyvemaskine med én pilot, for hvilken der kræves en klasserettighed, skal også have udstedt en enmotoret IR for de klasse- eller -typerettigheder til enmotorede flyvemaskiner, som de er indehavere af.«

25) Punkt FCL.700, litra a), affattes således:

»a) Indehavere af et pilotcertifikat må kun fungere som piloter på et luftfartøj, hvis de har en gyldig og korrekt klasse- eller typerettighed, medmindre følgende gør sig gældende:

1) hvis de udøver beføjelser tilknyttet et LAPL

2) hvis de aflægger praktiske prøver eller duelighedsprøver med henblik på fornyelse af klasse- eller typerettigheder

3) hvis de modtager flyveinstruktion

4) hvis de har en prøveflyvningsrettighed, som er udstedt i henhold til punkt FCL.820.«

26) I punkt FCL.725 tilføjes følgende litra f):

»f) Ansøgere til en TMG-klasserettighed, som også er indehavere af et SPL, der er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, herunder beføjelsen til at flyve i TMG, gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i litra a), b) og c).«

27) I punkt FCL.740.A foretages følgende ændringer:

a) Litra a), nr. 4), affattes således:

»4) Forlængelse af en BIR eller en IR(A), hvis en sådan haves, kan kombineres med en duelighedsprøve for forlængelse af en klasse- eller typerettighed.«

b) Litra b), nr. 1), affattes således:

»1) Klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer og TMG-klasserettigheder. For at få forlænget klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer og én pilot eller TMG-klasserettigheder skal ansøgere:«.

c) Følgende tilføjes som litra b), nr. 5):

»5) Duelighedsprøven med henblik på forlængelse af en klasserettighed til enmotorede flyvemaskiner med én pilot må kombineres med duelighedsprøven med henblik på forlængelse af en BIR i henhold til punkt FCL.835, litra g), nr. 8).«

28) I punkt FCL.800 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) Indehavere af et pilotcertifikat med beføjelser til at flyve flyvemaskiner eller TMG må kun foretage kunstflyvninger, hvis de også er indehaver af en rettighed til kunstflyvning i henhold til dette punkt.«

b) Litra b), nr. 1), affattes således:

»1) efter udstedelse af certifikatet, mindst 30 timers flyvetid som luftfartøjschef i flyvemaskiner eller TMG«.

c) Litra b), nr. 2) ii), affattes således:

»ii) mindst 5 timers kunstflyvningsinstruktion i flyvemaskiner eller TMG, der flyves med motoreffekt.«

d) Litra c) affattes således:

»c) Beføjelser i tilknytning til en rettighed til kunstflyvning skal begrænses til kunstflyvning på enten flyvemaskiner eller TMG, der flyves med motoreffekt, afhængigt af på hvilket luftfartøj kravene i litra b), nr. 1), og litra b), nr. 2), ii), blev opfyldt. Denne begrænsning ophæves efter ansøgning, hvis en pilot har fuldført mindst 3 træningsflyvninger med dobbeltstyring i flyvemaskiner, eller TMG der flyves med motoreffekt, alt efter hvad der er relevant, og som dækker det fulde træningsprogram for kunstflyvning.«

e) Som litra d) tilføjes:

»d) Ansøgere til en rettighed til kunstflyvning, der også er indehaver af en TMG-klasserettighed og beføjelse til avanceret kunstflyvning på svæveflyvemaskiner med beføjelser som angivet i punkt SFCL.200, litra d), i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal:

1) fritages fra at få deres rettighed til kunstflyvning begrænset til flyvemaskiner, jf. litra c), hvis de har opfyldt kravene i litra b), nr. 1), og litra b), nr. 2), ii), i flyvemaskiner, eller

2) gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i litra b) for udstedelse af en rettighed til kunstflyvning, der er begrænset til TMG, som flyves med motoreffekt. Denne begrænsning ophæves efter ansøgning, hvis en pilot har fuldført træning som angivet i litra c).«

29) I punkt FCL.805 foretages følgende ændringer:

a) Litra b), nr. 2), iii), affattes således:

»iii) bortset fra indehavere af et SPL i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, fem rutineopbygningsflyvninger i en svæveflyvemaskine, som startes af et luftfartøj.«

b) Som litra g) tilføjes:

»g) Ansøgere til en rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere på TMG i henhold til dette litra gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i litra b) eller c), alt efter hvad der er relevant, hvis de er indehaver af en rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere i henhold til punkt SFCL.205 i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant, eller hvis de har opfyldt alle kravene for at få udstedt denne rettighed.«

30) I punkt FCL.810 foretages følgende ændringer:

a) I litra a) foretages følgende ændringer:

i) Nr. 1 affattes således:

»1) Ansøgere skal inden for en periode på op til seks måneder have gennemført et træningskursus hos en DTO eller en ATO for at kunne udøve beføjelser tilknyttet et LAPL eller PPL for flyvemaskiner, TMG eller luftskibe under VFR-betingelser om natten. Kurset skal omfatte:«

ii) Følgende tilføjes som nr. 4):

»4) Ansøgere til en rettighed til natflyvning for flyvemaskiner eller TMG i henhold til dette underafsnit gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravene i underafsnit 1) eller 2), hvis de er indehaver af en rettighed til natflyvning i TMG i henhold til punkt SFCL.210 i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, eller hvis de har opfyldt alle kravene for at få udstedt denne rettighed.«

b) Litra c) udgår.

31) I punkt FCL.815, litra a), affattes det indledende punktum således:

»a) Beføjelser. Indehavere af en rettighed til bjergflyvning har beføjelse til at udføre flyvninger med flyvemaskiner eller TMG til og fra flader, som ifølge de af medlemsstaterne udpegede relevante myndigheder gør en sådan rettighed påkrævet.

Indehavere af et LAPL eller et PPL med beføjelse til at flyve flyvemaskiner eller TMG kan opnå den første rettighed til bjergflyvning på:«.

32) Punkt FCL.825 udgår.

33) Punkt FCL.830 udgår.

34) Følgende indsættes som punkt FCL.835:

»**FCL.835Grundlæggende instrumentrettighed (BIR)**

a) Beføjelser og betingelser

1) En indehaver af en BIR har beføjelse til at udføre flyvninger i henhold til IFR på flyvemaskiner med én pilot, for hvilke klasserettigheder indehaves, med undtagelse af højtydende flyvemaskiner og flyvemaskinevarianter, hvis det af data om operationel egnethed fremgår, at en IR er påkrævet.

2) BIR-beføjelser må kun udøves i henhold til punkt FCL.205.A.

3) BIR-beføjelser må kun udøves om natten, hvis piloten har en rettighed til natflyvning i henhold til punkt FCL.810.

4) Beføjelser i tilknytning til en flermotoret BIR gælder også for enmotorede flyvemaskiner, for hvilke piloten er indehaver af en gyldig klasserettighed til enmotorede flyvemaskiner.

5) Udøvelsen af BIR-beføjelser er underlagt alle følgende betingelser:

i) den beslutningshøjde (DH) eller mindste nedgangshøjde (MDH), som anvendes i flyvepladsens operative minima, skal være mindst 200 ft højere, end hvad der ellers ville blive beregnet i henhold til punkt »NCO. OP.110 Flyvepladsens operationelle minima — flyvemaskiner og helikoptere« og punkt »NCO.OP.111 Flyvepladsens operationelle minima — NPA, APV, CAT I-operationer« i bilag VII til forordning (EU) nr. 965/2012 og

ii) den sigtbarhed, som anvendes i flyvepladsens operative minima, må ikke være lavere end 1 500 m

iii) luftfartøjschefen må ikke påbegynde en flyvning i henhold til IFR eller foretage en overgang fra VFR til IFR, medmindre:

A) sigtbarheden på afgangsflyvepladsen er mindst 1 500 m, og skydækkehøjden er mindst 600 ft eller den offentliggjorte minimumshøjde for cirklingsanflyvning gældende for flyvemaskinekategorien, alt efter hvad der er højest, og

B) sigtbarheden — ifølge de disponible aktuelle meteorologiske oplysninger for perioden 1 time før til 1 time efter det forventede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til 1 time efter det forventede ankomsttidspunkt, alt efter hvilken periode der er kortest — på ankomstflyvepladsen, og en alternativ flyveplads hvis det er påkrævet, er mindst 1 500 m, og skydækkehøjden er mindst 600 ft eller den offentliggjorte minimumshøjde for cirklingsanflyvning gældende for flyvemaskinekategorien eller DH/MDH forøget med 200 ft, jf. nr. i), idet den højeste værdi lægges til grund.

b) Forudsætninger. Ansøgere til BIR skal som minimum have et PPL(A).

c) Træningskursus. Ansøgere til en BIR skal hos en ATO have fuldført:

1) teoriundervisning i henhold til punkt FCL.615, litra a) og

2) flyveinstruktion, som omfatter følgende instrumentflyveinstruktionsmoduler:

i) modul 1 — det centrale flyvetræningsmodul for flyvemanøvrefærdigheder udelukkende med reference til instrumenter

ii) modul 2 — anvendt flyvetræningsmodul for IFR-afgangsprocedurer og venteprocedurer samt 2D- og 3D-indflyvningsprocedurer

iii) modul 3 — anvendt flyvetræningsmodul for en route-IFR-flyveprocedurer og

iv) modul 4 — hvis der ansøges om en flermotoret BIR, skal det anvendte flyvetræningsmodul med én motor ude af drift omfatte asymmetriske instrumentindflyvnings- og go-around-procedurer og

3) flyveinstruktion, som opfylder følgende krav:

i) Det modul, der er angivet i litra c), nr. 2), i), skal fuldføres først. Ansøgeren må vælge, i hvilken rækkefølge vedkommende fuldfører de moduler, som nævnes i litra c), nr. 2), ii), og litra c), nr. 2), iii), samt litra c), nr. 2), iv), hvis dette er relevant.

ii) Modulerne i litra c), nr. 2), må fuldføres i flyvemaskiner, FSTD'er eller en kombination heraf. Ansøgeren skal under alle omstændigheder gennemgå træning i den flyvemaskine, der skal anvendes til den praktiske prøve.

iii) Modulerne i litra c), nr. 2), i), litra c), nr. 2), ii), og litra c), nr. 2), iv), må påbegyndes uden for en ATO, men skal fuldføres hos en ATO. Det modul, der er angivet i litra c), nr. 2), iii), må fuldføres uden for en ATO.

iv) en pilot, som ikke er indehaver af en klasse- eller typerettighed til flermotorede flyvemaskiner, skal have modtaget den træning for flermotorede flyvemaskiner, der er specificeret i subpart H i dette bilag (del-FCL), før vedkommende påbegynder det modul, som er angivet i litra c), nr. 2), iv).

d) Teoretisk viden. Ansøgerne skal i prøver om de emner, der er omhandlet i punkt FCL.615, litra b), demonstrere teoretisk viden på et passende niveau i forhold til de tildelte beføjelser, før de påbegynder den praktiske prøve. Teoriprøven består af en eksamensopgave med tilknytning til hvert modul, jf. litra c), nr. 2), i), litra c), nr. 2), ii) og litra c), nr. 2), iii).

e) Praktisk prøve. Efter fuldførelsen af træningskurset som nævnt i litra c) skal ansøgerne bestå en praktisk prøve i en flyvemaskine i henhold til tillæg 7 til dette bilag. Er der tale om en flermotoret-BIR, skal den praktiske prøve udføres i en flermotoret flyvemaskine. Er der tale om en enmotoret-BIR, skal den praktiske prøve udføres i en enmotoret flyvemaskine. En flermotoret flyvemaskine med push/pull-konfiguration betragtes i denne bestemmelse som en enmotoret flyvemaskine.

f) Uanset litra d) skal indehavere af en enmotoret-BIR, der også er indehaver af en flermotoret klasserettighed, og som ønsker at opnå en flermotoret-BIR for første gang, fuldføre et træningskursus hos en ATO, der omfatter den træning, som er angivet i litra c), nr. 2), iv), og bestå den praktiske prøve, som er omhandlet i litra e).

g) Gyldighed, forlængelse og fornyelse

1) En BIR er gyldig i ét år.

2) Personer, der ansøger om en forlængelse af en EIR, skal:

i) inden for en periode på tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del eller

ii) inden for gyldighedsperioden fuldføre 6 timer som luftfartøjschef i henhold til IFR, inklusive tre instrumentindflyvningsprocedurer, og fuldføre en træningsflyvning på mindst en time med en instruktør, der har beføjelse til at give træning med henblik på en BIR.

3) For hver anden efterfølgende forlængelse skal indehaveren af en BIR bestå en duelighedsprøve i henhold til nr. 2), i), i en flyvemaskine.

4) Vælger en pilot at opfylde kravene med henblik på forlængelse, jf. litra g), nr. 2), i), tidligere end foreskrevet i samme afsnit, indledes den nye gyldighedsperiode fra datoen for duelighedsprøven.

5) Ansøgere, som ikke består de relevante afsnit af en BIR-duelighedsprøve før udløbsdatoen, må ikke udøve BIR-beføjelser, før de har bestået duelighedsprøven.

6) Hvis en BIR er udløbet, skal ansøgere for at forny deres beføjelser:

i) hvis det er nødvendigt for at nå op på det nødvendige færdighedsniveau fuldføre opfriskningskurser hos en ATO eller, hvis en BIR er udløbet for højst tre år siden, af en instruktør, der har beføjelser til at give træning med henblik på en BIR, og

ii) bestå en duelighedsprøve i en flyvemaskine.

7) Er der tale om en flermotoret-BIR, skal duelighedsprøven med henblik på forlængelse eller fornyelse og den flyvetræning, der kræves i henhold til litra g), nr. 2), ii), fuldføres i en flermotoret flyvemaskine.

8) Duelighedsprøven med henblik på forlængelse eller fornyelse af en BIR kan kombineres med en duelighedsprøve med henblik på forlængelse eller fornyelse af en klasserettighed til en flyvemaskine med én pilot, for hvilken BIR-beføjelser må udøves i henhold til punkt FCL.835, litra a), nr. 1).

h) Ansøgere til en BIR, som er indehaver af et PPL eller CPL, der er udstedt i henhold til bilag I (del-FCL), og en gyldig IR(A), der er udstedt af et tredjeland i henhold til kravene i bilag 1 til Chicagokonventionen, kan godskrives fuldt ud med henblik på opfyldelse af de træningskurser, der er omhandlet i litra c), nr. 2). For at få udstedt en BIR skal ansøgere:

1) fuldføre den praktiske prøve, der er omhandlet i litra e)

2) under den praktiske prøve demonstrere mundtligt over for eksaminatoren, at de har erhvervet et tilstrækkeligt niveau af teoretisk viden om luftfartlovgivning, meteorologi og flyveplanlægning og -præstation og

3) have en erfaring på mindst 25 timers flyvetid i henhold til IFR som luftfartøjschef på flyvemaskiner.

j) Indehaveren af en IR gives fuld godskrivning med henblik på opfyldelsen af kravet i litra c), nr. 2).«

35) Punkt FCL.915, litra c), nr. 1), affattes således:

»c) Godskrivning med henblik på supplerende instruktørbeviser og med henblik på forlængelse:

1) Der gives fuld godskrivning med henblik på undervisnings- og læringskompetencer til:

i) indehavere af et instruktørbevis, der ansøger om yderligere instruktørbeviser, og

ii) ansøgere til et instruktørbevis, som allerede er indehaver af et instruktørbevis, der er udstedt i henhold til bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.«

36) I punkt FCL.905.FI foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) et PPL og LAPL i den relevante luftfartøjskategori«.

b) Litra b) affattes således:

»b) klasse- og typerettigheder til luftfartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot«.

c) Litra g) affattes således:

»g) en slæberettighed og en rettighed til kunstflyvning, hvis sådanne beføjelser indehaves, og den pågældende FI over for en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med litra j), har demonstreret evnen til at give instruktion i forbindelse med denne rettighed«.

d) Litra h) affattes således:

»h) en BIR eller IR i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:

1) de har fuldført IRI-træningskurset som flyveelever og bestået en kompetencebedømmelse for IRI-beviset

2) de opfylder kravene i punkt FCL.915.CRI, litra a), FCL.930.CRI og FCL.935 for så vidt angår flermotorede flyvemaskiner og punkt FCL.910.TRI, litra c), nr. 1), og punkt FCL.915.TRI, litra d), nr. 2), for så vidt angår flermotorede helikoptere

Ud over betingelserne i nr. 1) og 2):

3) hvis FI i forbindelse med et godkendt træningskursus hos en ATO tilbyder træning i FSTD'er eller fører tilsyn med luftfartøjschefelevers træningsflyvninger, der finder sted i henhold til IFR, skal FI have fuldført mindst 50 timers flyvetid i henhold til IFR efter udstedelsen af en BIR eller IR, hvoraf højst 10 timer må være instrumenttid på jorden i en FFS, FTD 2/3 eller en FNPT II

4) hvis FI tilbyder træning i et luftfartøj, skal vedkommende have fuldført mindst 200 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf højst 50 timer må være instrumenttid på jorden i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.«

e) Litra j), nr. 1), affattes således:

»1) de har fuldført mindst 500 timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori«.

37) I punkt FCL.910.FI foretages følgende ændringer:

a) I litra a) foretages følgende ændringer:

i) Nr. 1) affattes således:

»1) med henblik på udstedelse af PPL og LAPL«.

ii) Nr. 3) affattes således:

»3) med henblik på klasse- og typerettigheder til enmotorede luftfartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot«.

b) Litra c), nr. 3), affattes således:

»3) for FI(As): 15 timers flyveinstruktion eller 50 starter under flyveinstruktion, som omfatter hele træningspensummet for udstedelse af PPL(As).«

38) Punkt FCL.915.FI, litra e) og f), udgår.

39) I punkt FCL.930.FI, litra b), foretages følgende ændringer:

a) Nr. 2) affattes således:

»2) mindst 100 timers teoriundervisning, herunder midtvejsprøver«.

b) I nr. 3) foretages følgende ændringer:

i) Nr. ii) affattes således:

»ii) mindst 20 timers flyveinstruktion, hvoraf 15 timer skal være dobbeltstyringsinstruktion, for FI(As).«

ii) Nr. iii), iv) og v) udgår.

c) Nr. 4) affattes således:

»4) Ansøgere om et FI-bevis i en anden luftfartøjskategori, som indehaver eller har haft et FI(A), (H) eller (As), får godskrevet 55 timer med henblik på opfyldelsen af kravet i litra b), nr. 2).«

40) I punkt FCL.940.FI, litra a), foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1), i), litra A), affattes således:

»A) mindst 50 timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori som FI, TRI, CRI, IRI, MI eller som eksaminator for FI(A) og FI(H). Hvis beføjelserne til at give instruktion med henblik på en BIR og IR skal forlænges, skal 10 af disse 50 timer være flyveinstruktion for en BIR eller IR, og de skal være fuldført inden for de seneste 12 måneder umiddelbart før FI-bevisets udløbsdato«.

b) Nr. 1), i), litra C), og nr. 1), i), litra D), udgår.

c) Nr. 2) affattes således:

»2) For mindst hver anden forlængelse af FI(A) eller FI(H) eller hver tredje forlængelse af FI(As) skal indehavere af det relevante FI-bevis bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.«

41) Punkt FCL.905.TRI, litra a), affattes således:

»a) forlængelse og fornyelse af en IR, hvis TRI er indehaver af en gyldig IR«.

42) Punkt FCL.905.IRI, litra a), affattes således:

»a) IRI giver beføjelser til at instruere med henblik på udstedelse, forlængelse og fornyelse af en BIR og en IR i den relevante luftfartøjskategori.«

43) Punkt FCL.915.IRI affattes således:

»**FCL.915.IRI**

Ansøgere til et IRI-bevis skal:

a) for IRI(A):

1) have fuldført mindst 200 timers flyvetid i henhold til IFR efter udstedelsen af den pågældende BIR eller IR, hvoraf mindst 50 timer skal være i flyvemaskiner for at kunne tilbyde træning i FSTD'er på et godkendt træningskursus hos en ATO

2) have fuldført mindst 800 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 400 timer skal være i flyvemaskiner for at kunne tilbyde træning i en flyvemaskine

3) opfylde kravene i punkt FCL.915.CRI, litra a), FCL.930.CRI og FCL.935 for at kunne ansøge om en IRI(A) til flermotorede flyvemaskiner

b) for IRI(H):

1) have fuldført mindst 125 timers flyvetid i henhold til IFR efter udstedelsen af den pågældende IR, hvoraf mindst 65 timer skal være instrumentflyvetid i helikoptere for at kunne tilbyde træning i FSTD'er på et godkendt træningskursus hos en ATO

2) have fuldført mindst 500 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 250 timer skal være instrument-flyvetid i helikoptere for at kunne tilbyde træning i en helikopter og

3) opfylde kravene i punkt FCL.905.FI, litra h), nr. 2), for at kunne ansøge om en IR(H) til flermotorede helikoptere

c) Ansøgere til et IRI(As)-bevis skal have fuldført mindst 300 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf mindst 100 timer skal være instrumentflyvetid på luftskibe.«

44) Punkt FCL.905.STI, litra a), nr. 2), affattes således:

»2) udstedelse, forlængelse eller fornyelse af en BIR, en IR og en klasse- eller typerettighed til luftfartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot.«

45) Punkt FCL.1005.FE, litra d) og e), udgår.

46) Punkt FCL.1005.TRE, litra a), nr. 2), affattes således:

»2) duelighedsprøver med henblik på forlængelse eller fornyelse af typerettigheder og IR«.

47) Punkt FCL.1005.CRE, litra b), nr. 4), affattes således:

»4) forlængelse og fornyelse af en BIR, forudsat at CRE har fuldført:

i) 1 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner og

ii) 450 timers flyvetid i henhold til IFR og«.

48) Punkt FCL.1005.IRE affattes således:

»**FCL.1005.IREIRE — Beføjelser**

Indehavere af et IRE-bevis (instrumentrettighedseksaminatorbevis) har beføjelser til at udføre praktiske prøver med henblik på udstedelse samt duelighedsprøver med henblik på forlængelse eller fornyelse af BIR og IR.«

49) I punkt FCL.1010.SFE, litra a), nr. 1) og 2), affattes således:

»a) SFE(A)

Ansøgere til et SFE(A)-bevis, skal opfylde alle følgende betingelser:

1) for flyvemaskiner med flere piloter:

i) indehave eller have haft et ATPL(A) og en typerettighed

ii) et SFI(A)-bevis til den relevante flyvemaskinetype og

iii) have fuldført mindst 1 500 timers flyvetid som piloter på flyvemaskiner med flere piloter

2) for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot:

i) indehave eller have haft et CPL(A) eller et ATPL(A) og en typerettighed

ii) et SFI(A)-bevis til den relevante flyvemaskineklasse eller -type og

iii) have fuldført mindst 500 timers flyvetid som piloter på flyvemaskiner med én pilot«

50) Punkt FCL.1005.FIE, litra c), affattes således:

»c) FIE(As). FIE på luftskibe har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af instruktørbeviser for luftskibe, hvis denne har det relevante instruktørbevis.«

51) I punkt FCL.1010.FIE udgår litra d) og e).

52) I tillæg 1 foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1 affattes således:

»1. **LAPL og PPL«.**

b) Afsnit 1.1 og 1.2 affattes således:

»1.1. Indehavere af et LAPL i en anden luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et LAPL godskrives fuldt med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning i de generelle emner, der er fastsat i punkt FCL.120, litra a).

1.2. Indehavere af et PPL, CPL eller ATPL i en anden luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et LAPL eller et PPL godskrives fuldt med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning i de generelle emner, der er fastsat i punkt FCL.215, litra a). Denne godskrivning gælder også for ansøgere til et LAPL eller et PPL, som er indehaver af et BPL udstedt i henhold til bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller et SPL udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, bortset fra at emnet »navigation« ikke må godskrives.«

c) Punkt 1.2a. udgår.

d) Afsnit 1.3 affattes således:

»1.3. Indehavere af et LAPL i samme luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et PPL have dette godskrevet fuldt med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning og -prøve.«

e) Afsnit 1.4 affattes således:

»1.4. Uanset afsnit 1.2 skal indehaveren af et SPL, der er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 med beføjelser til at flyve TMG, demonstrere et tilstrækkeligt niveau af teoretisk viden om enmotorede landflyvemaskiner i henhold til punkt FCL.135.A, litra a), nr. 2).«

f) Afsnit 4.1 affattes således:

»4.1. Ansøgere til en IR eller en BIR, som har bestået de relevante teoriprøver med henblik på et CPL i samme luftfartøjskategori, skal have dette godskrevet med henblik på opfyldelsen af kravene om teoretisk viden i følgende emner:

— menneskelig ydeevne

— meteorologi.«

53) I tillæg 3 foretages følgende ændringer:

a) I kapitel A affattes afsnittet efter punkt 9, litra f), nr. 3), ii), således:

»Ansøgere, som indehaver en BIR eller et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke.«

b) I kapitel C affattes afsnittet efter punkt 8, litra e), nr. 2), ii), således:

»Ansøgere, som indehaver en BIR eller et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke, og«.

c) I kapitel D affattes punkt 8, litra e), således:

»e) 10 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I, FTD 2, FNPT II eller FFS. Ansøgere, som indehaver en BIR eller et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke.«

d) I kapitel E, affattes punkt 3, litra a), således:

»a) have fuldført 150 timers flyvetid, heraf 50 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner, hvoraf 10 timer skal være på rundflyvning.

Bortset fra kravet om 50 timer som luftfartøjschef i flyvemaskiner kan timer som luftfartøjschef i andre luftfartøjskategorier medregnes i de 150 timers flyvemaskineflyvetid i følgende tilfælde:

1) 20 timer i helikoptere, hvis ansøgere har et PPL(H)

2) 50 timer i helikoptere, hvis ansøgere har et CPL(H)

3) 10 timer i TMG eller svæveflyvemaskiner

4) 20 timer på luftskibe, hvis ansøgere har et PPL(As)

5) 50 timer på luftskibe, hvis ansøgere har et CPL(As).«

e) I kapitel E affattes punkt 9 således:

»9. Ansøgere med en gyldig IR(A) får dette godskrevet i forhold til instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring. Ansøgere med en gyldig IR(H) godskrives op til fem timer i forhold til instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring, hvoraf mindst fem timers instrumentinstruktionstid med dobbeltstyring skal være på en flyvemaskine. Ansøgere, som indehaver en BIR eller et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid.«

f) I kapitel E affattes punkt 12, litra c), således:

»c) 10 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til fem timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I, eller FNPT II eller FFS. Ansøgere, som indehaver en BIR eller et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke.«

54) I tillæg 6, kapitel A, foretages følgende ændringer:

a) Afsnit 2 affattes således:

»2. Ansøgere til et modulopbygget IR(A)-kursus skal have et PPL(A) eller et CPL(A). Ansøgere til det procedurerelaterede instrumentflyvemodul, som ikke har et CPL(A), skal være indehaver af en BIR eller et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul.«

b) Afsnit 10.1 affattes således:

»10.1. Indehavere af et CPL(A), af en BIR eller et kursusbevis for det grundlæggende instrumentflyvemodul godskrives op til 10 timer i forhold til den samlede træning, der kræves i henhold til punkt 7 eller 8 ovenfor.«

55) I tillæg 6, kapitel A.2, foretages følgende ændringer:

a) Nr. 9) og 10) omnummereres og bliver nr. 11) og 12).

b) Følgende tilføjes som nr. 9) og 10):

»9) Ansøgere til den kompetencebaserede modulopbyggede IR(A), som har en BIR i henhold til punkt FCL.835, og som har modtaget mindst 10 timers instrumentflyvetid under instruktion hos en ATO, kan godskrives med henblik på det træningskursus, der er nævnt i stk. 4, forudsat at alle emner vedrørende kompetencerelaterede instrumentrettigheder er blevet omfattet af denne BIR-træning og vurderes af ATO'en, som tilbyder det kompetencebaserede modulopbyggede flyvetræningskursus.

10) Ansøgere til den kompetencebaserede modulopbyggede IR(A), som indehaver en BIR, og som har mindst 50 timers flyvetidserfaring i henhold til IFR som luftfartøjschef på flyvemaskiner, skal:

a) hos en ATO:

i) vurderes til at være i besiddelse af en teoretisk viden om kompetencerelaterede instrumentrettigheder på et acceptabelt niveau

ii) modtage relevant flyvetræning med henblik på at udvide IFR-beføjelser i henhold til punkt FCL.605.IR, litra a)

b) efter fuldførelsen af a)

i) bestå den praktiske prøve for IR(A) i henhold til tillæg 7

ii) under den praktiske prøve demonstrere mundtligt over for eksaminatoren, at de har erhvervet et tilstrækkeligt niveau af teoretisk viden om luftfartlovgivning, meteorologi og flyveplanlægning og -præstation.«

56) I tillæg 7 foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således: »**BIR og IR — Praktisk prøve**«.

b) Afsnit 1 affattes således:

»1. Ansøgere skal have modtaget instruktion på samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes ved prøven, som skal være passende udstyret til trænings- og prøvningsformål.«

c) Afsnit 9 affattes således:

»9. Ansøgere skal vise eksaminatoren, hvilke tjek og handlinger de har udført, herunder identifikation af radiohjælpemidler. Tjek skal udføres i overensstemmelse med den autoriserede tjekliste for det luftfartøj, på hvilket prøven aflægges. Under forberedelserne før flyvning i forbindelse med prøven skal ansøgere bestemme power settings og hastigheder. Ansøgere skal udregne præstationsdata for start, anflyvning og landing i overensstemmelse med operations- eller flyvehåndbogen for det anvendte luftfartøj.«

d) I slutningen af tabellen for »flyvemaskiner« i punkt 11 affattes teksten til fodnote ++ således:

»(++) For at opnå PBN-beføjelser skal én indflyvning i enten punkt 4 eller 5 være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.«

e) I slutningen af tabellen for »helikoptere« i punkt 11 affattes teksten til fodnoten + således:

»(+) For at opnå PBN-beføjelser skal én indflyvning i enten punkt 4 eller 5 være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.«

57) Overskriften til tillæg 9 affattes således: »**Træning, praktisk prøve og duelighedsprøve for MPL, ATPL, type- og klasserettigheder og duelighedsprøve for BIR og IR**«.

58) I tillæg 9 foretages følgende ændringer:

a) I afdeling B affattes punkt 5, litra l), således:

»l) For at opnå eller bibeholde PBN-beføjelser skal én indflyvning være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

Uanset ovenstående afsnit gælder det, at hvis en duelighedsprøve med henblik på forlængelse af PBN-beføjelser ikke omfatter en RNP APCH-øvelse, må pilotens PBN-beføjelser ikke omfatte RNP APCH. Begrænsningen ophæves, hvis piloten har fuldført en duelighedsprøve, herunder en RNP APCH-øvelse.«

b) I afdeling B affattes punkt 6, litra d), således:

»d) Hvis bogstavet »M« er vist i kolonnen med praktisk prøve eller duelighedsprøve, angiver dette en obligatorisk øvelse eller et valg, hvis der vises mere end én øvelse.«

c) I afdeling B affattes overskriften til punkt 6, litra j), således:

»j) For at opnå eller bibeholde PBN-beføjelser skal én indflyvning være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

Uanset ovenstående afsnit gælder det, at hvis en duelighedsprøve med henblik på forlængelse af PBN-beføjelser ikke omfatter en RNP APCH-øvelse, må pilotens PBN-beføjelser ikke omfatte RNP APCH. Begrænsningen ophæves, hvis piloten har gennemført en duelighedsprøve, der omfatter en RNP APCH-øvelse.«

d) I afdeling B, punkt 6, tabellen efter litra j), affattes rækken for øvelse 3.8.3.4 således:

»3.8.3.4*	Manuelt, med én motor simuleret ude af drift under anflyvning, enten indtil landing eller indtil proceduren i forbindelse med afbrudt indflyvning er fuldført (hvis det er relevant), med udgangspunkt: i) før 1 000 ft over flyvepladsniveau nås og ii) efter 1 000 ft over flyvepladsniveau nås. For flyvemaskiner, der ikke er certificeret som flyvemaskiner i transportkategorien (JAR/FAR 25) eller i regionalkategorien (SFAR 23), skal indflyvning med simuleret motorbortfald og den efterfølgende go-around startes i forbindelse med 2D-indflyvningen i henhold til 3.8.4. Go-around skal startes, når den offentliggjorte hindringsfri højde/højde over havet (OCH/A) er nået, dog ikke senere end når en MDH/A på 500 ft over banetærsklens niveau nås. I flyvemaskiner med samme præstation som en flyvemaskine i transportkategorien med hensyn til startmasse og tæthedshøjde kan instruktøren simulere motorbortfald i henhold til øvelse 3.8.3.4	P —>	—>		M«	

e) I afdeling B, punkt 6, tabellen efter litra j), udgår rækken for øvelse 3.8.3.5.

f) I afdeling C indsættes følgende som et nyt punkt 8a:

»8a. For at opnå eller bibeholde PBN-beføjelser skal én indflyvning være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.

Uanset ovenstående afsnit gælder det, at hvis en duelighedsprøve med henblik på forlængelse af PBN-beføjelser ikke omfatter en RNP APCH-øvelse, må pilotens PBN-beføjelser ikke omfatte RNP APCH. Begrænsningen ophæves, hvis piloten har gennemført en duelighedsprøve, der omfatter en RNP APCH-øvelse.«

BILAG II

I punkt MED.A.030 i bilag IV (del-MED) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

a) Litra c) affattes således:

»c) Ved udøvelse af beføjelserne tilknyttet et:

1) pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL), pilotcertifikat til balloner (BPL), der er udstedt i henhold til bilag III (del-FCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395, eller et pilotcertifikat (SPL), der er udstedt i henhold til bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal piloten mindst have en gyldig LAPL-helbredsgodkendelse

2) privat pilotcertifikat (PPL) skal piloten mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse

3) BPL med henblik på:

i) erhvervsmæssig passagerbefordring med ballon skal ballonskipperen mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse

ii) andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssig passagerbefordring med ballon med flere end 4 personer om bord på luftfartøjet skal ballonskipperen mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse

4) SPL med henblik på andre erhvervsmæssige svæveflyvningsoperationer end dem, som er angivet i artikel 3, stk. 2, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal piloten mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse

5) erhvervsmæssigt pilotcertifikat (CPL), et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL) eller et pilotcertifikat til rutefly (ATPL) skal piloten have en gyldig klasse 1-helbredsgodkendelse.«

b) Litra e) affattes således:

»e) Hvis en instrumentrettighed eller en grundlæggende instrumentrettighed påtegnes et PPL-certifikat, skal certifikatindehaveren have foretaget undersøgelser ved ren-tone audiometri i overensstemmelse med det interval og den standard, der kræves for indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser.«

BILAG III

I bilag VI (del-ARA) til forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

1) Punkt ARA.GEN.220, litra b), affattes således:

»b) Den kompetente myndighed skal udarbejde og løbende ajourføre en liste over alle organisationsbeviser, FSTD-kvalifikationsbeviser og personcertifikater og -beviser, som den har udstedt, DTO-erklæringer, den har modtaget, og DTO-træningsprogrammer, som den har kontrolleret eller godkendt med henblik på overholdelsen af bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.«

2) I punkt ARA.GEN.350 foretages følgende ændringer:

a) Litra da), indledningen, affattes således:

»da) Uanset litra a)-d) gælder det for DTO'er, at hvis den kompetente myndighed ved tilsyn eller på anden måde finder belæg, som tyder på, at en DTO ikke opfylder de væsentlige krav, der er fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, ikke opfylder kravene i bilag I (del-FCL) og bilag VIII (del-DTO) til nærværende forordning eller kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og kravene i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal den kompetente myndighed:«.

b) Litra e) affattes således:

»e) Uanset andre håndhævelsesforanstaltninger gælder det, at hvis myndigheden i en medlemsstat, der handler i henhold til punkt ARA.GEN.300, litra d), konstaterer manglende opfyldelse af de væsentlige krav i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, kravene i bilag I (del-FCL), bilag VII (del-ORA) og bilag VIII (del-DTO) til nærværende forordning eller kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og kravene i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 hos en organisation, som er certificeret af eller har afgivet en erklæring til den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller agenturet, underretter den den pågældende kompetente myndighed om den manglende opfyldelse.«

3) Punkt ARA.GEN.360, litra a), affattes således:

»a) Efter at have modtaget en certifikatindehavers anmodning om at ændre den kompetente myndighed som angivet i punkt FCL.015, litra e), i bilag I (del-FCL), punkt BFCL.015, litra f), i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller punkt SFCL.015, litra f), i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal den modtagende kompetente myndighed uden unødigt ophold anmode certifikatindehaverens kompetente myndighed om at overføre følgende:

1) en verifikation af certifikatet

2) kopier af certifikatindehaverens helbredsdokumentation, der opbevares af denne kompetente myndighed i henhold til punkt ARA.GEN.220 og ARA.MED.150. Helbredsdokumentationen skal overføres i henhold til punkt MED.A.015 i bilag IV (del-MED), og den skal indeholde et resumé af ansøgerens relevante sygehistorie, verificeret og underskrevet af den lægefaglige ekspert.«

4) I punkt ARA.FCL.200 tilføjes følgende litra e):

»e) Instruktører for FI(B)- eller FI(S)-certifikater: Den kompetente myndighed udarbejder passende procedurer for udførelse af de træningsflyvninger under tilsyn, der er specificeret i:

1) punkt BFCL.315, litra a), nr. 5), ii), og BFCL.360, litra a), nr. 2), i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og

2) punkt SFCL.315, litra a), nr. 7), ii), og SFCL.360, litra a), nr. 2), i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.«

5) Punkt ARA.FCL.250, litra a), nr. 3), affattes således:

»3) hvis certifikatindehaveren ikke længere opfylder de relevante krav i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976«

6) Punkt ARA.FCL.300, litra a), affattes således:

»a) Den kompetente myndighed etablerer de nødvendige ordninger og procedurer til, at ansøgerne kan tage teoriprøver i henhold til de gældende krav i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 eller bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.«

7) Følgende punkt ARA.ATO.110 indsættes efter punkt ARA.ATO.105:

»**ARA.ATO.110Godkendelse af minimumsudstyrslister**

Når den kompetente myndighed modtager en ansøgning om godkendelse af en minimumsudstyrsliste i henhold til punkt ORO.MLR.105 i bilag III (del-ORO) og NCC.GEN.101 i bilag VI (del-NCC) til forordning (EU) nr. 965/2012, handler den i henhold til punkt ARO.OPS.205 i bilag II (del-ARO) til nævnte forordning.«

8) Punkt ARA.DTO.100, litra b), affattes således:

»b) Hvis erklæringen ikke indeholder de nødvendige oplysninger, eller indeholder oplysninger, der tyder på manglende overholdelse af de væsentlige krav, der er fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, kravene i bilag I (del-FCL) og bilag VIII (del-DTO) til nærværende forordning eller kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal den kompetente myndighed handle i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.350, litra da).«

9) Punkt ARA.DTO.110, litra a), affattes således:

»a) Når den kompetente myndighed modtager en DTO's træningsprogrammer og eventuelle ændringer dertil, som er meddelt i henhold til punkt DTO.GEN.115, litra c), i bilag VIII (del-DTO), eller en ansøgning om godkendelse af en DTO's træningsprogrammer, som er indgivet i henhold til punkt DTO.GEN.230, litra c), i samme bilag, skal den kontrollere, om disse træningsprogrammer opfylder kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant.«

10) I tillæg I foretages følgende ændringer:

a) Indledningen efter overskriften »**Flyvebesætningscertifikat«** affattes således:

»Flyvebesætningscertifikater, der er udstedt af en medlemsstat i henhold til bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, skal opfylde følgende specifikationer:«.

b) Litra a), nr. 1), III), affattes således:

»III) certifikatets serienummer startende med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af »FCL«, »BFCL« eller »SFCL«, alt efter hvad der er relevant, og en kode med tal og/eller bogstaver bestående af arabiske tal og latinske bogstaver«

c) Litra a), nr. 2), XII), affattes således:

»XII) rettigheder og certifikater og, for balloner og svæveflyvemaskiner, beføjelser: klasse, type, instruktørbeviser osv. med udløbsdatoer, alt efter hvad der er relevant. Radiotelefonibeføjelser (R/T) kan vises på certifikatet eller på et separat certifikat«.

d) I skemaet efter litra c) med overskriften »Hæftets omslag« (EASA-formular 141, 2. udgave) foretages følgende ændringer:

i) Udtrykket »Udstedt i overensstemmelse med del-FCL« affattes således:

»Udstedt i overensstemmelse med del-FCL/del-BFCL/del-SFCL (ikke-gældende dele slettes)«.

ii) Sætningen »Dette certifikat opfylder ICAO-standarderne, bortset fra LAPL- og EIR-rettighederne«, affattes således:

»Dette certifikat opfylder ICAO's standarder, bortset fra beføjelserne for LAPL og BIR, eller hvis det ledsages af en LAPL-helbredsgodkendelse«.

e) I skemaet under overskriften »Side 2« affattes sætningen »Certifikatets serienummer starter altid med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af »FCL.« (en bemærkning knyttet til rubrik nr. III — Certifikatnummer) således:

»Certifikatets serienummer starter altid med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af »FCL.«, »BFCL.« eller »SFCL.«, alt efter hvad der er relevant.«

f) I skemaet under overskriften »Side 3« foretages følgende ændringer:

i) Sætningen »De anvendte forkortelser vil svare til forkortelserne i del-FCL (f.eks. PPL(H), ATPL(A) osv.)« (en bemærkning knyttet til rubrik nr. II — Titel på certifikatet, dato for første udstedelse og landekode) affattes således:

»De anvendte forkortelser vil svare til forkortelserne i del-FCL (f.eks. PPL(H), ATPL(A) osv.), del-BFCL og del-SFCL«.

ii) Efter sætningen »For LAPL: LAPL ikke udstedt i overensstemmelse med ICAO's standarder (en bemærkning knyttet til rubrik nr. XIII — Bemærkninger) tilføjes følgende tekst:

»For SPL, bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i artikel 2b, stk. 3b, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976: Beføjelser knyttet til kunstflyvning og skyflyvning i svæveflyvemaskiner samt startmetoder, der skal udøves i henhold til punkt SFCL.155, SFCL.200 og SFCL.215 i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant.«

11) Tillæg III affattes således:

»BEVISER TIL GODKENDTE TRÆNINGSORGANISATIONER (ATO)

Den Europæiske Union (*)

Kompetent myndighed

GODKENDT TRÆNINGSORGANISATIONSBEVIS

[BEVISNUMMER/-REFERENCE]

I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 [og Kommissionens forordning (EU) 2018/395/Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 (TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE)] og med forbehold af nedenstående betingelser attesterer [den kompetente myndighed] herved, at

[TRÆNINGSORGANISATIONENS NAVN]

[TRÆNINGSORGANISATIONENS ADRESSE]

er en del-ORA-certificeret træningsorganisation med ret til at udbyde del-FCL-træningskurser, herunder anvendelse af FSTD'er, som angivet i den vedføjede træningskursusgodkendelse/del-BFCL-træningskurser/del-SFCL-træningskurser [TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE].

BETINGELSER:

Dette bevis er begrænset til beføjelser til og aktiviteterne forbundet med at udbyde træningskurser, herunder anvendelse af FSTD'er, som angivet i den vedføjede træningskursusgodkendelse.

Dette bevis er gyldigt, så længe den godkendte organisation opfylder del-ORA, del-FCL, del-BFCL, del-SFCL [TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE] og andre gældende bestemmelser.

Hvis ovenstående betingelser opfyldes, vil dette bevis forblive gyldigt, medmindre det er blevet overdraget, afløst, begrænset, suspenderet eller tilbagekaldt.

Udstedelsesdato:

Underskrift:

[Kompetent myndighed]

(*) »Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater.

EASA-blanket 143, 2. udgave — side 1/2.

GODKENDT TRÆNINGSORGANISATIONSBEVIS

TRÆNINGSKURSUSGODKENDELSE

Tillæg til ATO-bevis nr.:

[BEVISNUMMER/-REFERENCE]

[TRÆNINGSORGANISATIONENS NAVN]

har opnået ret til at udbyde og gennemføre følgende del-FCL-/del-BFCL-/del-SFCL- [TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE] træningskurser og anvende følgende FSTD'er:

Træningskursus	Anvendt(e) FSTD(»er), herunder bogstavkode (1)

(1) Som angivet på kvalifikationsbeviset.

Denne træningskursusgodkendelse er gyldig, så længe:

a) ATO-beviset ikke er blevet overdraget, afløst, begrænset, suspenderet eller tilbagekaldt, og

b) alle aktiviteter udføres i overensstemmelse med del-ORA, del-FCL, del-BFCL, del-SFCL [TILPASSES EFTER OMSTÆNDIGHEDERNE], andre gældende bestemmelser og, hvor det er relevant, procedurerne i organisationens dokumentation i henhold til del-ORA.

Udstedelsesdato:

Underskrift: [Kompetent myndighed]

For medlemsstaten/EASA

EASA-blanket 143, 2. udgave — side 2/2.«

12) Tillæg VIII affattes således:

»Godkendelse af træningsprogram

for en anmeldt træningsorganisation (DTO)

Den Europæiske Union (*)

Kompetent myndighed

Udstedende myndighed:
DTO'ens navn:
DTO'ens referencenummer:

Godkendt(e) træningsprogram(mer):	*Dok.reference:*	*Bemærkninger:*
Eksaminatorstandardisering — FE(S), FE(B) (**) Opfriskningsseminar for eksaminatorer — FE(S), FE(B) (**)		

Ovennævnte træningsprogram(mer) er blevet kontrolleret af ovennævnte kompetente myndighed og fundet i overensstemmelse med kravene i bilag I (del-FCL) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.

Udstedelsesdato:
Underskrift: [kompetent myndighed]

(*) »Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater.

(**) Tilpasses efter omstændighederne.

EASA-blanket XXX, 2. udgave — side 1/1.«

BILAG IV

I bilag VII (del-ORA) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

1) I punkt ORA.ATO.110 foretages følgende ændringer:

   a) Litra b), nr. 1), affattes således:

      »1) sikring af, at den udbudte træning er i overensstemmelse med bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant, og, i forbindelse med prøveflyvningstræning, at de relevante krav i bilag I (del-21) til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 og træningsprogrammet er blevet fastlagt«.

   b) Litra d) affattes således:

      »d) Flyveinstruktører og flyvesimulatortræningsinstruktører skal have de kvalifikationer, der kræves i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 for den type træning, de tilbyder.«

2) Punkt ORA.ATO.125, litra b), affattes således:

   »b) Træningsprogrammet skal opfylde kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant, og i forbindelse med prøveflyvningstræning også de relevante krav i bilag I (del-21) til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012.«.

BILAG V

I bilag VIII (del-DTO) til forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

1) I punkt DTO.GEN.110 foretages følgende ændringer:

a) Litra a), nr. 3) og 4), affattes således:

»3) for svæveflyvemaskiner i henhold til kravene i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976:

a) teoriundervisning for SPL

b) flyveinstruktion for SPL

c) træning med henblik på udvidelse af beføjelserne til svæveflyvemaskiner eller TMG i henhold til punkt SFCL.150

d) træning med henblik på yderligere startmetoder i overensstemmelse med punkt SFCL.155

e) træning med henblik på at opnå yderligere rettigheder og beføjelser: grundlæggende og udvidede kunstflyvningsbeføjelser, rettighed til at slæbe svæveflyvemaskiner eller bannere samt rettighed til natflyvning med TMG og beføjelser til skyflyvning i svæveflyvemaskiner

f) træning med henblik på at opnå flyveinstruktørbevis til svævefly (FI(S))

g) opfriskningskursus for FI(S)

4) for balloner i henhold til kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395:

a) teoriundervisning for BPL

b) flyveinstruktion for BPL

c) træning med henblik på klasse- eller gruppeudvidelse i overensstemmelse med punkt BFCL.150

d) træning med henblik på at opnå yderligere rettigheder: rettighed til flyvning med forankret varmluftsballon, natflyvning og erhvervsmæssige operationer

g) træning med henblik på at opnå flyveinstruktørbevis til balloner (FI(B))

h) opfriskningskursus for FI(B).«

b) Litra b) affattes således:

»b) En DTO er berettiget til også at afholde de eksaminatorkurser, der er omhandlet i punkt BFCL.430 og BFCL.460, litra b), nr. 1), i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 for FE(B) samt i punkt SFCL.430 og SFCL.460, litra b), nr. 1), i bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 for FE(S), hvis DTO'en har indgivet en erklæring i henhold til punkt DTO.GEN.115, og den kompetente myndighed har godkendt træningsprogrammet i henhold til punkt DTO.GEN.230, litra c).«

2) Punkt DTO.GEN.115, litra a), nr. 8), affattes således:

»8) en erklæring, der bekræfter, at DTO'en opfylder og i forbindelse med alle de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen, fortsat vil opfylde de væsentlige krav, som er fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, kravene i bilag I (del-FCL) og bilag VIII (del-DTO) til nærværende forordning samt kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976.«

3) I punkt DTO.GEN.210 foretages følgende ændringer:

a) Litra a), nr. 2), i), affattes således:

»i) at den udførte træning opfylder kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 og DTO'ens træningsprogram«.

b) Litra e) affattes således:

»e) Flyveinstruktører og flyvesimulatortræningsinstruktører skal have de kvalifikationer, der kræves i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976 for den type træning, de tilbyder.«

4) I punkt DTO.GEN.230 foretages følgende ændringer:

a) Litra b) affattes således:

»b) Træningsprogrammet skal opfylde kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant.«

b) Litra c) affattes således:

»c) En DTO er kun berettiget til at udføre den træning, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra b), hvis dens træningsprogram for den pågældende træning og eventuelle ændringer heraf efter ansøgning fra DTO'en er blevet udstedt af den kompetente myndighed sammen med en godkendelse i henhold til punkt ARA.DTO.110, som bekræfter, at træningssprogrammet og eventuelle ændringer heraf opfylder kravene i bilag I (del-FCL), bilag III (del-FCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976, alt efter hvad der er relevant. En DTO ansøger om en sådan godkendelse ved at indsende sin erklæring i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.115.«

5) i tillæg 1 affattes punkt 9 i erklæringsformularen således:

»9.	**Erklæring** DTO'en har udarbejdet en sikkerhedspolitik i overensstemmelse med bilag VIII (del-DTO) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011, og navnlig med punkt DTO.GEN.210, litra a), nr. 1), ii), og vil anvende denne politik under alle de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen. DTO'en opfylder og vil i forbindelse med alle de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen, fortsat opfylde de væsentlige krav, som er fastsat i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139, kravene i bilag I (del-FCL) og bilag VIII (del-DTO) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 samt kravene i bilag III (del-BFCL) til Kommissionens forordning (EU) 2018/395 og bilag III (del-SFCL) til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1976. Vi bekræfter, at alle oplysninger, der er indeholdt i denne erklæring, herunder dens bilag (hvis det er relevant), er fuldstændige og korrekte. DTO'ens repræsentants navn og underskrift samt dato for underskriften DTO'ens skoleleders navn og underskrift samt dato for underskriften«.