DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/359 DER KOMMISSION

vom 4. März 2020

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 23 und 27,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission ([2]) sind Anforderungen an Piloten festgelegt, die im Betrieb von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Luftfahrzeugen eingesetzt werden.

(2) In Anbetracht der besonderen Art der Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Ballonen und Segelflugzeugen sollten in gesonderten Verordnungen, nämlich der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission ([3]) und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission ([4]), spezielle diesbezügliche Anforderungen festgelegt werden.

(3) Gleichzeitig sollten die Anforderungen an die Erteilung von Pilotenlizenzen für Ballone und Segelflugzeuge in Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 gestrichen werden, und bestimmte Anforderungen in Anhang I (Teil-FCL), die bereichsübergreifende Themen wie die Anrechnung zwischen Pilotenlizenzen für Ballone oder Segelflugzeuge und Lizenzen für andere Luftfahrzeugkategorien betreffen, sollten unter Berücksichtigung der neuen Lizenzierungsanforderungen für Piloten von Ballonen und Segelflugzeugen überarbeitet werden.

(4) Für die Lizenzierung der Flugbesatzung von Ballonen und Segelflugzeugen sollten die Anforderungen in Anhang IV (Teil-MED), Anhang VI (Teil-ARA), Anhang VII (Teil-ORA) und Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 weiterhin gelten.

(5) Um die Flugsicherheit weiter zu verbessern, sollten im Bereich des Flugsports und der Freizeitluftfahrt tätige Piloten dazu angehalten werden, Rechte für das Führen von Flugzeugen unter Instrumentenflugregeln (IFR) zu erlangen. Daher sollten die bestehenden Vorschriften für IFR-Rechte durch die Einführung der Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR) in Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 angepasst werden. Die BIR sollte speziell auf die Bedürfnisse der Piloten — was den Inhalt ihrer Ausbildung und den Umfang ihrer Rechte angeht — zugeschnitten sein, die im Bereich des Flugsports und der Freizeitluftfahrt tätig sind.

(6) Mit der Einführung der BIR wird die Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR) gemäß FCL.825 in Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 überflüssig und sollte daher gestrichen werden. EIR-Inhaber sollten allerdings weiter ihre Rechte ausüben können und ihre EIR sollte ihnen bei der Erlangung einer BIR angerechnet werden. Ferner sollte es möglich sein, Ausbildungen zur Erlangung einer EIR, die vor der Anwendung dieser Verordnung begonnen wurden, fortzuführen und als Ausbildung für eine BIR abzuschließen.

([1]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

([2]) Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1).

([3]) Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 71 vom 14.3.2018, S. 10).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 326 vom 20.12.2018, S. 64).

(7) Die technische Aktualisierung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sollte auf der Grundlage der Erkenntnisse erfolgen, die vor allem im Bereich der leistungsbasierten Navigation (Performance Based Navigation, PBN), der Vermeidung und Beendigung von ungewünschten Flugzuständen (Upset Prevention and Recovery Training, UPRT) und der Qualifikationen von Lehrberechtigten und Prüfern gewonnen wurden.

(8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen basieren auf der Stellungnahme Nr. 01/2019 ([5]), die die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 abgegeben hat.

(9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 1*

Gegenstand

(1) Diese Verordnung legt Einzelbestimmungen fest für

a) verschiedene Berechtigungen von Pilotenlizenzen, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Pilotenlizenzen, die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Pilotenlizenzen sowie die Bedingungen für die Umwandlung vorhandener einzelstaatlicher Pilotenlizenzen und einzelstaatlicher Flugingenieurlizenzen in Pilotenlizenzen;

b) die Zulassung von Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulator-Ausbildung und die Bewertung der Befähigung eines Piloten verantwortlich sind;

c) verschiedene Tauglichkeitszeugnisse für Piloten, die Bedingungen für die Ausstellung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Tauglichkeitszeugnissen, die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen sowie die Bedingungen für die Umwandlung einzelstaatlicher Tauglichkeitszeugnisse in gegenseitig anerkannte Tauglichkeitszeugnisse;

d) die Zulassung flugmedizinischer Sachverständiger sowie die Bedingungen, unter denen Ärzte für Allgemeinmedizin als flugmedizinische Sachverständige fungieren dürfen;

e) die regelmäßige flugmedizinische Beurteilung von Flugbegleitern sowie die Qualifikationen der für diese Beurteilung zuständigen Personen;

f) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf der Flugbegleiterbescheinigungen sowie die Rechte und Verantwortlichkeiten der Inhaber von Flugbegleiterbescheinigungen;

g) die Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Zeugnissen von Organisationen für die Pilotenausbildung und von flugmedizinischen Zentren, die mit der Qualifizierung und flugmedizinischen Beurteilung von fliegendem Personal in der Zivilluftfahrt befasst sind;

h) die Anforderungen für die Zertifizierung von Flugsimulationsübungsgeräten und für Organisationen, die solche Geräte betreiben und verwenden;

i) die Anforderungen an das Verwaltungs- und Managementsystem, die von den Mitgliedstaaten, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) und Organisationen in Bezug auf die in den Buchstaben a bis h genannten Vorschriften zu erfüllen sind.

(2) Die Artikel 11b und 11c dieser Verordnung sowie deren Anhang IV (Teil-MED), Anhang VI (Teil-ARA), Anhang VII (Teil-ORA) und Anhang VIII (Teil-DTO) gelten für Pilotenlizenzen für Ballone und Segelflugzeuge."

([5]) Erleichterter Zugang von Piloten der allgemeinen Luftfahrt zur Berechtigung für das Fliegen nach Instrumentenflugregeln (IFR) & Überarbeitung der Lizenzierungsanforderungen für Piloten von Ballonen und Segelflugzeugen (Stellungnahme Nr. 01/2019 (A) & (B), 19.2.2019), abrufbar unter: https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

2. Artikel 2 Nummer 19 erhält folgende Fassung:

„19. ‚Fluglehrer' (Flight Instructor, FI) bezeichnet einen Lehrberechtigten mit dem Recht zur Durchführung einer Ausbildung nach Anhang I (Teil-FCL) Abschnitt J dieser Verordnung, Anhang III (Teil-BFCL) Teilabschnitt FI der Verordnung (EU) 2018/395 (*) oder Anhang III (Teil-SFCL) Teilabschnitt FI der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 (**) in Luftfahrzeugen;

_____

(*) Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission vom 13. März 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 71 vom 14.3.2018, S. 10).

(**) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 326 vom 20.12.2018, S. 64)."

3. In Artikel 4 Absatz 8 wird das Datum „8. April 2021" durch das Datum „8. September 2021" ersetzt.

4. Folgender Artikel 4c wird eingefügt:

„Artikel 4c

Übergangsmaßnahmen für Inhaber einer Strecken-Instrumentenflugberechtigung

(1) Für die Inhaber einer Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR) gemäß Punkt FCL.825 von Anhang I (Teil-FCL) gilt bis einschließlich 8. September 2022 Folgendes:

a) Sie dürfen die mit ihrer EIR verbundenen Rechte weiter ausüben;

b) die Verlängerung oder Erneuerung ihrer EIR erfolgt im Einklang mit Punkt FCL.825(g) der Delegierten Verordnung (EU) der Kommission (*);

c) bei Beantragung der Erteilung einer Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR) gemäß Punkt FCL.835 von Anhang I (Teil-FCL) wird ihnen eine vollständige Anrechnung auf die Ausbildungsanforderungen gemäß Punkt FCL.835(c)(2)(i) und (ii) von Anhang I (Teil-FCL) gewährt;

d) sie erhalten die für EIR-Inhaber vorgesehene vollständige Anrechnung gemäß Anhang I (Teil-FCL).

(2) Ab dem 8. September 2021 können vor diesem Datum begonnene Ausbildungslehrgänge zur Erlangung einer EIR gemäß Absatz 1 fortgeführt werden und gelten als Ausbildungslehrgänge zur Erlangung einer BIR. Auf der Grundlage einer Beurteilung des Bewerbers bestimmt die für den BIR-Ausbildungslehrgang verantwortliche zugelassene Ausbildungsorganisation, in welchem Umfang die EIR-Ausbildung auf die Erteilung der BIR anzurechnen ist.

(3) Bewerbern um eine BIR, die Inhaber einer EIR sind oder die vor dem 8. September 2021 die Prüfung der Theoriekenntnisse für die Erteilung einer EIR nach Punkt FCL.825(d) bestanden haben, wird dies vollständig auf die Anforderungen in Bezug auf den Theorieunterricht und Prüfung für die Erteilung einer BIR angerechnet.

_____

(*) Delegierte Verordnung (EU) der Kommission vom 4. März 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)."

5. Artikel 11c erhält folgende Fassung:

„Artikel 11c

Übergangsmaßnahmen

Die Mitgliedstaaten

a) übergeben der EASA bis spätestens 8. April 2021 alle Aufzeichnungen bezüglich der Aufsicht über Organisationen, die Ausbildungen zur Erteilung von Pilotenlizenzen gemäß der Verordnung (EU) 2018/395 und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 durchführen und für die die EASA gemäß Artikel 78 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) die zuständige Behörde ist;

b) schließen in Abstimmung mit der EASA Zertifizierungsverfahren ab, die vor dem 8. April 2020 eingeleitet wurden, und stellen das Zeugnis aus, woraufhin die EASA sämtliche Zuständigkeiten in Bezug auf diese zertifizierten Organisationen übernimmt.

(*) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).“

6. Artikel 12 Absatz 2a wird gestrichen.
7. In Artikel 12 Absatz 4 wird das Datum „20. Juni 2020“ durch das Datum „20. Juni 2021“ ersetzt.
8. Anhang I (Teil-FCL) wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.
9. Anhang IV (Teil-MED) wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.
10. Anhang VI (Teil-ARA) wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.
11. Anhang VII (Teil-ORA) wird gemäß Anhang IV der vorliegenden Verordnung geändert.
12. Anhang VIII (Teil-DTO) wird gemäß Anhang V der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(2) Diese Verordnung gilt ab dem 8. April 2020.

(3) Abweichend von Absatz 2 gelten folgende Bestimmungen erst ab dem 8. September 2021:

a) Anhang I Punkt 1(e), Punkt 4(b), Punkte 5 bis 7, Punkt 32, Punkt 34, Punkt 36(d), Punkt 40(a), Punkt 41, Punkt 42, Punkt 44, Punkte 46 bis 48, Punkt 52(f), Punkt 53(a) bis 53(c), Punkt 53(e), Punkt 53(f), Punkt 54, Punkt 55, Punkt 56(a) bis 56(c) und Punkt 57;

b) Anhang II Buchstabe b;

c) Anhang III Punkt 10(d)(ii).

(4) Abweichend von Absatz 2 gelten Artikel 1 Absatz 7 sowie Anhang I Punkt 49, Punkt 53(d), Punkt 58(b), Punkt 58(d) und Punkt 58(e) ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 4. März 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission wird wie folgt geändert:

1. Punkt FCL.010 wird wie folgt geändert:

   a) Die Begriffsbestimmung für „Luftschiff“ erhält folgende Fassung:

   „‚Luftschiff‘ (airship) bezeichnet ein motorgetriebenes Luftfahrzeug mit Ausnahme von Heißluft-Luftschiffen, die als Ballone nach Artikel 2 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission gelten.“

   b) Die Begriffsbestimmung für „Flugzeit“ erhält folgende Fassung:

   „‚Flugzeit‘ (flight time):

   Bei Flugzeugen, Reisemotorseglern und Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich ein Luftfahrzeug in Bewegung setzt, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem es am Ende des Fluges zum Stillstand kommt;

   bei Hubschraubern bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich die Rotorblätter des Hubschraubers zu drehen beginnen, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Hubschrauber am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt und die Rotorblätter angehalten werden;

   bei Luftschiffen bezeichnet dies die Gesamtzeit ab dem Zeitpunkt, zu dem sich ein Luftschiff vom Mast löst, um zu starten, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das Luftschiff am Ende des Fluges endgültig zum Stillstand kommt und am Mast befestigt wird.“

   c) Die Begriffsbestimmung für „Motorsegler“ erhält folgende Fassung:

   „‚Motorsegler‘ (powered sailplane) bezeichnet ein Segelflugzeug, das mit einem oder mehreren Triebwerken ausgerüstet ist und bei abgestellten Triebwerken die Eigenschaften eines Segelflugzeugs aufweist.“

   d) Die Begriffsbestimmung für „Reisemotorsegler“ erhält folgende Fassung:

   „‚Reisemotorsegler‘ (Touring Motor Glider, TMG) bezeichnet, sofern nach dem Zertifizierungsprozess nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 nichts anderes festgelegt ist, eine bestimmte Klasse von Motorseglern mit einem fest montierten, nicht einziehbaren Triebwerk und einem nicht versenkbaren Propeller. Ein TMG muss gemäß dem Flughandbuch aus eigener Motorkraft starten und steigen können.“

   e) Folgende Begriffsbestimmungen werden eingefügt:

      i) „‚Strecken-IFR-Flug‘ (‚En route IFR‘) bezeichnet die Phase eines IFR-Flugs, der nach Abschluss eines Verfahrens nach Instrumentenflugregeln beginnt und bei der Einleitung eines Verfahrens für IFR-Anflug endet.“

      ii) „‚Instrumentenflug bei Ausfall von Fluglageinstrumenten‘ (Limited panel instrument flight) bezeichnet die Interpretation der Fluglage durch Bezugnahme auf die Interpretation von Standby-Instrumenten nach dem Verlust des Hauptfluglage- und Steuerkursreferenzsystems.“;

   f) Folgende Begriffsbestimmungen werden gestrichen:

   „Ballonklasse“ und

   „Ballongruppe“.

2. Punkt FCL.015 wird wie folgt geändert:

   a) Punkt (a) erhält folgende Fassung:

   „a) Anträge auf Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Pilotenlizenzen und zugehörigen Berechtigungen und Zeugnissen sowie jede diesbezügliche Änderung müssen bei der zuständigen Behörde in der von dieser Behörde festgelegten Form und Weise gestellt werden. Dem Antrag sind Nachweise beizufügen, dass die Antragsteller die Anforderungen an die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung der Lizenz oder des Zeugnisses sowie die entsprechenden in diesem Anhang (Teil-FCL) und in Anhang IV (Teil-MED) festgelegten Berechtigungen oder Vermerke erfüllen.“

   b) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

   „b) Soweit in diesem Anhang nicht anders angegeben, müssen Einschränkungen oder Erweiterungen der mit einer Lizenz, einer Berechtigung oder einem Zeugnis verbundenen Rechte von der zuständigen Behörde in die Lizenz oder das Zeugnis eingetragen werden.“

   c) Punkt (d) erhält folgende Fassung:

   „d) Ein Lizenzinhaber muss seinen Antrag nach Punkt (a) bei der zuständigen Behörde stellen, die von dem Mitgliedstaat benannt wurde, in dem seine Lizenz nach diesem Anhang (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 erteilt wurde.“

d) Die folgenden Punkte (e) und (f) werden angefügt:

„e) Der Inhaber einer nach diesem Anhang (Teil-FCL) erteilten Lizenz kann bei der von einem anderen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde eine Änderung der zuständigen Behörde für alle in Punkt (d) genannten Lizenzen, die er innehat, beantragen.

f) Die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses muss der Antragsteller bis spätestens 6 Monate nach dem Zeitpunkt beantragen, zu dem er die praktische Prüfung oder Beurteilung der Kompetenz erfolgreich absolviert hat."

3. Punkt FCL.020(b) erhält folgende Fassung:

„b) Vor dem ersten Alleinflug muss ein Flugschüler mindestens 16 Jahre alt sein."

4. Punkt FCL.025(c)(1) wird wie folgt geändert:

a) Punkt (i) erhält folgende Fassung:

„i) zur Erteilung einer Pilotenlizenz für Leichtluftfahrzeuge oder einer Privatpilotenlizenz für einen Zeitraum von 24 Monaten;"

b) Die Punkte (ii) und (iii) erhalten folgende Fassung:

„ii) zur Erteilung einer Lizenz für Berufspiloten oder Instrumentenflugberechtigung (IR) für einen Zeitraum von 36 Monaten;

iii) zur Erteilung einer Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR) für eine unbegrenzte Dauer.

Die in den Punkten (i) und (ii) genannten Zeiträume werden ab dem Tag gerechnet, an dem die Piloten die Prüfung der Theoriekenntnisse nach Punkt (b)(2) erfolgreich abgelegt haben."

5. In Punkt FCL.030 wird folgender Punkt (c) angefügt:

„c) Für die Erteilung einer BIR muss der Antragsteller für eine praktische Prüfung zunächst alle Schulungsmodule absolviert haben und von einer ATO für die praktische Prüfung empfohlen werden. Die ATO stellt dem Prüfer die Ausbildungsaufzeichnungen zur Verfügung."

6. Punkt FCL.035(b) erhält folgende Fassung:

„b) Anrechnung von Theoriekenntnissen

1. Antragstellern, die die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Lizenz für Verkehrspiloten bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen in Bezug auf die Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz, Privatpilotenlizenz, einer Lizenz für Berufspiloten und, außer im Falle von Hubschraubern, einer IR und BIR in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.

2. Antragstellern, die die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer Lizenz für Berufspiloten bestanden haben, wird dies auf folgende Anforderungen in Bezug auf die Theoriekenntnisse angerechnet:

i) für den Erwerb einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz für dieselbe Kategorie von Luftfahrzeugen,

ii) für den Erwerb einer Privatpilotenlizenz für dieselbe Kategorie von Luftfahrzeugen, und

iii) das Sachgebiet „Kommunikation" für den Erwerb der BIR. Diese Anrechnung beinhaltet den IFR-Teil des Sachgebiets „Kommunikation" nur dann, wenn dieser Ausbildungsinhalt nach Punkt FCL.310 bis zum 20. Dezember 2019 abgeschlossen war.

3. Inhabern einer IR oder Antragstellern, die die IR-Prüfung der Theoriekenntnisse für eine Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse wie folgt angerechnet:

i) für den Erwerb der IR in einer anderen Kategorie von Luftfahrzeugen, und

ii) für den Erwerb der BIR.

4. Inhabern einer Pilotenlizenz wird dies in Bezug auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse in einer anderen Luftfahrzeugkategorie nach Anlage 1 dieses Teils angerechnet. Diese Anrechnung gilt auch für Antragsteller für den Erwerb einer Pilotenlizenz, die die Theorieprüfung für den Erwerb dieser Lizenz bereits in einer anderen Luftfahrzeugkategorie erfolgreich abgelegt haben, solange die Prüfung der Theoriekenntnisse innerhalb der in FCL.025(c) genannten Gültigkeitsfrist liegt."

5. Abweichend von Punkt (b)(3) wird Inhabern einer IR(A), die einen kompetenzbasierten modularen IR(A)-Lehrgang absolviert haben, dies nur dann vollumfänglich in Bezug auf die Anforderungen an den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse für den Erwerb einer IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie angerechnet, wenn sie auch den Theorieunterricht und die Prüfung der Theoriekenntnisse für den IFR-Teil des Lehrgangs nach Punkt FCL.720.A(b)(2)(i) bestanden haben."

7. Punkt FCL.055 wird wie folgt geändert:

a) In Punkt (d) erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„d) Besondere Anforderungen an Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung (IR). Abweichend von den vorstehenden Punkten müssen Inhaber einer IR ihre Befähigung nachgewiesen haben, Englisch auf dem geeigneten Niveau gemäß Anlage 2 dieses Anhangs zu gebrauchen."

b) Punkt (e) erhält folgende Fassung:

„e) Der Nachweis der Sprachkenntnisse und des Gebrauchs der englischen Sprache für IR-Inhaber erfolgt nach einer von der zuständigen Behörde festgelegten Bewertungsmethode."

8. Punkt FCL.060 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (a) wird gestrichen.

b) In Punkt (b) erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„b) Flugzeuge, Hubschrauber, Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffe. Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben:"

(9) Punkt FCL.065 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

„b) Altersgruppe ab 65 Jahren. Inhaber einer Pilotenlizenz, die das 65. Lebensjahr vollendet haben, dürfen nicht als Piloten eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein."

b) Punkt (c) wird gestrichen.

10. Punkt FCL.100 erhält folgende Fassung:

„**FCL.100 LAPL — Mindestalter**

Antragsteller für den Erwerb einer LAPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein."

11. Punkt FCL.120 erhält folgende Fassung:

„**FCL.120 LAPL — Prüfung der Theoriekenntnisse**

Antragsteller für den Erwerb einer LAPL müssen für den Nachweis eines den gewährten Rechten angemessenen Niveaus an Theoriekenntnissen Prüfungen in folgenden Sachgebieten ablegen:

a) Allgemeine Sachgebiete:

— Luftrecht,

— menschliches Leistungsvermögen,

— Meteorologie,

— Kommunikation und

— Navigation.

b) Besondere Sachgebiete zu verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:

— Grundlagen des Fliegens,

— Betriebsverfahren,

— Flugleistung und Flugplanung sowie

— allgemeine Luftfahrzeugkunde."

12. Punkt FCL.110.A(b) erhält folgende Fassung:

„b) Besondere Anforderungen an Antragsteller, die Inhaber einer SPL sind, die nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erteilt wurde und auch Rechte für das Führen von TMG umfasst. Antragsteller für den Erwerb einer LAPL(A), die Inhaber einer SPL sind, die Rechte zum Führen von TMG beinhaltet, müssen nach der Eintragung der TMG-Rechte mindestens 21 Stunden Flugzeit auf TMG absolviert haben und die Anforderungen nach Punkt FCL.135.A(a) in Bezug auf Flugzeuge erfüllen."

13. Punkt FCL.135.A wird folgender Buchstabe c hinzugefügt:

„c) Antragstellern, die die Erweiterung ihrer mit einer LAPL(A) verbundenen Rechte um TMG-Rechte beantragen und auch Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind, die auch Rechte zum Führen von TMG beinhaltet, wird dies in Bezug auf die Anforderungen in Punkt (a) vollständig angerechnet."

14. Kapitel 4 und 5 von Abschnitt B werden gestrichen;

15. die Überschrift von Abschnitt C erhält folgende Fassung:

„**PRIVATPILOTENLIZENZ (PRIVATE PILOT LICENCE, PPL)**"

16. Punkt FCL.200 erhält folgende Fassung:

„**FCL.200 Mindestalter**

Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen mindestens 17 Jahre alt sein."

17. Punkt FCL.210(a) und (b) erhalten folgende Fassung:

„a) Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen bei einer ATO oder DTO einen Ausbildungslehrgang absolvieren.

b) Der Lehrgang muss einen Theorieunterricht und Flugunterricht umfassen, der den mit der beantragten PPL verbundenen Rechten entspricht."

18. Punkt FCL.215 erhält folgende Fassung:

„**FCL.215 — Prüfung der Theoriekenntnisse**

Antragsteller für den Erwerb einer PPL müssen für den Nachweis eines den gewährten Rechten angemessenen Niveaus an Theoriekenntnissen Prüfungen in folgenden Sachgebieten ablegen:

a) Allgemeine Sachgebiete:

— Luftrecht,

— menschliches Leistungsvermögen,

— Meteorologie,

— Kommunikation und

— Navigation.

b) Besondere Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:

— Grundlagen des Fliegens,

— Betriebsverfahren,

— Flugleistung und Flugplanung sowie

— allgemeine Luftfahrzeugkunde."

19. Punkt FCL.235 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (a) erhält folgende Fassung:

„a) Im Rahmen der praktischen Prüfung müssen Antragsteller für den Erwerb einer PPL ihre Befähigung zum PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie sowie ihre Kenntnisse der einschlägigen Verfahren und Manöver mit der den gewährten Rechten angemessenen Kompetenz nachweisen.";

b) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

„b) Antragsteller für die praktische Prüfung müssen ihren Flugunterricht auf einem Luftfahrzeug derselben Klasse oder desselben Musters absolviert haben wie es in der praktischen Prüfung verwendet wird."

20. Punkt FCL.210.A(c) wird wie folgt geändert:

a) Der Einleitungssatz erhält folgende Fassung:

„c) Besondere Anforderungen an Antragsteller, die Inhaber einer SPL sind, die nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erteilt wurde und auch Rechte für das Führen von TMG umfasst. Antragsteller für den Erwerb einer PPL(A), die Inhaber einer SPL mit TMG-Rechten sind, müssen Folgendes absolviert haben:"

b) Punkt (1) erhält folgende Fassung:

„1. mindestens 24 Stunden Flugzeit auf TMG nach Eintragung der TMG-Rechte und“

21. Punkt FCL.210.As(b) erhält folgende Fassung:

„b) Antragstellern, die Inhaber einer nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission erteilten BPL und zum Führen von Heißluft-Luftschiffen qualifiziert sind, werden 10 % ihrer gesamten Flugzeit als PIC auf solchen Luftschiffen bis maximal 5 Stunden angerechnet.“

22. Abschnitt C Kapitel 5 und 6 werden gestrichen;

23. Punkt FCL.600 erhält folgende Fassung:

„**FCL.600 IR — Allgemeines**

Sofern in Punkt FCL.835 nichts anderes bestimmt ist, ist der Flugbetrieb unter IFR auf einem Flugzeug, Hubschrauber, Luftschiff oder einem Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit nur Inhabern einer PPL, CPL, MPL und ATPL mit einer der Luftfahrzeugkategorie angemessenen IR erlaubt, oder, wenn eine der Luftfahrzeugkategorie angemessene IR nicht vorhanden ist, nur während der Absolvierung der praktischen Prüfung oder des Unterrichts mit Fluglehrer.“

24. In Punkt FCL.620 wird der folgenden Punkt (c) hinzugefügt:

„c) Antragstellern, die die praktische Prüfung für den Erwerb einer IR für mehrmotorige Flugzeuge in einem mehrmotorigen Flugzeug mit einem Piloten absolviert haben, für das eine Klassenberechtigung erforderlich ist, muss auch eine IR für einmotorige Flugzeuge für die Klassen- oder Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge erteilt werden, die sie innehaben.“;

25. Punkt FCL.700(a) erhält folgende Fassung:

„a) Inhaber einer Pilotenlizenz dürfen nur dann als Piloten eines Luftfahrzeugs handeln, wenn sie über eine gültige und geeignete Klassen- oder Musterberechtigung verfügen, es sei denn,

1. sie üben die mit einer LAPL verbundenen Rechte aus,
2. sie legen praktische Prüfungen oder Befähigungsüberprüfungen für die Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen ab,
3. sie erhalten Flugunterricht,
4. sie sind Inhaber einer nach Punkt FCL.820 erteilten Testflugberechtigung.“

26. In Punkt FCL.725 wird folgender Punkt (f) hinzugefügt:

„f) Antragstellern für den Erwerb einer Klassenberechtigung für TMG, die auch Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind, die auch Rechte zum Führen von TMG umfasst, wird dies in Bezug auf die Anforderungen in den Punkten (a), (b) und (c) vollständig angerechnet.“

27. Punkt FCL.740.A wird wie folgt geändert:

a) Punkt (a)(4) erhält folgende Fassung:

„4. Die Verlängerung einer BIR oder IR(A) kann, falls vorhanden, mit einer Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert werden.

b) Punkt (b)(1) erhält folgende Fassung:

„1. Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und TMG-Klassenberechtigungen. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und TMG-Klassenberechtigungen muss der Antragsteller“

c) Folgender Punkt (b)(5) wird hinzugefügt:

„5. Die Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten kann mit der Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer BIR nach Punkt FCL.835(g)(8) kombiniert werden.“

28. Punkt FCL.800 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (a) erhält folgende Fassung:

„a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit Rechten für das Führen von Flugzeugen oder TMG dürfen Kunstflüge nur dann durchführen, wenn sie Inhaber einer Kunstflugberechtigung nach diesem Punkt sind.“

b) Punkt (b)(1) erhält folgende Fassung:

„1. nach Erteilung der Lizenz mindestens 30 Stunden Flugzeit als PIC in Flugzeugen oder TMG,“

c) Punkt (b)(2)(ii) erhält folgende Fassung:

„ii) mindestens 5 Stunden Kunstflugunterricht in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb."

d) Punkt (c) erhält folgende Fassung:

„c) Die mit einer Kunstflugberechtigung verbundenen Rechte sind auf Kunstflug entweder in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb eingeschränkt, je nachdem, auf welchem Luftfahrzeug die Anforderungen von Punkt (b)(1) und Punkt (b)(2)(ii) erfüllt wurden. Diese Einschränkung wird auf Antrag aufgehoben, wenn ein Pilot mindestens 3 Schulungsflüge mit Fluglehrer, die den vollständigen Kunstfluglehrplan abdecken, in Flugzeugen oder TMG mit Motorantrieb erfolgreich absolviert hat."

e) Folgender Punkt (d) wird hinzugefügt:

„d) Antragsteller für den Erwerb einer Kunstflugberechtigung, die bereits Inhaber einer TMG-Klassenberechtigung sowie von Kunstflug-Fortgeschrittenenrechten für Segelflugzeuge nach Punkt SFCL.200(d) in Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind,

1. unterliegen nicht der in Punkt (c) festgelegten Einschränkung ihrer Kunstflugberechtigung auf Flugzeuge, sofern sie die Anforderungen von Punkt (b)(1) und Punkt (b)(2)(ii) auf Flugzeugen erfüllt haben oder

2. erhalten die vollständige Anrechnung in Bezug auf die Anforderungen nach Punkt (b) für die Erteilung einer auf TMG im Motorflug eingeschränkten Kunstflugberechtigung. Diese Einschränkung wird auf Antrag aufgehoben, wenn der Pilot die Ausbildung nach Punkt (c) abgeschlossen hat."

29. Punkt FCL.805 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (b)(2)(iii) erhält folgende Fassung:

„iii) ausgenommen Inhaber einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission 5 Eingewöhnungsflüge auf einem Segelflugzeug, das von einem Luftfahrzeug geschleppt wird."

b) Folgender Punkt (g) wird hinzugefügt:

„g) Antragstellern für den Erwerb einer Berechtigung für das Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern mit TMG nach diesem Punkt, die bereits Inhaber einer Berechtigung für das Schleppen von Segelflugzeugen oder Bannern nach Punkt SFCL.205 von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind oder gegebenenfalls alle Anforderungen für die Erteilung dieser Berechtigung erfüllen, wird dies in Bezug auf die Anforderungen von Punkt (b) bzw. Punkt (c) vollständig angerechnet."

30. Punkt FCL.810 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (a) wird wie folgt geändert:

i) Punkt (1) erhält folgende Fassung:

„1. Für die Ausübung der mit einer LPL oder einer PPL für Flugzeuge, TMG oder Luftschiffe verbundenen Rechte unter VFR-Bedingungen bei Nacht müssen Antragsteller innerhalb eines Zeitraums von bis zu 6 Monaten einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:"

ii) Folgender Punkt (4) wird hinzugefügt:

„4. Antragstellern für den Erwerb einer Nachtflugberechtigung für Flugzeuge oder TMG nach diesem Punkt, die bereits Inhaber einer TMG-Nachtflugberechtigung nach Punkt SFCL.210 von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind oder alle Anforderungen für die Erteilung dieser Berechtigung erfüllen, wird dies in Bezug auf die Anforderungen der Punkte (1) und (2) vollständig angerechnet."

b) Punkt (c) wird gestrichen.

31. In Punkt FCL.815 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„a) Rechte. Die Rechte des Inhabers einer Bergflugberechtigung bestehen in der Durchführung von Flügen mit Flugzeugen oder TMG von und zu Geländen, für die die entsprechende von den Mitgliedstaaten benannte Behörde festgelegt hat, dass eine solche Berechtigung erforderlich ist.

Inhaber einer LAPL oder einer PPL mit Rechten für das Führen von Flugzeugen oder TMG können eine erstmalige Bergberechtigung erlangen auf";

32. Punkt FCL.825 wird gestrichen.

33. Punkt FCL.830 wird gestrichen.

34. Folgender Punkt FCL.835 wird eingefügt:

„**FCL.835 Basis-Instrumentenflugberechtigung (BIR)**

a) Rechte und Bedingungen

1. Die Rechte eines BIR-Inhabers bestehen in der Durchführung von Flügen nach IFR auf Flugzeugen mit einem Piloten, für die er die Klassenberechtigungen innehat, ausgenommen Hochleistungsflugzeuge und Flugzeugvarianten, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten eine IR vorgegeben ist.

2. Die mit einer BIR verbundenen Rechte dürfen nur nach Punkt FCL.205.A ausgeübt werden.

3. Die mit einer BIR verbundenen Rechte dürfen nachts nur ausgeübt werden, wenn der Pilot eine Nachtflugberechtigung nach Punkt FCL.810 innehat.

4. Die mit einer BIR verbundenen Rechte für mehrmotorige Flugzeuge gelten auch für einmotorige Flugzeuge, für die der Pilot eine gültige Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge innehat.

5. Die Ausübung der mit einer BIR verbundenen Rechte unterliegt folgenden Bedingungen:

i) Die als Flugplatz-Betriebsminima verwendete Entscheidungshöhe (DH) oder Sinkflugmindesthöhe (MDH) muss mindestens 200 ft über dem Wert liegen, der sonst nach Punkt ‚NCO.OP.110 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen — Flugzeuge und Hubschrauber' und Punkt ‚NCO.OP.111 Flugplatz-Betriebsmindestbedingungen — NPA, APV, CAT I Flugbetrieb' von Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 berechnet würde.

ii) Die als Flugplatz-Betriebsminima verwendete Sicht darf nicht unter 1 500 m liegen.

iii) Der verantwortliche Pilot darf einen Flug nach Instrumentenflugregeln nicht aufnehmen oder einen Übergang vom Instrumenten- auf Sichtflug durchführen, es sei denn,

A) am Startflugplatz beträgt die Sicht mindestens 1 500 m und die Hauptwolkenuntergrenze mindestens 600 ft, oder es gelten die für die jeweilige Flugzeugkategorie veröffentlichten Mindestwerte für den Platzrundenanflug, je nachdem, welcher der beiden Werte größer ist, und

B) am Zielflugplatz und an jedem erforderlichen Ausweichflugplatz beträgt die Sicht den verfügbaren aktuellen meteorologischen Informationen zufolge für den Zeitraum von einer Stunde vor bis einer Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit oder von der tatsächlichen Abflugzeit bis eine Stunde nach der voraussichtlichen Ankunftszeit, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist, mindestens 1 500 m und die Hauptwolkenuntergrenze mindestens 600 ft oder es gilt der für die jeweilige Flugzeugkategorie veröffentlichte Mindestwert für den Platzrundenanflug oder die nach Punkt (i) um 200 ft erhöhte DH/MDH, je nachdem, welcher Wert größer ist.

b) Voraussetzungen. Antragsteller für den Erwerb einer BIR müssen mindestens Inhaber einer PPL(A) sein.

c) Ausbildungslehrgang. Bewerber um eine BIR müssen bei einer ATO

1. Theorieunterricht nach Punkt FCL.615(a) absolviert haben und

2. Flugunterricht absolviert haben, der die folgenden Instrumentenflug-Ausbildungsmodule umfasst:

i) Modul 1 — das Ausbildungsmodul für die Vermittlung von Kernfähigkeiten für die Befähigung zum Fliegen allein mit Hilfe von Instrumenten;

ii) Modul 2 — das Ausbildungsmodul für angewandte Flugfähigkeiten für den IFR-Abflug, Warteverfahren, 2D- und 3D-Anflugverfahren;

iii) Modul 3 — das Ausbildungsmodul für angewandte Flugfähigkeiten für Strecken- IFR-Verfahren und

iv) Modul 4 — (für den Erwerb einer BIR für mehrmotorige Flugzeuge) das Ausbildungsmodul für angewandte Flugfähigkeiten, das einen asymmetrischen Instrumentenanflug und Durchstartverfahren bei einem ausgefallenen Triebwerk umfasst, und

3. Flugunterricht absolviert haben, der folgende Anforderungen erfüllt:

i) Das in Punkt (c)(2)(i) genannte Modul muss zunächst abgeschlossen werden. Die in Punkt (c)(2)(ii) und Punkt (c)(2)(iii) genannten Module und gegebenenfalls das in Punkt (c)(2)(iv) genannte Modul können in einer vom Antragsteller gewählten Reihenfolge abgeschlossen werden.

ii) Die in Punkt (c)(2) genannten Module können in Flugzeugen, FSTD oder einer Kombination davon absolviert werden. Auf jeden Fall muss der Antragsteller eine Schulung in dem für die praktische Prüfung zu verwendenden Flugzeug absolvieren.

iii) Die in Punkt (c)(2)(i), Punkt (c)(2)(ii) und Punkt (c)(2)(iv) genannten Module können außerhalb einer ATO begonnen, müssen jedoch bei einer ATO abgeschlossen werden. Das in Punkt (c)(2)(iii) genannte Modul kann außerhalb einer ATO abgeschlossen werden.

iv) Ein Pilot, der keine Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge innehat, muss vor Beginn des in Punkt (c)(2)(iv) genannten Moduls die in Abschnitt H dieses Anhangs (Teil-FCL) genannte Ausbildung an mehrmotorigen Flugzeugen absolvieren.

d) Theoriekenntnisse. Bevor sie die praktische Prüfung ablegen, müssen Antragsteller im Rahmen von Prüfungen in den in Punkt FCL.615(b) genannten Sachgebieten ein den gewährten Rechten angemessenes Niveau an Theoriekenntnissen nachweisen. Die Prüfung der Theoriekenntnisse umfasst jeweils eine Prüfung für jedes Modul nach den Punkten (c)(2)(i), (c)(2)(ii) und (c)(2)(iii).

e) Praktische Prüfung. Nach Abschluss des Ausbildungslehrgangs nach Punkt (c) müssen die Antragsteller eine praktische Prüfung auf einem Flugzeug nach Anlage 7 absolvieren. Für den Erwerb einer BIR für mehrmotorige Flugzeuge muss die praktische Prüfung auf einem mehrmotorigen Flugzeug abgelegt werden. Für den Erwerb einer BIR für einmotorige Flugzeuge muss die praktische Prüfung auf einem einmotorigen Flugzeug abgelegt werden. Ein mehrmotoriges Flugzeug mit Motoren auf der Längsachse gilt für die Zwecke dieses Absatzes als einmotoriges Flugzeug.

f) Abweichend von Punkt (d) müssen Inhaber einer BIR, die auch Inhaber einer Klassenberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge sind und erstmals eine BIR für mehrmotorige Flugzeuge beantragen, einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren, der die Ausbildung nach Punkt (c)(2)(iv) umfasst, und die praktische Prüfung nach Punkt (e) bestehen.

g) Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

1. Eine BIR gilt für ein Jahr.

2. Antragsteller für die Verlängerung einer BIR müssen

i) innerhalb einer Frist von drei Monaten unmittelbar vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 bestanden haben oder

ii) innerhalb des Gültigkeitszeitraums sechs Stunden als PIC nach IFR, einschließlich drei Instrumentenanflugverfahren, sowie einen Schulungsflug von mindestens einer Stunde mit einem Lehrberechtigten absolviert haben, der Rechte für die Erteilung einer Ausbildung für den Erwerb der BIR innehat.

3. Für jede zweite anschließende Verlängerung muss der Inhaber der BIR eine Befähigungsüberprüfung nach Punkt (2)(i) auf einem Flugzeug ablegen.

4. Beschließt ein Pilot, die Verlängerungsanforderungen früher als nach Punkt (g)(2)(i) zu erfüllen, beginnt die neue Gültigkeitsdauer am Tag der Befähigungsüberprüfung.

5. Antragsteller, die den betreffenden Teil einer BIR-Befähigungsüberprüfung vor dem Ablaufdatum der BIR nicht bestehen, dürfen die BIR-Rechte erst dann wieder ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

6. Nach Ablauf einer BIR müssen Antragsteller für die Erneuerung ihrer Rechte(,)

i) um gegebenenfalls das erforderliche Befähigungsniveau zu erreichen, eine Auffrischungsschulung absolvieren, die von einer ATO angeboten wird, oder, falls die BIR bereits seit höchstens drei Jahren abgelaufen ist, von einem Lehrberechtigten angeboten wird, der Rechte für die Erteilung von Ausbildung für den Erwerb einer BIR innehat, und

ii) eine Befähigungsüberprüfung auf einem Flugzeug bestehen.

7. Für eine BIR für mehrmotorige Flugzeuge müssen die Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung oder Erneuerung sowie die Flugausbildung nach Punkt (g)(2)(ii) auf einem mehrmotorigen Flugzeug absolviert werden.

8. Die Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung oder Erneuerung einer BIR kann mit einer Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung oder Erneuerung einer Klassenberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten, auf deren Grundlage Rechte nach Punkt FCL.835(a)(1) ausgeübt werden können, kombiniert werden.

h) Antragstellern für den Erwerb einer BIR, die Inhaber einer PPL oder CPL nach Anhang I (Teil-FCL) und einer gültigen IR(A) sind, die nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago von einem Drittland ausgestellt wurde, kann dies auf den in Punkt (c)(2) genannten Ausbildungslehrgang vollständig angerechnet werden. Um die BIR zu erhalten, müssen Antragsteller

1. die praktische Prüfung nach Punkt (e) erfolgreich absolviert haben,

2. gegenüber dem Prüfer im Rahmen der praktischen Prüfung mündlich nachweisen, dass sie sich ein angemessenes Niveau an Theoriekenntnissen in Luftfahrtrecht, Meteorologie sowie Flugplanung und -durchführung angeeignet haben, und

3. eine Mindesterfahrung von mindestens 25 Stunden Flugzeit nach IFR als PIC auf Flugzeugen besitzen.

j) Dem Inhaber einer IR wird dies auf die Anforderungen in Punkt (c)(2) vollständig angerechnet."

35. Punkt FCL.915(c)(1) erhält folgende Fassung:

„c) Anrechnung auf weitere Lehrberechtigungen und für die Zwecke einer Verlängerung:

1. Die vollständige Anrechnung von Lehr- und Lernfähigkeiten kann gewährt werden:

i) Inhabern einer Lehrberechtigung, die weitere Lehrberechtigungen beantragen, und

ii) Antragstellern für den Erwerb einer Lehrberechtigung, die bereits Inhaber einer Lehrberechtigung nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind."

36. Punkt FCL.905.FI wird wie folgt geändert:

a) Punkt (a) erhält folgende Fassung:

„a) einer PPL und LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie,"

b) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

„b) von Klassen- und Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten,"

c) Punkt (g) erhält folgende Fassung:

„g) einer Schlepp- oder Kunstflugberechtigung, sofern diese Rechte gegeben sind und die Fluglehrer (FI) gegenüber einem nach Punkt (j) qualifizierten Fluglehrer (FI) ihre Befähigung nachgewiesen haben, Unterricht für den Erwerb dieser Berechtigung zu erteilen;"

d) Punkt (h) erhält folgende Fassung:

„h) einer BIR oder IR in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern die Fluglehrer (FI) die folgenden Bedingungen erfüllen:

1. Sie haben als Flugschüler den IRI-Ausbildungslehrgang absolviert und eine Kompetenzbeurteilung für den Erwerb der IRI-Berechtigung bestanden.

2. Sie genügen Punkt FCL.915.CRI(a), Punkt FCL.930.CRI und Punkt FCL.935, sofern es sich um mehrmotorige Flugzeuge handelt, und Punkt FCL.910.TRI(c)(1) und Punkt FCL.915.TRI(d)(2), sofern es sich um mehrmotorige Hubschrauber handelt.

Zusätzlich zu den Bedingungen nach Punkt (1) und (2):

3. Sie müssen, sofern sie im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrgangs bei einer ATO Schulungen an FSTD durchführen oder SPIC-Ausbildungsflüge überwachen, die unter IFR stattfinden, mindestens 50 Stunden Flugzeit unter IFR-Bedingungen nach Erteilung der BIR oder IR absolviert haben, wovon höchstens 10 Stunden auf Instrumentenbodenzeit in einem FFS, FTD 2/3 oder FNPT II entfallen dürfen.

4. Sie müssen, sofern sie Ausbildung auf einem Luftfahrzeug erbringen, mindestens 200 Stunden Flugzeit unter IFR absolviert haben, wovon bis zu 50 Stunden auf Instrumentenbodenzeit in einem FFS, einem FTD 2/3 oder einem FNPT II entfallen dürfen."

e) Punkt (j)(1) erhält folgende Fassung:

„1. sie haben mindestens 500 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie absolviert,"

37. Punkt FCL.910.FI wird wie folgt geändert:

a) Punkt (a) wird wie folgt geändert:

i) Punkt (1) erhält folgende Fassung:

„1. für die Erteilung einer PPL und LAPL,"

ii) Punkt 3 erhält folgende Fassung:

„3. für die Erteilung von Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten;“

b) Punkt (c)(3) erhält folgende Fassung:

„3. für FI(As) Flugunterricht über 15 Stunden oder 50 Starts, der den gesamten Ausbildungslehrplan für die Erteilung einer PPL(As) umfasst.“

38. Punkt FCL.915.FI(e) und Punkt FCL.915.FI(f) werden gestrichen.

39. Punkt FCL.930.FI(b) wird wie folgt geändert:

a) Punkt (2) erhält folgende Fassung:

„2. mindestens 100 Stunden Theorieunterricht mit Fortschrittsprüfungen,“

b) Punkt 3:

i) Punkt (ii) erhält folgende Fassung:

„ii) im Falle von FI(As) mindestens 20 Stunden Flugunterricht, davon 15 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer,“

ii) die Punkte (iii), (iv) und (v) werden gestrichen,

c) Punkt (4) erhält folgende Fassung

„4. Bei einem Antrag auf Erwerb einer FI-Berechtigung in einer anderen Luftfahrzeugkategorie werden Piloten, die Inhaber einer FI(A), (H) oder (As) sind oder waren, 55 Stunden auf die Anforderung nach Punkt (b)(2) angerechnet.“

40. Punkt FCL.940.FI(a) wird wie folgt geändert:

a) Punkt (1)(i)(A) erhält folgende Fassung:

„A) im Falle einer FI(A) und FI(H) mindestens 50 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie als FI, TRI, CRI, IRI, MI oder als Prüfer. Müssen die Rechte zur Erteilung von Unterricht für den Erwerb der BIR und IR verlängert werden, müssen 10 dieser 50 Stunden auf den Flugunterricht für den Erwerb einer BIR oder IR entfallen und innerhalb der dem Ablaufdatum der FI-Berechtigung unmittelbar vorangegangenen 12 Monate absolviert worden sein,“

b) Punkt (1)(i)(C) und Punkt (1)(i)(D) werden gestrichen,

c) Punkt (2) erhält folgende Fassung:

„2. Für mindestens jede zweite Verlängerung im Falle einer FI(A) oder FI(H) bzw. jede dritte Verlängerung im Falle einer FI(As), FI(S) und FI(B) müssen Inhaber der betreffenden FI-Berechtigung eine Kompetenzbeurteilung nach Punkt FCL.935 bestehen.“

41. Punkt FCL.905.TRI(a) erhält folgende Fassung:

„a) die Verlängerung und Erneuerung einer IR, sofern der TRI Inhaber einer gültigen IR ist,“

42. Punkt FCL.905.IRI(a) erhält folgende Fassung:

„a) Die Rechte eines IRI bestehen in der Ausbildung für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer BIR oder IR auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.“

43. Punkt FCL.915.IRI erhält folgende Fassung:

„**FCL.915.IRI**

Antragsteller für den Erwerb einer IRI-Berechtigung müssen

a) für den Erwerb einer IRI(A):

1. um eine Ausbildung an FSTD im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrgangs bei einer ATO anbieten zu können, mindestens 200 Stunden Flugzeit nach IFR nach Erteilung der BIR oder IR absolvieren, davon mindestens 50 Stunden auf Flugzeugen,

2. um Ausbildung auf einem Flugzeug anbieten zu können, mindestens 800 Stunden Flugzeit nach IFR absolviert haben, davon mindestens 400 Stunden auf Flugzeugen,

3. um eine IRI(A) für mehrmotorige Flugzeuge beantragen zu können, die Anforderungen von Punkt FCL.915.CRI (a), Punkt FCL.930.CRI und Punkt FCL.935 erfüllen;

b) für den Erwerb einer IRI(H):

1. um eine Ausbildung an FSTD im Rahmen eines genehmigten Ausbildungslehrgangs bei einer ATO anbieten zu können, mindestens 125 Stunden Flugzeit nach IFR nach Erteilung der IR absolvieren, davon mindestens 65 Stunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern,

2. um Ausbildung auf einem Hubschrauber anbieten zu können, mindestens 500 Stunden Flugzeit nach IFR absolviert haben, davon mindestens 250 Stunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern, und

3. um eine IR(H) für mehrmotorige Hubschrauber beantragen zu können, die Anforderungen nach Punkt FCL.905.FI(h)(2) erfüllen;

c) Antragsteller für den Erwerb einer IRI(As)-Berechtigung müssen mindestens 300 Stunden Flugzeit nach IFR absolviert haben, davon mindestens 100 Stunden Instrumentenflugzeit auf Luftschiffen."

44. Punkt FCL.905.STI(a)(2) erhält folgende Fassung:

„2. die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer BIR, einer IR und einer Klassen- oder Musterberechtigung für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten."

45. Punkt FCL.1005.FE(d) und (e) werden gestrichen.

46. Punkt FCL.1005.TRE(a)(2) erhält folgende Fassung:

„2. Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen und Instrumentenberechtigungen,"

47. Punkt FCL.1005.CRE(b)(4) erhält folgende Fassung:

„4. Verlängerung und Erneuerung von BIR, sofern der CRE Folgendes absolviert hat:

i) 1 500 Stunden Flugzeit als Pilot auf Flugzeugen und

ii) 450 Stunden Flugzeit unter IFR und";

48. Punkt FCL.1005.IRE erhält folgende Fassung:

„**FCL.1005.IRE IRE — Rechte**

Die Rechte von Inhabern einer Berechtigung als Prüfer für Instrumentenflugberechtigungen bestehen in der Durchführung von praktischen Prüfungen für die Erteilung von BIR oder IR und von Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von BIR oder IR."

49. Punkt FCL.1010.SFE(a)(1) und (2) werden wie folgt geändert:

„a) SFE(A)

Antragsteller für den Erwerb einer SFE(A)-Berechtigung müssen alle folgenden Bedingungen erfüllen:

1. Flugzeuge mit mehreren Piloten:

i) sie müssen Inhaber einer ATPL(A) und einer Musterberechtigung (gewesen) sein,

ii) sie müssen Inhaber einer SFI(A)-Berechtigung für das entsprechende Flugzeugmuster sein und

iii) sie müssen mindestens 1 500 Stunden Flugzeit als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten absolviert haben,

2. technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten:

i) sie müssen Inhaber einer CPL(A) oder ATPL(A) und einer Musterberechtigung sein,

ii) sie müssen Inhaber einer SFI(A)-Berechtigung für die entsprechende Flugzeugklasse oder das entsprechende Flugzeugmuster sein und

iii) sie müssen mindestens 500 Stunden Flugzeit als Pilot auf Flugzeugen mit einem Piloten absolviert haben,"

50. Punkt FCL.1005.FIE(c) wird wie folgt geändert:

„c) FIE(As). Die Rechte eines FIE auf Luftschiffen bestehen in der Durchführung von Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Lehrberechtigungen für Luftschiffe, sofern er Inhaber der entsprechenden Lehrberechtigung ist."

51. Punkt FCL.1010.FIE(d) und (e) werden gestrichen.

52. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Punkt 1 erhält folgende Fassung:

„1. **LAPL und PPL"**;

b) Die Punkte 1.1 und 1.2 erhalten folgende Fassung:

„1.1. Für die Erteilung einer LAPL werden dem Inhaber einer LAPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die Theoriekenntnisse vollständig auf die Anforderungen in Bezug auf die allgemeinen Sachgebiete nach Punkt FCL.120(a) angerechnet.

1.2. Für die Erteilung einer LAPL oder PPL werden dem Inhaber einer PPL, CPL oder ATPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die Theoriekenntnisse auf die Anforderungen in Bezug auf die allgemeinen Sachgebiete nach Punkt FCL.215(a) angerechnet. Diese Anrechnung gilt auch für Antragsteller für den Erwerb einer LAPL oder einer PPL, die Inhaber einer nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission ausgestellten BPL oder einer SPL nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sind, mit Ausnahme des Sachgebiets „Navigation", das nicht angerechnet werden darf."

c) Punkt 1.2a wird gestrichen.

d) Punkt 1.3 erhält folgende Fassung:

„1.3. Für die Erteilung einer PPL werden dem Inhaber einer LAPL in derselben Luftfahrzeugkategorie die Theoriekenntnisse vollständig auf die Anforderungen in Bezug auf den Theorieunterricht und die Theorieprüfung angerechnet."

e) Punkt 1.4 erhält folgende Fassung:

„1.4. Abweichend von Punkt 1.2 muss der Inhaber einer SPL, die nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 mit Rechten für das Führen von TMG erteilt wurde, für den Erwerb einer LAPL (A) nachweisen, dass er über ein angemessenes Niveau von Theoriekenntnissen für die Klasse der einmotorigen Landflugzeuge mit Kolbenmotor nach Punkt FCL.135.A(a)(2) verfügt."

f) Punkt 4.1 erhält folgende Fassung:

„4.1. Antragstellern für den Erwerb einer IR oder BIR, die die entsprechenden Theorieprüfungen für den Erwerb einer CPL in derselben Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen in Bezug auf die Theoriekenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:

— menschliches Leistungsvermögen,

— Meteorologie,"

53. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) In Teil A erhält der Absatz nach Punkt 9(f)(3)(ii) folgende Fassung:

„Antragstellern, die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet."

b) In Teil C erhält der Absatz nach Punkt 8(e)(2)(ii) folgende Fassung:

„Antragstellern, die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet."

c) In Teil D erhält Punkt 8(e) folgende Fassung:

„e) 10 Stunden Instrumentenflugausbildung, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I, FTD 2, FNPT II oder FFS sein dürfen. Antragstellern, die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet."

d) In Teil E erhält Punkt (3)(a) folgende Fassung:

„a) 150 Stunden Flugzeit absolviert haben, davon 50 Stunden als PIC auf Flugzeugen, wovon 10 Stunden Überlandflüge sein müssen.

Mit Ausnahme der Anforderung von 50 Stunden als PIC auf Flugzeugen können Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien wie nachstehend aufgeführt auf die 150 Stunden Flugzeit auf Flugzeugen angerechnet werden:

1. 20 Stunden auf Hubschraubern, wenn der Antragsteller Inhaber einer PPL(H) ist,

2. 50 Stunden auf Hubschraubern, wenn der Antragsteller Inhaber einer CPL(H) ist,

3. 10 Stunden auf TMG oder Segelflugzeugen,

4. 20 Stunden auf Luftschiffen, wenn der Antragsteller Inhaber einer PPL(As) ist,

5. 50 Stunden auf Luftschiffen, wenn der Antragsteller Inhaber einer CPL(As) ist."

e) in Teil E erhält Punkt 9 folgende Fassung:

„9. Antragstellern, die Inhaber einer gültigen IR(A) sind, wird dies auf die Instrumentenausbildungszeit mit Fluglehrer angerechnet. Antragstellern, die Inhaber einer gültigen IR(H) sind, wird dies mit bis zu 5 Stunden auf die Instrumentenausbildungszeit mit Fluglehrer angerechnet, wobei mindestens 5 Stunden Instrumentenausbildungszeit mit Fluglehrer auf einem Flugzeug absolviert werden müssen. Antragstellern, die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet."

f) in Teil E erhält Punkt 12(c) folgende Fassung:

„c) 10 Stunden Instrumentenflugausbildung, wovon bis zu 5 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I, FNPT II oder FFS sein dürfen. Antragsteller(n), die Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sind, werden bis zu 10 Stunden auf die erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet. In einem BITD absolvierte Stunden werden nicht angerechnet."

54. in Anlage 6 wird Teil A wie folgt geändert:

a) Punkt 2 erhält folgende Fassung:

„2. Antragsteller für die Teilnahme an einem modularen IR(A)-Lehrgang müssen Inhaber einer PPL(A) oder CPL(A) sein. Antragsteller für die Teilnahme an einem verfahrenstechnischen Instrumentenflugmodul die nicht Inhaber einer CPL(A) sind, müssen Inhaber einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung sein."

b) Punkt 10.1 erhält folgende Fassung:

„10.1. Inhabern einer CPL(A) oder einer BIR oder einer Lehrgangsbescheinigung über das Modul der Basis-Instrumentenflugberechtigung werden bis zu 10 Stunden auf die nach den Punkten 7 oder 8 insgesamt erforderliche Instrumentenausbildungszeit angerechnet."

55. Anlage 6 Teil Aa wird wie folgt geändert:

a) Die Punkte 9 und 10 werden zu Punkt 11 und Punkt 12 umnummeriert.

b) Folgende Punkte 9 und 10 werden eingefügt:

„9. Antragstellern für den Erwerb einer kompetenzbasierten modularen IR(A), die Inhaber einer BIR nach Punkt FCL.835 sind und mindestens 10 Stunden Instrumentenflugzeit im Rahmen eines Unterrichts bei einer ATO absolviert haben, kann dies in Bezug auf den Ausbildungslehrgang nach Punkt 4 angerechnet werden, sofern alle Sachgebiete einer kompetenzbasierten Instrumentenflugberechtigung in der BIR-Ausbildung abgedeckt und von der ATO bewertet wurden, die den kompetenzbasierten modularen Flugausbildungslehrgang anbietet.

10. Antragsteller für den Erwerb einer kompetenzbasierten modularen IR(A), die Inhaber einer BIR sind und eine Erfahrung von mindestens 50 Stunden Flugzeit unter IFR als PIC auf Flugzeugen haben, müssen

a) bei einer ATO

i) beurteilen lassen, ob ihre Theoriekenntnisse der kompetenzbasierten Instrumentenflugberechtigung ein annehmbares Niveau aufweisen,

ii) eine für die Erweiterung der IFR-Rechte nach Punkt FCL.605.IR(a) geeignete Flugausbildung absolvieren,

b) nach Abschluss von (a)

i) die praktische Prüfung für den Erwerb der IR(A) nach Anlage 7 erfolgreich absolvieren,

ii) gegenüber dem Prüfer im Rahmen der praktischen Prüfung mündlich nachweisen, dass sie sich ein angemessenes Niveau an Theoriekenntnissen in Luftrecht, Meteorologie sowie der Flugplanung und -durchführung angeeignet haben."

56. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel wird ersetzt durch „**Praktische BIR- und IR-Prüfung**

b) Punkt 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Antragsteller müssen Unterricht auf derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet werden soll und für die Zwecke der Ausbildung und Prüfung entsprechend ausgerüstet sein muss."

c) Punkt 9 erhält folgende Fassung:

„9. Die Antragsteller müssen gegenüber dem Prüfer angeben, welche Überprüfungen und Aufgaben sie ausführen, und die Funkeinrichtungen benennen. Überprüfungen werden gemäß der genehmigten Checkliste für das Luftfahrzeug durchgeführt, auf dem die Prüfung absolviert wird. Während der Vorbereitung auf die Prüfung vor dem Flug müssen die Antragsteller die Leistungseinstellungen und Geschwindigkeiten festlegen. Die Antragsteller müssen die Leistungsdaten für Start, Landeanflug und Landung gemäß dem Betriebshandbuch oder Flughandbuch für das verwendete Luftfahrzeug berechnen."

d) In Punkt 11 erhält am Ende der Tabelle für „Flugzeuge" der Text für die Fußnote (+ +) folgende Fassung:

„(++) Für die Erteilung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge nach Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden."

e) In Punkt 11 erhält am Ende der Tabelle für „Hubschrauber" der Text für die Fußnote (+) folgende Fassung:

„(+) Für die Erteilung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge nach Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden."

57. Der Titel von Anlage 9 erhält folgende Fassung: „**Ausbildung, praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für MPL, ATPL, Muster- und Klassenberechtigungen sowie Befähigungsüberprüfung für BIR und IR**"

58. Anlage 9 wird wie folgt geändert:

a) Teil B Punkt 5(l) erhält folgende Fassung:

„l) Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.

Abweichend von dem vorstehenden Unterabsatz dürfen in Fällen, in denen eine Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von PBN-Rechten keine RNP-APCH-Übung beinhaltet, die PBN-Rechte des Piloten nicht die RNP APCH einschließen. Die Einschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung, einschließlich einer RNP-APCH-Übung, absolviert hat."

b) Teil B Punkt 6(d) erhält folgende Fassung:

„d) Der Buchstabe „M" in der Spalte für die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung bedeutet, dass diese Übung verbindlich (mandatory) ist oder dass eine Auswahlmöglichkeit besteht, wenn mehr als eine Übung erscheint."

c) Teil B Punkt 6(j) erhält folgende Fassung:

„j) Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.

Abweichend von dem vorstehenden Unterabsatz dürfen in Fällen, in denen eine Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von PBN-Rechten keine RNP-APCH-Übung beinhaltet, die PBN-Rechte des Piloten nicht die RNP APCH einschließen. Die Einschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung, einschließlich einer RNP-APCH-Übung, absolviert hat."

d) In Teil B Punkt 6 erhält die Zeile für Übung 3.8.3.4 in der Tabelle nach Punkt (j) die folgende Fassung:

„3.8.3.4*	manuell, mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks während des Endanflugs, entweder bis zum Aufsetzen oder (je nach Anwendbarkeit) während des gesamten Fehlanflugverfahrens, beginnend i) vor Erreichen von 1 000 ft über Flugplatzhöhe und ii) nach Erreichen von 1 000 ft über Flugplatzhöhe. In Flugzeugen, die nicht als Verkehrsflugzeuge (JAR/FAR 25) oder als Zubringerflugzeuge (SFAR 23) zugelassen sind, muss der Anflug mit simuliertem Triebwerkausfall und darauf folgendem Durchstarten in Verbindung mit dem 2D-Anflug nach 3.8.4 ausgeführt werden. Das Durchstarten ist bei Erreichen der OCH/A einzuleiten, allerdings nicht später als bei Erreichen einer MDH/A von 500 ft über der Pistenschwelle. Bei Flugzeugen, die in Bezug auf Startmasse und Dichtehöhe Flugleistungswerte wie Verkehrsflugzeuge aufweisen, kann der Lehrberechtigte den Triebwerkausfall gemäß Übung 3.8.3.4 simulieren.	P — >	— >		M“	

e) In Teil B Punkt 6 wird in der Tabelle nach Punkt (j) die Zeile für Übung 3.8.3.5 gestrichen.

f) In Teil C wird ein neuer Punkt 8a eingefügt:

„8a. Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge als RNP APCH erfolgen. Ist ein RNP APCH praktisch nicht durchführbar, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.

Abweichend von dem vorstehenden Unterabsatz dürfen in Fällen, in denen eine Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung von PBN-Rechten keine RNP-APCH-Übung beinhaltet, die PBN-Rechte des Piloten nicht die RNP APCH einschließen. Die Einschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung, einschließlich einer RNP-APCH-Übung, absolviert hat.“

ANHANG II

Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.A.030 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (c) erhält folgende Fassung:

„c) Für die Ausübung

1. der mit einer Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz (LAPL), einer Ballonpilotenlizenz (BPL) nach Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 oder einer Segelflugzeugpilotenlizenz (SPL) nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 verbundenen Rechte benötigt der Pilot mindestens ein gültiges LAPL-Tauglichkeitszeugnis,

2. der mit einer Privatpilotenlizenz (PPL) verbundenen Rechte benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

3. der mit einer BPL verbundenen Rechte für die Zwecke

   i) der gewerblichen Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

   ii) eines anderen Flugbetriebs als der gewerblichen Beförderung von Fahrgästen mit Ballonen benötigt der Pilot, wenn sich mehr als 4 Personen an Bord befinden, mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

4. der mit einer SPL verbundenen Rechte für die Zwecke des gewerblichen Flugbetriebs mit Segelflugzeugen, mit Ausnahme des in Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genannten Flugbetriebs, benötigt der Pilot mindestens ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2,

5. der mit einer Lizenz für Berufspiloten (CPL), einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen (MPL) oder einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL) verbundenen Rechte benötigt der Pilot ein gültiges Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1."

b) Punkt (e) erhält folgende Fassung:

„e) Wenn eine Privatpilotenlizenz um eine Instrumentenflugberechtigung oder eine Basis-Instrumentenflugberechtigung ergänzt werden soll, muss der Lizenzinhaber sich Reintonaudiometrie-Untersuchungen mit der Periodizität und nach dem Standard, die für Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 vorgeschrieben sind, unterziehen."

ANHANG III

Anhang VI (Teil-ARA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission wird wie folgt geändert:

1. Punkt ARA.GEN.220(b) erhält folgende Fassung:

„b) Die zuständige Behörde führt und aktualisiert fortlaufend ein Verzeichnis aller von ihr ausgestellten Zeugnisse für Organisationen, FSTD-Qualifikationsbescheinigungen und Lizenzen, Zeugnisse und Bescheinigungen für Personal, aller ihr vorgelegten DTO-Erklärungen sowie der DTO-Ausbildungsprogramme, die sie im Hinblick auf die Einhaltung von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission überprüft oder genehmigt hat."

2. Punkt ARA.GEN.350 wird wie folgt geändert:

a) Der Einleitungssatz von Punkt (da) erhält folgende Fassung:

„da) Abweichend von den Punkten a bis d und für den Fall, dass die zuständige Behörde im Rahmen ihrer Aufsicht oder auf anderem Wege Nachweise dafür erhält, dass DTO die in Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten grundlegenden Anforderungen, die in Anhang I (Teil-FCL) und Anhang VIII (Teil-DTO) dieser Verordnung enthaltenen Anforderungen oder die Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission nicht erfüllen, wird die zuständige Behörde"

b) Punkt (e) erhält folgende Fassung:

„e) Unbeschadet weiterer Durchsetzungsmaßnahmen informiert die Behörde eines Mitgliedstaats, die gemäß den Bestimmungen von Punkt ARA.GEN.300(d) handelt, die zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaats oder die Agentur, wenn sie eine Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen von Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139 oder der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang VII (Teil-ORA) und Anhang VIII (Teil-DTO) dieser Verordnung oder der Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission seitens einer Organisation beanstandet, die von dieser zuständigen Behörde oder der Agentur zertifiziert wurde oder die dieser zuständigen Behörde oder der Agentur eine Erklärung vorgelegt hat."

3. Punkt ARA.GEN.360(a) erhält folgende Fassung:

„a) Beantragt ein Lizenzinhaber einen Wechsel der zuständigen Behörde nach Punkt FCL.015(e) von Anhang I (Teil-FCL), Punkt BFCL.015(f) von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Punkt SFCL.015(f) von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission, ersucht die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, unverzüglich die zuständige Behörde des Lizenzinhabers, Folgendes unverzüglich zu übermitteln:

1. eine Verifizierung der Lizenz;

2. Kopien der von dieser zuständigen Behörde nach Punkt ARA.GEN.220 und Punkt ARA.MED.150 aufbewahrten medizinischen Aufzeichnungen des Lizenzinhabers. Die medizinischen Aufzeichnungen müssen nach Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.A.015 übermittelt werden und eine vom medizinischen Sachverständigen überprüfte und unterzeichnete Zusammenfassung der einschlägigen Krankengeschichte des Antragstellers enthalten."

4. In Punkt ARA.FCL.200 wird folgender Punkt (e) hinzugefügt:

„e) Lehrberechtigte für die Erteilung von Lehrberechtigungen für FI(B) oder FI(S): Die zuständige Behörde entwickelt geeignete Verfahren für die Durchführung der in folgenden Punkten festgelegten Schulungsflüge unter Aufsicht:

1. Punkt BFCL.315(a)(5)(ii) und Punkt BFCL.360(a)(2) von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und

2. Punkt SFCL.315(a)(7)(ii) und Punkt SFCL.360(a)(2) von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission."

5. Punkt ARA.FCL.250(a)(3) erhält folgende Fassung:

„3. Der Lizenzinhaber erfüllt die geltenden Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission nicht mehr."

6. Punkt ARA.FCL.300(a) erhält folgende Fassung:

„a) Die zuständige Behörde trifft die notwendigen Vorkehrungen und legt Verfahren dafür fest, dass Antragsteller Prüfungen der Theoriekenntnisse gemäß den einschlägigen Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission ablegen können."

7. Nach Punkt ARA.ATO.105 wird der folgenden Punkt ARA.ATO.110 eingefügt:

„**ARA.ATO.110 Genehmigung von Mindestausrüstungslisten**

Erhält die zuständige Behörde einen Antrag auf Genehmigung einer Mindestausrüstungsliste nach Punkt ORO.MLR.105 von Anhang III (Teil-ORO) und Punkt NCC.GEN.101 von Anhang VI (Teil-NCC) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, verfährt sie nach Anhang II (Teil-ARO) Punkt ARO.OPS.205 jener Verordnung."

8. Punkt ARA.DTO.100(b) erhält folgende Fassung:

„b) Enthält die Erklärung nicht die erforderlichen Informationen oder enthält sie Informationen, die auf eine Nichteinhaltung der grundlegenden Anforderungen von Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139, der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang VIII (Teil-DTO) dieser Verordnung oder der Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission schließen lassen, verfährt die zuständige Behörde nach Punkt ARA.GEN.350(da)."

9. Punkt ARA.DTO.110(a) erhält folgende Fassung:

„a) Nachdem die zuständige Behörde nach Punkt DTO.GEN.115(c) von Anhang VIII (Teil-DTO) von einer DTO das Ausbildungsprogramm und etwaige Änderungen dieses Programms oder nach Punkt DTO.GEN.230(c) jenes Anhangs den Antrag auf Genehmigung des Ausbildungsprogramms erhalten hat, überprüft sie dieses Ausbildungsprogramm im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission."

10. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Der Einleitungssatz nach der Überschrift **Pilotenlizenz** erhält folgende Fassung:

„Die von einem Mitgliedstaat nach Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erteilte Flugbesatzungslizenz genügt den folgenden Spezifikationen:"

b) Punkt (b)(1)(III) erhält folgende Fassung:

„III. fortlaufende Nummer der Lizenz, beginnend mit dem UN-Ländercode des Landes, das die Lizenz ausstellt, gefolgt von ‚FCL', ‚BFCL' bzw. ‚SFCL' und einem Code aus Zahlen und/oder Buchstaben in arabischen Ziffern und lateinischen Schriftzeichen;"

c) Punkt (a)(2)(XII) erhält folgende Fassung:

„(XII) Berechtigungen, Zeugnisse und, im Falle von Ballonen und Segelflugzeugen, Rechte: Klasse, Muster, Lehrberechtigung usw., ggfs. mit Ablaufdatum. Sprechfunkrechte (Radio Telephony, R/T) können auf dem Lizenzformblatt oder auf einem getrennten Zeugnis eingetragen werden;"

d) Das Muster nach Punkt (c) mit der Überschrift „Titelseite" (EASA-Formblatt 141 Ausgabe 2) wird wie folgt geändert:

i) Die Formulierung „Ausgestellt gemäß Teil-FCL" wird ersetzt durch:

„Ausgestellt nach Teil-FCL/Teil-BFCL/Teil-SFCL (Nichtzutreffendes bitte streichen)"

ii) Die Formulierung „Diese Lizenz entspricht ICAO-Standards, außer bei LAPL- und EIR-Rechten" wird ersetzt durch:

„Diese Lizenz erfüllt die ICAO-Richtlinien, außer im Falle der LAPL- und BIR-Rechte oder falls ein LAPL-Tauglichkeitszeugnis beigefügt ist"

e) In dem Muster nach der Überschrift „Seite 2" wird die Formulierung „Die fortlaufende Nummer der Lizenz beginnt immer mit dem UN-Ländercode des Staats, der die Lizenz erteilt, gefolgt von ‚FCL'" (Anmerkung zu Feld III — Lizenznummer) ersetzt durch:

„Die fortlaufende Nummer der Lizenz beginnt stets mit dem UN-Ländercode des Staats, der die Lizenz erteilt, gefolgt von ‚FCL', ‚BFCL' bzw. ‚SFCL'";

f) Das Muster nach der Überschrift „Seite 3“ wird wie folgt geändert:

i) Die Formulierung „Abkürzungen werden wie in Teil-FCL verwendet (z. B. PPL(H), ATPL (A) usw.)“ (Formulierung in Verbindung mit Feld II — Titel der Lizenz, Datum der Ersterteilung und Ländercode) erhält folgende Fassung:

„Abkürzungen werden wie in Teil-FCL (z. B. PPL(H), ATPL(A) usw.) Teil-BFCL und Teil-SFCL verwendet“

ii) Nach der Formulierung „Im Fall von LAPL: LAPL nicht gemäß ICAO-Standards erteilt“ (Formulierung in Verbindung mit Feld XIII — Bemerkungen) wird folgende Formulierung angefügt:

„Im Fall von SPL, mit Ausnahme der in Artikel 3b Absatz 2 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genannten Fälle: Rechte für Kunstflug und Wolkenflug mit Segelflugzeugen sowie für Startmethoden (launching) nach Anhang III (Teil-SFCL) Punkt SFCL.155, Punkt SFCL.200 bzw. Punkt SFCL.215 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission.“

11. Anlage III erhält folgende Fassung:

„ZEUGNIS FÜR ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATIONEN (ATO)

Europäische Union *

Zuständige Behörde

ZEUGNIS ALS ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATION

[NUMMER DES ZEUGNISSES/REFERENZ]

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission [und Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission/Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission (NACH BEDARF ANPASSEN)] und vorbehaltlich der nachstehenden Bedingungen zertifiziert [zuständige Behörde] hiermit

[NAME DER AUSBILDUNGSORGANISATION]

[ANSCHRIFT DER AUSBILDUNGSORGANISATION]

als nach Teil-ORA zertifizierte Ausbildungsorganisation mit der Berechtigung zur Durchführung von Teil-FCL- [Teil-BFCL-] [Teil-SFCL-] Ausbildungslehrgängen, einschließlich der Verwendung von FSTD, wie in der beigefügten Ausbildungslehrgangszulassung aufgeführt [NACH BEDARF ANPASSEN].

BEDINGUNGEN:

Dieses Zeugnis ist auf die Rechte und den Umfang der Durchführung von Ausbildungslehrgängen, einschließlich der Verwendung von FSTD, wie in der beigefügten Ausbildungslehrgangszulassung aufgeführt, beschränkt.

Dieses Zeugnis ist gültig, solange die zugelassene Organisation Teil-ORA, Teil-FCL, Teil-BFCL, Teil-SFCL [NACH BEDARF ANPASSEN] und sonstige einschlägige Vorschriften erfüllt.

Vorbehaltlich der Einhaltung der vorstehenden Bedingungen bleibt dieses Zeugnis gültig, solange es nicht zurückgegeben, ersetzt, eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen wird.

Datum der Ausstellung:

Unterschrift

[Zuständige Behörde]

* ‚Europäische Union‘ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen.

EASA-FORMBLATT 143 Ausgabe 2 — Seite 1/2

ZEUGNIS ALS ZUGELASSENE AUSBILDUNGSORGANISATION

ZULASSUNG FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON AUSBILDUNGSLEHRGÄNGEN

Anlage zum ATO-Zeugnis Nr.:

[NUMMER DES ZEUGNISSES/REFERENZ]

[NAME DER AUSBILDUNGSORGANISATION]

hat das Recht erhalten, die folgenden Teil-FCL/Teil-BFCL/Teil-SFCL/[NACH BEDARF ANPASSEN] — Lehrgänge anzubieten und durchzuführen und die folgenden FSTD zu verwenden:

Ausbildungslehrgang	Verwendete FSTD, einschließlich Buchstabencode ([1])

([1]) wie auf der Qualifikationsbescheinigung angegeben

Diese Ausbildungslehrgangszulassung bleibt gültig, solange:

a) das ATO-Zeugnis nicht zurückgegeben, ersetzt, eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen wird, und

b) alle Betriebsabläufe nach Teil-ORA, Teil-FCL, Teil-BFCL, Teil-SFCL [NACH BEDARF ANPASSEN] und sonstigen einschlägigen Vorschriften und, falls zutreffend, den in den Unterlagen der Organisation festgelegten Verfahren, sofern nach Teil-ORA gefordert, durchgeführt werden.

Datum der Ausstellung:

Unterschrift:[Zuständige Behörde]

Für den Mitgliedstaat/EASA

EASA-FORMBLATT 143 Ausgabe 2 — Seite 2/2“.

12. Anlage VIII erhält folgende Fassung:

„**Genehmigung des Ausbildungsprogramms**

einer erklärten Ausbildungsorganisation (DTO)

Europäische Union (*)

Zuständige Behörde

Ausstellende Behörde:

Name der DTO:

DTO-Referenznummer:

Genehmigte(s) Ausbildungsprogramm(e):	*Dok. Nr.*	*Bemerkungen:*
Prüfer-Standardisierung — FE(S), FE(B) (* *) Prüfer-Auffrischungskurs — FE(S), FE(B) (* *)		

Die vorstehend genannte zuständige Behörde hat das/die vorstehende(n) Ausbildungsprogramm(e) geprüft und die Einhaltung der Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL) dieser Verordnung, Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission festgestellt.

Datum der Ausstellung:

Unterschrift [Zuständige Behörde]

(*) ‚Europäische Union‘ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen.

(**) Je nach Bedarf anzupassen.

EASA-Formblatt XXX Ausgabe 2 — Seite 1/1“.

ANHANG IV

Anhang VII (Teil-ORA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission wird wie folgt geändert:

1. Punkt ORA.ATO.110 wird wie folgt geändert:

   a) Punkt (b)(1) erhält folgende Fassung:

      „1. Sicherstellung, dass die angebotene Ausbildung in Einklang ist mit Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission, und, im Fall einer Testflugausbildung, dass die einschlägigen Anforderungen von Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission und das Ausbildungsprogramm festgelegt wurden,“

   b) Punkt (d) erhält folgende Fassung:

      „d) Fluglehrer und Lehrberechtigte für die Flugsimulationsübungsausbildung müssen die Qualifikationen besitzen, die nach Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission für die Art der von ihnen erteilten Ausbildung vorgeschrieben sind.“

2. Punkt ORA.ATO.125(b) erhält folgende Fassung:

   „b) Das Ausbildungsprogramm muss den Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission und, im Fall einer Testflugausbildung, den einschlägigen Anforderungen von Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission genügen.“

ANHANG V

Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission wird wie folgt geändert:

1. Punkt DTO.GEN.110 wird wie folgt geändert:

   a) Die Punkte (a)(3) und (4) erhalten folgende Fassung:

      „3. für Segelflugzeuge gemäß den Anforderungen von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission:

         a) Theorieunterricht für den Erwerb einer SPL,

         b) Flugunterricht für den Erwerb einer SPL,

         c) Ausbildung im Hinblick auf die Erweiterung von Rechten für das Führen von Segelflugzeugen oder TMG nach Punkt SFCL.150,

         d) Ausbildung im Hinblick auf zusätzliche Startmethoden (launching) nach Punkt SFCL.155,

         e) Ausbildung im Hinblick auf den Erwerb zusätzlicher Berechtigungen und Rechte: Erwerb von Kunstflug-Basisrechten oder Kunstflug-Fortgeschrittenenrechten, Berechtigungen für das Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern, TMG-Nachtflugberechtigungen und Rechten für den Wolkenflug mit Segelflugzeugen,

         f) Ausbildung für den Erwerb einer Fluglehrerberechtigung für Segelflugzeuge (FI(S)),

         g) FI(S)-Auffrischungslehrgang,

      4. für Ballone gemäß den Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/1976 der Kommission:

         a) Theorieunterricht für den Erwerb einer BPL,

         b) Flugunterricht für den Erwerb einer BPL,

         c) Ausbildung im Hinblick auf die Klassen- oder Gruppenerweiterung nach Punkt BFCL.150,

         d) Ausbildung im Hinblick auf zusätzliche Berechtigungen: Berechtigung für Fesselaufstieg in Heißluftballonen, Nachtflug und für gewerblichen Flugbetrieb,

         g) Ausbildung für den Erwerb einer Fluglehrerberechtigung für Ballone (FI(B)),

         h) FI(B) Auffrischungslehrgang."

   b) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

      „b) Eine DTO ist befugt, auch Prüferlehrgänge nach Punkt BFCL.430 und Punkt BFCL.460(b)(1) von Anhang II (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission für FE(B) sowie nach Punkt SFCL.430 und Punkt SFCL.460(b)(1) von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission für FE(S) anzubieten, sofern die DTO eine Erklärung nach Punkt DTO.GEN.115 vorgelegt und die zuständige Behörde das Ausbildungsprogramm nach Punkt DTO.GEN.230(c) genehmigt hat."

2. Punkt DTO.GEN.115(a)(8) erhält folgende Fassung:

   „(8) eine Erklärung, in der bestätigt wird, dass die DTO bei der Durchführung aller unter die Erklärung fallenden Ausbildungstätigkeiten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139, die Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL) und Anhang VIII (Teil-DTO) dieser Verordnung sowie die Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission erfüllt und auch in Zukunft erfüllen wird."

3. Punkt DTO.GEN.210 wird wie folgt geändert:

   a) Punkt (a)(2) erhält folgende Fassung:

      „i) die durchgeführte Ausbildung entspricht den Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission oder Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission sowie dem DTO-Ausbildungsprogramm,"

b) Punkt (e) erhält folgende Fassung:

„e) Fluglehrer und Lehrberechtigte für die Flugsimulationsübungsausbildung müssen die Qualifikationen besitzen, die nach Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und nach Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission für die Art der von ihnen erteilten Ausbildung vorgeschrieben sind."

4. Punkt DTO.GEN.230 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (b) erhält folgende Fassung:

„b) Die Ausbildungsprogramme müssen den Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genügen."

b) Punkt (c) erhält folgende Fassung:

„c) Eine DTO ist nur dann berechtigt, die in Punkt DTO.GEN.110(b) genannte Ausbildung anzubieten, wenn ihr Ausbildungsprogramm für diese Ausbildung, einschließlich etwaiger Änderungen, von der zuständigen Behörde auf Antrag der DTO nach Punkt ARA.DTO.110 genehmigt wurde, und diese bestätigt hat, dass das Ausbildungsprogramm, einschließlich etwaiger Änderungen, den Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL), Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission bzw. Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission genügt. Eine DTO beantragt diese Genehmigung, indem sie ihre Erklärung nach Punkt DTO.GEN.115 vorlegt."

5. In Anlage 1 erhält Punkt 9 folgende Fassung:

„9.	**Erklärung** Die DTO hat eine Sicherheitsstrategie gemäß Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission, insbesondere nach Punkt DTO.GEN.210(a)(1)(ii), entwickelt und wird diese Strategie während aller unter diese Erklärung fallenden Ausbildungstätigkeiten anwenden. Die DTO erfüllt bei allen unter diese Erklärung fallenden Ausbildungstätigkeiten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139, die Anforderungen von Anhang I (Teil-FCL) und Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission sowie die Anforderungen von Anhang III (Teil-BFCL) der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission und von Anhang III (Teil-SFCL) der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 der Kommission und wird sie weiterhin erfüllen. Wir bestätigen, dass die in dieser Erklärung und ihren Anhängen (falls zutreffend) aufgeführten Informationen vollständig und richtig sind. Name, Datum und Unterschrift des Vertreters der DTO Name, Datum und Unterschrift des Ausbildungsleiters der DTO"