2024/2076

25.7.2024

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2024/2076

af 24. juli 2024

om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 og (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår præcisering af kravene til andenpiloter til afløsning ved marchhøjde, ajourføring af kravene til certificering af flyvebesætninger og udstedelse af helbredsgodkendelser og forbedringer for almenflyvning

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 Europa-Parlamentets og Rådets 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 23, 27 og 31, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 ([2]) fastsættes kravene 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) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([3]) fastsættes tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer.

(3) I henhold til artikel 140, stk. 2, litra b), i forordning (EU) 2018/1139 skal forordning (EU) nr. 1178/2011 tilpasses til forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår definitionen af komplekse motordrevne luftfartøjer, som blev indarbejdet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 ([4]), der blev ophævet ved forordning (EU) 2018/1139. Forordning (EU) nr. 1178/2011 bør derfor ændres.

(4) For så vidt angår enmotorede flyvemaskiner bør forordning (EU) nr. 1178/2011 ændres for at afspejle den seneste tekniske udvikling og tage hensyn til fremtidige konstruktioner, som f.eks. konstruktioner med elektriske motorer og hybridmotorer, som består af komponenter til både termiske og elektriske motorer.

(5) Forordning (EU) nr. 1178/2011 bør også ændres for at præcisere og ajourføre bestemmelserne heri på grundlag af spørgsmål fremhævet over for Det Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur af dets rådgivende organer, som blev konstateret ved aktiviteter til støtte for overvågning og gennemførelse, eller som blev udpeget som problematiske specifikt for almenflyvning eller udstedelse af flyvemedicinske helbredsgodkendelser.

(6) Ved forenkling af kravene til forlængelse af rettigheder til bjergflyvning bør der indføres passende overgangsbestemmelser for at sikre en gnidningsfri overgang fra de gældende til de fremtidige krav.

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj).

(7) Bestemmelserne for andenpiloter til afløsning ved marchhøjde (cruise relief), i både forordning (EU) nr. 1178/2011 og (EU) nr. 965/2012 bør revideres for at sikre passende træning af disse piloter og for at indføre passende operationelle procedurer for overdragelse af kommandoen mellem flyvebesætningsmedlemmer.

(8) Bestemmelserne for piloter, der er fyldt 60 år, og som er involveret i helikopterambulancetjenester (HEMS-operationer) med én pilot i både forordning (EU) nr. 1178/2011 og (EU) nr. 965/2012, bør revideres for at lette en højere dækning af HEMS-operationer, og på den måde skabe balance mellem behovet for øget adgang til lægetjenester og den risiko, der er forbundet med operationer med piloter, der er fyldt 60 år.

(9) Eftersom medicinsk forskning kræver strenge protokoller, bør bestemmelserne i forordning (EU) nr. 1178/2011 og (EU) nr. 965/2012 om særlige helbredsmæssige omstændigheder revideres for at sikre, at de er egnede til formålet, ikke har nogen negativ indvirkning på flyvesikkerheden og sikrer overholdelse af etablerede principper for medicinsk forskning.

(10) De bestemmelser, der giver personer mulighed for at ansøge om at få ændret deres kompetente myndighed, bør revideres, så de også gælder for indehavere af helbredsgodkendelser, som endnu ikke har fået udstedt et certifikat.

(11) Eftersom Organisationen for International Civil Luftfart anbefaler, at sundhedsrisikofaktorer og forebyggende rådgivning vurderes, bør de lægelige krav revideres med henblik på at muliggøre en vurdering af sundhedsrisici og kardiovaskulære risikofaktorer.

(12) Bestemmelserne for den flyvemedicinske vurdering bør revideres for at sikre, at der tages behørigt hensyn til aldringens degenerative virkninger på kroppens systemer.

(13) Ændringer af kravene til helbredsgodkendelser, til flyvelæger og til flyvemedicinske centre samt ændringer af aldersbegrænsningerne for piloter, der udfører HEMS-flyvninger, bør finde udsat anvendelse for at give medlemsstaternes kompetente myndigheder den tid, der er behov for til at forberede gennemførelsen af disse lovgivningsmæssige ændringer.

(14) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur har udarbejdet et udkast til gennemførelsesbestemmelser og indsendt det til Kommissionen med udtalelse nr. 05/2023 i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.

(15) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127, stk. 1, i forordningen (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

   a) Nr. 3) udgår.

   b) Følgende indsættes som nr. 3a) og 3b):

      »3a) »kompleks flyvemaskine«: en flyvemaskine, der har én af følgende egenskaber:

         i) en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg

         ii) en certificeret maksimal kabinekonfiguration på over 19 passagersæder

         iii) en certificering til flyvning med en besætning på mindst to piloter

         iv) er udstyret med én eller flere turbojetmotorer eller mere end én turbopropmotor

      3b) »kompleks helikopter«: en helikopter, der har én af følgende egenskaber:

         i) med en maksimalt certificeret startmasse på over 3 175 kg

ii) med en godkendt maksimal kabinekonfiguration på over ni passagersæder

iii) en certificering til flyvning med en besætning på mindst to piloter«.

c) Følgende indsættes som nr. 8c) og 8d):

»8c) »SEP-flyvemaskine«: en enmotoret flyvemaskine med én pilot, hvortil der ikke kræves typerettigheder, og hvis eneste centrale fremdriftssystem styres af én eneste kraftkontrol, og som drives af en af følgende motortyper:

a) en stempelmotor

b) et elektrisk motorsystem, som hvis dette er specificeret i henhold til certificeringsprocessen i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, kan bestå af mere end én elektrisk motor

c) et hybridmotorsystem, som består af en stempelmotor og en elektrisk motor, hvis dette er specificeret i henhold til certificeringsprocessen i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012

8d) »SEP-helikopter«: en enmotoret helikopter med én pilot, som drives af en stempelmotor«.

2) Artikel 3, stk. 1, affattes således:

»1. Med forbehold af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/723 (*) skal piloter, der opererer de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) og ii), i forordning (EU) 2018/1139, opfylde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag I og IV til nærværende forordning.

(*) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/723 af 4. marts 2020 om fastsættelse af detaljerede regler om anerkendelse af tredjelandes certificering af piloter og om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 (EUT L 170 af 2.6.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).«

3) Følgende indsættes som artikel 3a:

»*Artikel 3a*

Overgangsforanstaltninger for protokoller for medicinsk vurdering anvendt i overensstemmelse med punkt ARA.MED.330 i bilag VI (del-ARA) og helbredsgodkendelser udstedt på grundlag heraf

1. De kompetente myndigheder, der er involveret i protokoller for medicinsk vurdering, eller som ønsker at tilslutte sig en eksisterende protokol for medicinsk vurdering i overensstemmelse med punkt ARA.MED.330 i bilag VI (Del-ARA) som finder anvendelse inden den 13. februar 2025 må fortsat anvende eller tilslutte sig den relevante protokol indtil dens udløb, hvis gyldigheden er fastsat inden den 13. august 2024.

2. Indehavere af helbredsgodkendelser udstedt i overensstemmelse med de protokoller for medicinsk vurdering, som er omhandlet i stk. 1, må udøve de rettigheder som deres pilotcertifikater giver dem på grundlag af deres helbredsgodkendelser, så længe de relevante protokoller for medicinsk vurdering finder anvendelse i overensstemmelse med stk. 1.«

4) Artikel 4, stk. 7, litra b), nr. iii), affattes således:

»iii) SEP-flyvemaskiner og SEP-helikoptere med en maksimal startmasse på ikke over 2 000 kg«.

5) Følgende indsættes som artikel 4h:

»*Artikel 4h*

Overgangsforanstaltninger for indehavere af rettigheder til bjergflyvning

Indehavere af rettigheder til bjergflyvning, som blev udstedt inden den. 13. august 2024 med en påtegnet udløbsdato i overensstemmelse med punkt FCL.815 i bilag I, skal tage følgende skridt for fortsat at kunne udøve deres rettigheder efter den dato:

a) få genudstedt en rettighed til bjergflyvning af den kompetente myndighed uden en udløbsdato

b) overholde punkt FCL.815, litra d), i bilag I, medmindre de inden for de foregående to år har fået forlænget deres rettighed til bjergflyvning i overensstemmelse med punkt FCL.815, litra e), i bilag I, som finder anvendelse indtil den 12. august 2024«.

6) Bilag I ændres som angivet i bilag I til nærværende forordning

7) Bilag IV ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning

8) Bilag VI ændres som angivet i bilag III til nærværende forordning

9) Bilag VII ændres som angivet i bilag IV til nærværende forordning

10) Bilag VIII ændres som angivet i bilag V til nærværende forordning.

Artikel 2

I forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

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

2) Bilag V (del-SPA) ændres i overensstemmelse med bilag VII til nærværende forordning.

Artikel 3

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

Følgende ændringer finder anvendelse fra 13. februar 2025:

1) punkt 7 i bilag I

2) bilag II

3) punkt 6)-18), 22) og 23), i bilag III

4) punkt 2)-9), i bilag IV

5) bilag VII.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. juli 2024.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

Ændring af bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011

Bilag I ændres således:

1) Punkt FCL.015, litra e), affattes således:

»e) Indehaveren af et certifikat, som er udstedt i henhold til dette bilag (del-FCL), kan ansøge en anden medlemsstats kompetente myndighed om ændring af kompetent myndighed for alle certifikater i vedkommendes besiddelse, jf. litra d). Indehavere af helbredsgodkendelser udstedt i overensstemmelse med bilag IV (del-MED), som endnu ikke har et pilotcertifikat, har ret til at indgive en ansøgning om ændring af den kompetente myndighed for så vidt angår alle lægejournaler, der opbevares af den kompetente myndighed.«

2) Punkt FCL.020, litra a), affattes således:

»a) En flyveelev må ikke flyve alene, medmindre vedkommende opfylder følgende betingelser:

1) er autoriseret hertil og overvåges af en flyveinstruktør

2) forud for modtagelse af autorisationen, som er angivet i punkt 1) har opnået kompetencen til at føre det relevante luftfartøj sikkert under den planlagte soloflyvning.«

3) I punkt FCL.025 foretages følgende ændringer:

a) litra b), nr. 4) og 5), affattes således:

»4) Hvis personer, der ansøger om udstedelse af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL), et privat pilotcertifikat (PPL) eller en grundlæggende instrumentrettighed (BIR), ikke har bestået én af eksamensopgaverne under teoriprøven efter fire forsøg eller ikke har bestået alle opgaver inden for den periode, der er nævnt i litra b), nr. 2), skal de besvare alle eksamensopgaverne i teoriprøven på ny.

5) Før ansøgerne tager alle eksamensopgaverne i teoriprøven på ny, skal de have yderligere træning hos en DTO eller en ATO. Omfanget af den påkrævede træning fastlægges af DTO eller ATO på grundlag af ansøgernes behov.«

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

»ii) i en periode på 36 måneder for udstedelse af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat, et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer eller en instrumentrettighed (IR)«

4) I punkt FCL.035, litra b), tilføjes følgende nr. 6):

»6) Når tillæg 1 omfatter en godskrivning for emnet »kommunikation« gælder alle følgende forhold:

i) der godskrives kun for træning og prøver for dette emne, hvis ansøgerne under tidligere teoriprøver, i overensstemmelse med ARA.FCL.300 i bilag VI, enten har gennemført emnet »kommunikation« eller både emnerne »VFR-kommunikation« og »IFR-kommunikation«

ii) ansøgere, som enten kun har gennemført emnet »VFR-kommunikation« eller kun har gennemført emnet »IFR-kommunikation«, skal gennemføre teoriundervisning i emnet »kommunikation«, hvis varighed kan reduceres på grundlag af ATO'ens vurdering af ansøgerne. For ansøgere, som har gennemført emnet »VFR-kommunikation«, kan aspekter der alene vedrører VFR-kommunikation reduceres. For ansøgere, som har gennemført emnet »IFR-kommunikation«, kan aspekter der alene vedrører IFR-kommunikation reduceres. Ansøgerne skal under alle omstændigheder gennemføre teoriprøven for emnet »kommunikation«.«

5) Punkt FCL.045, litra d), affattes således:

»d) En flyveelev skal på alle solorundflyvninger medbringe dokumentation for den autorisation, der kræves i punkt FCL.020, litra a), nr. 1.«

6) FCL.060, litra b), nr. 3), affattes således:

»3) som andenpilot til afløsning ved marchhøjde (cruise relief), medmindre denne i løbet af de foregående 90 dage har gennemført en af følgende:

i) flyvning i mindste tre rutesektorer som andenpilot til afløsning ved marchhøjde (cruise relief) i den relevante luftfartøjstype

ii) træning, hvis indhold fastlægges af operatøren, og som omfatter mindst tre rutesektorer som andenpilot til afløsning ved marchhøjde (cruise relief) i en FSTD, som repræsenterer den relevante luftfartøjstype

iii) periodisk træning i overensstemmelse med subpart FC (ORO.FC) i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012

iv) en duelighedsprøve for andenpiloter til afløsning ved marchhøjde (cruise relief) i overensstemmelse med tillæg 9.«

7) Punkt FCL.065, litra a), affattes således:

»a) 60-64 år. Flyvemaskiner og helikoptere. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 60 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport bortset fra som medlem af en besætning med flere piloter. Disse indehavere har undtagelsesvis kompetence til at fungere som piloter på et luftfartøj, der udfører helikopterambulancetjenester med én pilot i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 965/2012, forudsat at de overholder de gældende krav, som er specificeret med henblik herpå i nævnte forordning og i bilag IV (del-MED) til nærværende forordning.«

8) Punkt FCL.115 affattes således:

»FCL.115 LAPL – Træningskursus

a) Ansøgere til et LAPL skal gennemføre et træningskursus hos en DTO eller en ATO. Dette træningskursus skal omfatte:

1) teoriundervisning og flyveinstruktion af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet det LAPL, der ansøges om

2) i tillæg for LAPL(H), obligatoriske træningselementer for den relevante helikoptertype, som defineret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012.

b) Teoriundervisning og flyveinstruktion kan fuldføres hos en anden DTO eller en anden ATO end den, hvor ansøgerne påbegyndte træningen.

c) I forbindelse med træning med henblik på SEP-flyvemaskiner-søklasse, skal elementerne i afsnit B (Specifikke krav for flyvemaskinekategorien), nr. 7 (Klasserettigheder — sø) i tillæg 9 tages i betragtning.

d) Ansøgere til et LAPL kan få godskrevet tidligere PPL-træning, som de har gennemgået i overensstemmelse med subpart C i samme luftfartøjskategori, på grundlag af en vurdering af ansøgeren foretaget af den ATO eller den DTO, som er ansvarlig for LAPL-træningskurset. Under alle omstændigheder skal ansøgerne opfylde de krav om erfaring, som er fastsat i punkt FCL.110.A, litra a) eller FCL.110.H, litra a), alt efter hvad der er relevant.«

9) Punkt FCL.105.A, litra a), affattes således:

»a) *Beføjelser*

En indehaver af et LAPL til flyvemaskiner har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på SEP-flyvemaskiner — land (SEP(land)), SEP-flyvemaskiner — sø (SEP(sø)) eller TMG med en maksimal certificeret startmasse på 2 000 kg eller derunder med højst tre passagerer, således at der aldrig er flere end fire personer om bord på luftfartøjet.«

10) FCL.110.A, litra c), affattes således:

»c) Godskrivning. Ansøgere med tidligere erfaring som luftfartøjschef kan få godskrivning med henblik på overholdelse af kravene i litra a) på følgende betingelser:

1) på grundlag af en flyvebedømmelse inden optagelsen bestemmer den DTO eller ATO, hvor piloten gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men dette må under ingen omstændigheder:

i) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef

ii) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)

iii) omfatte kravene i litra a), nr. 2)

2) tidligere erfaring som luftfartøjschef i luftfartøjer, der er omfattet af en afgørelse truffet af en medlemsstat i henhold til artikel 2, stk. 8, litra a) eller c), i forordning (EU) 2018/1139, eller som er omfattet af anvendelsesområdet for bilag I i nævnte forordning kan godskrives, forudsat at luftfartøjet stemmer overens med definitionen af de respektive luftfartøjskategori i dette bilag (del-FCL).«

11) I punkt FCL.135.A affattes litra a) og b) således:

»a) Ansøgere til et LAPL(A) får beføjelser til den flyvemaskineklasse eller TMG-klasse, som den praktiske prøve blev gennemført i. For at udvide deres beføjelse til en anden klasse, skal indehavere af LAPL(A) i den anden klasse gennemføre alle følgende:

1) tre timers flyveinstruktion, herunder:

i) 10 starter og landinger med dobbeltstyring

ii) 10 solostarter og -landinger under tilsyn

2) en praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i den nye klasse. Under denne praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden klasse i følgende emner:

i) operationelle procedurer

ii) flyvepræstation og -planlægning

iii) generel viden om luftfartøjer.

b) For at udvide beføjelserne til en anden variant inden for en klasse skal piloten gennemføre enten difference- eller rutineopbygningstræning. Differencetræningen skal indføres i pilotens logbog eller i et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren. Når beføjelserne til en SEP-flyvemaskineklasse udvides til en variant med en anden type motor, som omhandlet i artikel 2, nr. 8c), skal differencetræningen bestå af flyveinstruktion med dobbeltstyring og teoriundervisning, som for så vidt angår den anden type motor og tilknyttede luftfartøjssystemer mindst skal omfatte samtlige følgende emner:

1) operationelle procedurer

2) flyvepræstation og -planlægning

3) generel viden om luftfartøjer.«

12) I punkt FCL.140.A foretages følgende ændringer:

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

»1) de har fuldført mindst 12 timers flyvetid som luftfartøjschef, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, herunder:

i) 12 starter og landinger

ii) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør, der udvælger de flyveøvelser, som gør det muligt for ansøgeren at få opfrisket sine kompetencer til at føre luftfartøjet sikkert og anvende procedurerne for normale og unormale situationer samt nødsituationer, til instruktørens tilfredshed«

b) Følgende tilføjes som litra c) og d):

»c) Indehavere af et LAPL(A) med beføjelser til SEP-flyvemaskiner, som i overensstemmelse med punkt FCL.135.A, litra b), har fået deres beføjelser udvidet til en variant med en anden type motor, som omhandlet i artikel 2, nr. 8c), skal, hvis de ikke har fløjet den pågældende variant i de foregående to år, inden de gør brug af deres beføjelse i varianten, gennemføre en af følgende:

1) yderligere differencetræning i overensstemmelse med punkt FCL.135.A, litra b)

2) en duelighedsprøve

3) opfriskningstræning i overensstemmelse med punkt FCL.140.A, litra a), nr. 1), ii).

d) De flyvninger med dobbeltstyring, flyvninger under tilsyn omhandlet i indledningen i litra a), nr. 1), opfriskningstræningen omhandlet i litra a), nr. 1), ii), og litra c), nr. 3), og duelighedsprøven omhandlet i litra a), nr. 2), samt litra c), nr. 2), skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren eller af eksaminatoren, alt efter hvad der er relevant.«

13) Punkt FCL.110.H, litra b), affattes således:

»b) Godskrivning. Ansøgere med tidligere erfaring som luftfartøjschef kan få godskrivning med henblik på overholdelse af kravene i litra a) på følgende betingelser:

1) på grundlag af en flyvebedømmelse inden optagelsen bestemmer den DTO eller ATO, hvor piloten gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men dette må under ingen omstændigheder:

i) overstige den samlede flyvetid som luftfartøjschef

ii) overstige 50 % af de timer, der kræves i litra a)

iii) omfatte kravene i litra a), nr. 2)

2) tidligere erfaring som luftfartøjschef i luftfartøjer, som er omfattet af en afgørelse truffet af en medlemsstat i henhold til artikel 2, stk. 8, litra b), i forordning (EU) 2018/1139, eller som er omfattet af anvendelsesområdet for bilag I i nævnte forordning kan godskrives, forudsat at luftfartøjet stemmer overens med definitionen af helikopterkategorien i dette bilag (del-FCL).«

14) I punkt FCL.135.H affattes litra a) og b) således:

»a) Ansøgere til et LAPL(H) får beføjelser til den specifikke helikoptertype, som den praktiske prøve blev gennemført i. For at få deres beføjelse udvidet til en anden helikoptertype, skal indehavere af LAPL(H) i den anden type gennemføre alle følgende:

1) mindst fem timers flyveinstruktion, medmindre andet er specificeret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, herunder:

i) 15 starter, anflyvninger og landinger med dobbeltstyring

ii) 15 solostarter, -indflyvninger og -landinger under tilsyn

2) en praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i den nye type. Under denne praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden type inden for følgende emner:

i) operationelle procedurer

ii) flyvepræstation og -planlægning

iii) generel viden om luftfartøjer.

b) Inden indehaveren af et LAPL(H) kan udøve de beføjelser, der er tilknyttet certifikatet på en anden helikoptervariant end den, der blev brugt til den praktiske prøve, skal piloten gennemgå difference- eller rutineopbygningstræning som fastlagt i dataene om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012. Differencetræningen skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren.«

15) Punkt FCL.140.H affattes således:

»FCL.140.H LAPL(H) — Krav om nylig erfaring

a) Indehavere af et LAPL(H) må udelukkende udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat på en bestemt type, hvis de inden for de seneste 12 måneder i den relevante type har gennemført ét af følgende trin:

1) fuldført begge følgende:

i) mindst seks timers flyvetid på helikoptere af den pågældende type som luftfartøjschef, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, herunder seks starter, indflyvninger og landinger

ii) et opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør, der udvælger de flyveøvelser, som gør det muligt for ansøgeren at få opfrisket sine kompetencer til at føre luftfartøjet sikkert og anvende procedurerne for normale og unormale situationer samt nødsituationer, til instruktørens tilfredshed

2) bestået en duelighedsprøve med en eksaminator på den relevante type, før de igen udøver beføjelser tilknyttet deres certifikat. Programmet for duelighedsprøven skal være baseret på den praktiske prøve for LAPL(H).

b) Ansøgere kan vælge at gennemføre opfriskningstræningen omhandlet i litra a), nr. 1), ii), i luftfartøjet eller i en FSTD, der repræsenterer den relevante type, eller i en kombination heraf.

c) De flyvninger med dobbeltstyring, flyvninger under tilsyn i litra a), nr. 1), i), opfriskningstræningen omhandlet i litra a), nr. 1), ii), og duelighedsprøven omhandlet i litra a), nr. 2), skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren eller af eksaminatoren, alt efter hvad der er relevant.«

16) Punkt FCL.205.A, litra b), nr. 2) og 3), affattes således:

»2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for de certifikater, som er angivet i nr. 1)

3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder eller certifikater, der er forbundet med instruktørens eller eksaminatorens bevis, alt efter hvad der er relevant.«

17) I punkt FCL.210.A affattes litra a) og b) således:

»a) Ansøgere til et PPL(A) skal have fuldført mindst 45 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner eller TMG, hvoraf fem timer kan være fuldført i en FSTD, herunder mindst følgende:

1) 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring

2) 10 timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fem timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 270 km (150 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.

Ansøgere må gennemføre flyvetiden ved et natflyvningstræningskursus i overensstemmelse med punkt FCL.810, litra a), nr. 1), ii), som en del af de 45 timers flyveinstruktion, forudsat at de har gennemført den grundlæggende instrumentflyvetræning, inden de påbegynder natflyvetræningen.

b) Specifikke krav til ansøgere, som har gennemgået LAPL(A)-træning. Ansøgere til et PPL(A) modtager godskrivning for tidligere LAPL(A)-træning, de har gennemført, og de får udstedt et PPL(A), såfremt den LAPL(A)-træning og den PPL(A)-træning, de har gennemført, tilsammen opfylder kravene om erfaring i litra a). Imidlertid gælder i så fald alle følgende:

1) hvis ansøgeren allerede er indehaver af et LAPL(A), finder alle følgende anvendelse, forudsat at ansøgerne har gennemført mindst 45 timers samlet flyvetid på flyvemaskiner eller TMG:

i) kravene i indledningen til litra a) reduceres til 40 timers flyveinstruktion

ii) kravene i indledningen til litra a), nr. 1), reduceres til 21 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring

2) ansøgeren skal have gennemført mindst alle følgende med en instruktør, der er kvalificeret til at give instruktion til et PPL(A)

i) 5 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring

ii) soloflyvetid som angivet i litra a), nr. 2).«

18) Punkt FCL.205.H, litra b), nr. 2) og 3), affattes således:

»2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for de certifikater, som er angivet i nr. 1)

3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder eller certifikater, der er forbundet med instruktørens eller eksaminatorens bevis, alt efter hvad der er relevant.«

19) I punkt FCL.210.H foretages følgende ændringer:

a) Den indledende sætning i litra a) affattes således:

»Ansøgere til et PPL(H) skal have fuldført mindst 45 timers flyveinstruktion på helikoptere, hvoraf fem timer kan være fuldført i en FSTD, herunder mindst:«

b) Litra b) affattes således:

»b) Specifikke krav til ansøgere, som har gennemgået LAPL(H)-træning. Ansøgere til et PPL(H) modtager godskrivning for tidligere LAPL(H)-træning, de har gennemført, og de får udstedt et PPL(H), såfremt den LAPL(H)-træning og den PPL(H)-træning, de har gennemført, tilsammen opfylder kravene om erfaring i litra a)«.

20) Punkt FCL.205.As, litra b), nr. 2) og 3), affattes således:

»2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver for det certifikat, som er angivet i nr. 1)

3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder eller certifikater, der er forbundet med instruktørens eller eksaminatorens bevis, alt efter hvad der er relevant.«

21) Punkt FCL.325.A affattes således:

»**FCL.325.A CPL(A) – Specifikke krav til ansøgere med et MPL**

a) Ansøgere til et CPL(A) med et MPL skal på flyvemaskiner have fuldført:

1) 70 timers flyvetid på en af følgende måder:

i) som luftfartøjschef

ii) bestående af mindst 10 timer som luftfartøjschef og yderligere flyvetid som luftfartøjschef under tilsyn.

Ud af de 70 timer skal 20 timer være VFR-flyvetid på rundflyvninger som luftfartøjschef eller rundflyvninger bestående af mindst 10 timer som luftfartøjschef og 10 timer som luftfartøjschef under tilsyn. Dette skal omfatte en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM) som luftfartøjschef, hvor der skal foretages fuldt stop på to forskellige flyvepladser.

2) de forskellige dele af det modulopbyggede CPL(A)-kursus, som angivet i kapitel E, punkt 10, litra a), og punkt 11 i tillæg 3

3) den praktiske CPL(A)-prøve i overensstemmelse med punkt FCL.320.

b) Når ansøgere får udstedt et CPL i overensstemmelse med litra a), er de underlagt følgende betingelser:

1) de skal opfylde kravene i punkt FCL.405.A, litra c), for at få beføjelserne i deres IR(A) udvidet til operationer med én pilot på flyvemaskiner

2) de skal have beføjelserne i deres typerettigheder begrænset til kun at udøve beføjelser som andenpilot. Denne begrænsning skal fjernes, når ansøgere gennemfører en duelighedsprøve for den relevante type i henhold til tillæg 9 i rollen som luftfartøjschef.«

22) Punkt FCL.405.A, litra b), affattes således:

»b) Indehavere af et MPL skal ved ansøgningen:

1) have udstedt yderligere beføjelser svarende til en indehaver af et PPL(A), forudsat at de opfylder kravene til et PPL(A) i subpart C

2) have deres MPL erstattet af et CPL(A), forudsat at de opfylder kravene i punkt FCL.325.A.«

23) I punkt FCL.510.A, litra c), indsættes følgende som nr. 3):

»3) Indehavere af en begrænset typerettighed udstedt i overensstemmelse med punkt CFL.720.A, litra c), godskrives den flyvetid, der er fuldført under udøvelse af de beføjelser, der er knyttet til rettigheden, op til højst 250 timer.«

24) I punkt FCL.710 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) Piloter skal fuldføre difference- eller rutineopbygningstræning for at udvide deres beføjelse til en anden luftfartøjsvariant inden for en klasse- eller typerettighed, eller som i tilfældet i punkt FCL.710, litra d), nr. 1, i dette bilag, for at bevare disse beføjelser. I forbindelse med varianter inden for en klasse- eller typerettighed skal difference- eller rutineopbygningstræningen omfatte de relevante elementer, der er defineret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, hvis det er relevant. Når beføjelserne til en SEP-flyvemaskineklasserettighed udvides til en variant med en anden type motor, jf. artikel 2, nr. 8c), i nærværende forordning, skal differencetræningen bestå af flyveinstruktion med dobbeltstyring og teoriundervisning, som for så vidt angår den anden type motor og tilknyttede luftfartøjssystemer mindst skal omfatte samtlige følgende emner:

1) generel viden om luftfartøjer

2) operationelle procedurer

3) flyvepræstation og -planlægning«.

b) Litra c) og d) affattes således:

»c) Uanset kravet i litra b) må differencetræning for følgende luftfartøjer udføres af en behørigt kvalificeret instruktør, medmindre andet er fastsat i de data om operationel egnethed, som er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012:

1) flyvemaskiner, der kræver en typerettighed

i) TMG

ii) SEP-flyvemaskiner

iii) MEP-flyvemaskiner

iv) SET-flyvemaskiner, bortset fra komplekse eller højttydende SET-flyvemaskiner

2) enmotorede helikoptere med en maksimal startmasse på ikke over 3 175 kg.

d) Piloter, som – efter at have fået udvidet deres beføjelser til en anden variant inden for en klasse- eller typerettighed i overensstemmelse med dette punkt – ikke har fløjet den pågældende variant i de foregående to år, skal, inden de gør brug af deres beføjelse i varianten, gennemføre en af følgende i den pågældende variant:

1) yderligere differencetræning i overensstemmelse med litra a) og b), og, hvis det er relevant, litra c)

2) en dueligheds prøve

3) i forbindelse med varianter inden for SEP-klasserettigheder med en bestemt motortype, jf. artikel 2, nr. 8c), opfriskningstræning i overensstemmelse med punkt FCL.740.A, litra b), nr. 1), ii), litra C).«

c) Følgende indsættes som litra da):

»da) Punkt FCL.710, litra d) finder ikke anvendelse i forbindelse med varianter inden for TMG-klasserettigheder og varianter inden for SEP-klasserettigheder, som har den samme type motor, som er omhandlet i artikel 2, nr. 8c), i denne forordning.«

25) I punkt FCL.725 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) Træningskursus. Ansøgere til en klasse- eller typerettighed skal gennemføre et træningskursus hos en ATO. Ansøgere til en klasserettighed til ikke-højtydende SEP-flyvemaskiner, en TMG-klasserettighed eller en typerettighed til enmotorede helikoptere, som omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra a), nr. 2), litra c), i bilag VIII (del-DTO) til denne forordning, kan gennemføre træningskurset hos en DTO. Typerettighedskurset skal omfatte de obligatoriske træningselementer for den relevante type, som defineret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012.«

b) Litra d) affattes således:

»d) Operationer med én eller flere piloter i luftfartøjer med én pilot – typerettigheder

1) Beføjelserne for indehavere af typerettigheder til et luftfartøj med én pilot omfatter beføjelser til at flyve luftfartøjet på operationer med én eller flere piloter. Imidlertid må disse indehavere kun udøve beføjelserne til en bestemt form for operation, hvis de opfylder alle følgende:

i) de har fuldført flyvetræning for den relevante form for operation i den relevante luftfartøjstype i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag, medmindre andet er angivet i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012. Flyvetræningen til en bestemt form for operation skal enten være inkluderet i det første typerettighedstræningskursus hos en ATO eller, efter den første udstedelse af typerettigheden, være gennemført i form af en supplerende træning ved én af følgende:

A) en ATO

B) en organisation, som er omfattet af bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012, og som har ret til at tilbyde denne træning enten på grundlag af en godkendelse eller en erklæring

ii) de har gennemført en praktisk prøve eller en duelighedsprøve:

A) til operationer med en pilot på en af følgende måder:

1) i operationer med én pilot

2) i operationer med flere piloter med yderligere elementer til operationer med én pilot som angivet i tillæg 9

B) til operationer med flere piloter i operationer med flere piloter

iii) ydermere, i operationer med flere piloter i luftfartøjer med én pilot:

A) de lever op til de krav, der er angivet i:

1) punkt FCL.720.A, litra b), nr. 4), eller punkt FCL.720.H, litra a), nr. 2), alt efter hvad der er relevant

2) punkt FCL.720.A, litra b), nr. 5), for flyvemaskiner med én pilot, inden de starter flyvetræning til operationer med flere piloter i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra d), nr. 1), i)

B) de udøver kun deres beføjelser ved en organisation, som er omfattet af bilag III (del ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012.

2) Når ansøgere til den første udstedelse af en typerettighed til et luftfartøj med én pilot kun gennemfører flyvetræningen og den praktiske prøve i operationer med flere piloter, skal typerettigheden udstedes med en begrænsning til operationer med flere piloter. Denne begrænsning fjernes, når ansøgeren i overensstemmelse med tillæg 9, gennemfører yderligere træning og en duelighedsprøve, som indeholder de nødvendige elementer til operationer med én pilot.

I alle andre tilfælde skal operationens type ikke skrives ind i certifikatet.«

c) Følgende indsættes som litra aa) og db):

»da) Operationer med én eller flere piloter – klasserettigheder til flyvemaskiner

Beføjelserne for indehavere af typerettigheder til et luftfartøj med én pilot omfatter beføjelser til at flyve luftfartøjet på operationer med flere piloter, forudsat af indehaverne:

1) opfylder kravene i:

i) punkt FCL.720.A, litra b), nr. 4)

ii) punkt FCL.720.A, litra b), nr. 5), inden de starter flyvetræning til operationer med flere piloter i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra da), nr. 2)

2) har gennemført flyvetræning og bestået en duelighedsprøve for operationer med flere piloter i den relevante flyvemaskineklasse i overensstemmelse med afsnit B, punkt 5, litra g), i tillæg 9 i en organisation, som er angivet i punkt FCL.725, litra d), nr. 1), i), samt

3) kun udøver deres beføjelser ved en organisation, som er omfattet af bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012.

Yderligere beføjelser til operationer med flere piloter i en flyvemaskineklasse med én pilot skal ikke skrives ind i certifikatet.

db) Hvis en praktisk prøve eller duelighedsprøve til en luftfartøjsklasse- eller -typerettighed med én pilot gennemføres i en af følgende, skal den eller de former for operationer, i forbindelse med hvilken den pågældende praktiske prøve eller duelighedsprøve gennemføres, indføres i ansøgerens logbog og underskrives af eksaminatoren:

1) operationer med flere piloter

2) operationer med én eller flere piloter.«

26) Punkt FCL.740, litra b), nr. 1), ii) og iii), affattes således:

»ii) hos en DTO eller en ATO, hvis den udløbne rettighed vedrørte en klasserettighed til ikke-højtydende SEP-flyvemaskiner, en TMG-klasserettighed eller en typerettighed til enmotorede helikoptere som omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra a), nr. 2), litra c), i bilag VIII

iii) hos en DTO eller en ATO eller med en instruktør, hvis rettigheden udløb højst 3 år forinden, og rettigheden vedrørte en klasserettighed til ikke-højtydende SEP-flyvemaskine eller en TMG-klasserettighed«

27) I punkt FCL.720.A foretages følgende ændringer:

a) I litra a) udgår de to afsnit mellem overskriften »a) flyvemaskiner med én pilot« og overskriften »1) Flermotorede flyvemaskiner med én pilot«

b) I litra b) affattes nr. 5, i), således:

»i) inden for de foregående 3 år skal de have fuldført træning og kontrol i henhold til punkt ORO.FC.220 eller ORO.FC.230 i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012«

c) Litra c) affattes således:

»c) Uanset punkt FCL.720.A, litra b), skal ansøgere, som opfylder afsnit B, nr. 6, i), i tillæg 9, have udstedt en typerettighed med begrænsede beføjelser for en flyvemaskine med flere piloter, som giver indehavere af en sådan rettighed ret til at fungere som andenpiloter til afløsning ved marchhøjde (cruise relief) over FL200, forudsat at to andre besætningsmedlemmer har en typerettighed i overensstemmelse med punkt FCL.720.A, litra b).

For at fjerne begrænsningen skal ansøgerne opfylde alle følgende krav:

1) vurderes hos en ATO, som skal fastlægge det undervisningsbehov, der skal opfyldes for at få begrænsningen fjernet

2) på grundlag af den i punkt 1) angivne vurdering gennemføre uddannelse hos den pågældende ATO, som giver ansøgeren mulighed for at nå det fornødne færdighedsniveau til at kunne operere luftfartøjet på sikker vis

3) efter afslutning af træningen angivet i punkt 2) gennemføre en praktisk prøve i overensstemmelse med tillæg 9

4) efter afslutning af den praktiske prøve angivet i punkt 3) opfylde en af følgende betingelser:

i) overholde punkt ORO.FC.220, litra e), i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012, forudsat at de lever op til erfaringskravene angivet i punkt FCL.730.A i dette bilag

ii) gennemføre flyvetræning i luftfartøjet, der omfatter manøvrer inden for start, landing og go-around.«

28) FCL.725.A, litra c), affattes således:

»c) for ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot og flyvemaskiner med flere piloter skal træningskurserne omfatte teori- og flyveinstruktion i UPRT relateret til de særlige forhold i den relevante klasse eller type. Til flyveinstruktion kan der anvendes FSTD'er i overensstemmelse med afsnit A, punkt 18 i tillæg 9.«

29) Punkt FCL.730.A, litra a), nr. 1) og 2), affattes således:

»1) hvis en FFS, som er kvalificeret til CG-, C- eller foreløbigt C-niveau, anvendes på kurset:

i) 1 500 timers flyvetid som andenpilot til afløsning ved marchhøjde (cruise relief)

ii) 1 500 timers flyvetid eller 250 rutesektorer i alle andre tilfælde

2) hvis en FFS, som er kvalificeret til DG- eller D-niveau, anvendes på kurset:

i) 750 timers flyvetid som andenpilot til afløsning ved marchhøjde (cruise relief)

ii) 500 timers flyvetid eller 100 rutesektorer i alle andre tilfælde.«

30) I punkt FCL.740.A, litra b), foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1) ændres således:

i) Indledningen affattes således:

»Klasserettigheder til SEP-flyvemaskiner og TMG-klasserettigheder. For at få forlænget klasserettigheder til SEP-flyvemaskiner og TMG-klasserettigheder skal ansøgere:«

ii) Nr. ii) affattes således:

»ii) fuldføre 12 timers flyvetid i den relevante klasse inden for 12 måneder forud for rettighedens udløbsdato, herunder følgende:

A) 6 timer som luftfartøjschef

B) 12 starter og 12 landinger

C) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en flyveinstruktør (FI) eller en klasserettighedsinstruktør (CRI), der udvælger de flyveøvelser, som gør det muligt for ansøgeren at få opfrisket sine kompetencer til at føre luftfartøjet sikkert og anvende procedurerne for normale og unormale situationer samt nødsituationer, til instruktørens tilfredshed. Ansøgere fritages for denne opfriskningstræning, hvis de har bestået en af følgende i enhver klasse eller type flyvemaskine:

1) en klasse- eller typerettighedsduelighedsprøve

2) en praktisk prøve

3) en EBT-baseret praktisk vurdering

4) en kompetencebedømmelse.«

b) Nr. 2 affattes således:

»2) Hvis ansøgere har både en klasserettighed til SEP-landflyvemaskiner og en TMG-klasserettighed, kan de opfylde kravene i nr. 1), i en af disse klasser eller en kombination af klasserne og opnå forlængelse af begge rettigheder.«

c) Nr. 4) affattes således:

»4) Hvis ansøgere har både en klasserettighed til SEP-landflyvemaskiner og en klasserettighed til SEP-søflyvemaskiner, kan de opfylde kravene i nr. 1), ii), i en af disse klasser eller en kombination af klasserne og opfylde kravene for begge rettigheder. Mindst 1 time som luftfartøjschef og 6 af de krævede 12 starter og 12 landinger skal fuldføres i hver klasse.«

31) Punkt FCL.745.A, litra a), nr. 3), affattes således:

»3) tre timers flyveinstruktion med dobbeltstyring med en flyveinstruktør for flyvemaskiner FI(A), der er kvalificeret i overensstemmelse med punkt FCL.915, litra e), bestående af avanceret UPRT i en flyvemaskine, der er kvalificeret til træningsopgaven. Flyvetid, der ikke omfatter avanceret UPRT, men som tjener til at rejse til eller vende tilbage fra UPRT-træningsområdet, tæller ikke med i de tre timer.«

32) Punkt FCL.740.H affattes således:

»FCL.740.H Forlængelse af typerettigheder – helikoptere

a) Forlængelse. For at få typerettigheder til helikoptere forlænget, skal ansøgere overholde en af følgende, alt efter hvad der er relevant:

1) de skal gøre følgende:

i) inden for rettighedens gyldighedsperiode fuldføre mindst to timers flyvetid som pilot af den relevante helikoptertype

ii) inden for tre måneder umiddelbart forud for typerettighedens udløbsdato bestå en duelighedsprøve:

A) som gennemføres i overensstemmelse med tillæg 9 i den relevante helikoptertype eller i en FSTD, der repræsenterer den pågældende type

B) hvis varighed må tælles med i den flyvetid, der er angivet i nr. i)

2) for typerettigheder til enmotorede helikoptere op til en maksimal certificeret startmasse på 3 175 kg, skal de opfylde én af følgende betingelser:

i) opfylde litra a), nr. 1)

ii) gennemføre begge følgende i den relevante helikoptertype:

A) mindst seks timers flyvetid som luftfartøjschef inden for typerettighedens gyldighedsperiode

B) et opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør, der udvælger de flyveøvelser, som gør det muligt for ansøgeren at få opfrisket sine kompetencer til at føre luftfartøjet sikkert og anvende procedurerne for normale og unormale situationer samt nødsituationer, til instruktørens tilfredshed, inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato. Ansøgere kan vælge at gennemføre opfriskningstræningen i luftfartøjet eller i en FSTD, der repræsenterer den relevante type, eller i en kombination heraf.

b) Når ansøgere har mere end én typerettighed til SEP-helikoptere, kan de få forlænget alle relevante typerettigheder ved at bestå duelighedsprøven i overensstemmelse med litra a), nr. 1), ii), eller ved kun at fuldføre opfriskningstræningen i overensstemmelse med litra a), nr. 2), ii), litra B) i én af de relevante typer, hvis de har gennemført én af nedenstående flyvetider som luftfartøjschef i hver af de andre relevante typer i gyldighedsperioden:

1) hvis de har gennemført en duelighedsprøve i overensstemmelse med litra a), nr. 1, ii), i mindst to timer

2) hvis de har gennemført en opfriskningstræning i overensstemmelse med litra a), nr. 2, ii), litra B) i mindst seks timer.

Duelighedsprøven eller opfriskningstræningen, alt efter hvad der er relevant, skal udføres på en forskellig type hver gang. Den nye gyldighedsperiode for alle typerettigheder, som er forlænget i overensstemmelse med nærværende punkt, begynder samtidig med gyldighedsperioden for den typerettighed, for hvilken duelighedsprøven eller opfriskningstræningen er foretaget.

c) Når ansøgere har mere end én typerettighed til SET-helikoptere med en maksimal certificeret startmasse på op til 3 175 kg, kan få forlænget alle de relevante typerettigheder ved at bestå duelighedsprøven i overensstemmelse med litra a), nr. 1), ii), eller ved kun at fuldføre opfriskningstræningen i overensstemmelse med litra a), nr. 2), ii), litra B) i én af de relevante typer, hvis de har gennemført følgende:

1) 300 timer som luftfartøjschef på helikoptere

2) 15 timer på hver af de typer, ansøgerne har

3) én af følgende flyvetider som luftfartøjschef i hver af de andre relevante typer i gyldighedsperioden:

i) hvis de har gennemført en duelighedsprøve i overensstemmelse med litra a), nr. 1, ii), i mindst to timer

ii) hvis de har gennemført en opfriskningstræning i overensstemmelse med litra a), nr. 2, ii), litra B) i mindst seks timer.

Duelighedsprøven skal udføres på en forskellig type hver gang. Den nye gyldighedsperiode for alle typerettigheder, som er forlænget i overensstemmelse med nærværende punkt, begynder samtidig med gyldighedsperioden for den typerettighed, for hvilken duelighedsprøven eller opfriskningstræningen er gennemført.

d) Ansøgere, som består en praktisk prøve for udstedelse af en supplerende typerettighed eller en duelighedsprøve for fornyelse af en typerettighed, kan få fornyet de relevante typerettigheder, som ansøgerne allerede har, i de fælles grupper, som angivet i litra b) og c).

Den nye gyldighedsperiode for alle typerettigheder, som er forlænget i overensstemmelse med nærværende punkt, begynder samtidig med gyldighedsperioden for den typerettighed, for hvilken den praktiske prøve eller duelighedsprøven er gennemført.

e) Forlængelse af en IR(H), hvis en sådan haves, kan kombineres med en duelighedsprøve for en typerettighed.

f) Ansøgere, som ikke består alle afsnit i en duelighedsprøve før en typerettigheds udløbsdato, må ikke udøve de beføjelser, der er knyttet til rettigheden, før de har bestået duelighedsprøven. I forbindelse med litra b) og c) må ansøgerne ikke udøve deres beføjelser på nogen af typerne.«

33) Punkt FCL.810, litra a), nr. 3), affattes således:

»3) Hvis ansøgere har både en klasserettighed til SEP-landflyvemaskiner og en TMG-klasserettighed, kan de fuldføre kravene i nr. 1) i en af disse klasser eller begge klasser.«

34) I punkt FCL.815 foretages følgende ændringer:

a) Litra d) affattes således:

»d) For at kunne udøve rettighederne til bjergflyvning, skal indehaveren af en rettighed i løbet af de seneste to år have opfyldt en af følgende betingelser:

1) fuldført mindst seks landinger på en overflade, som kræver en rettighed til bjergflyvning

2) have bestået en duelighedsprøve, der er i overensstemmelse med kravene i litra c). Gennemførelsen af duelighedsprøven skal indføres i pilotens logbogen og underskrives af den ansvarlige eksaminator.«

b) Litra e) og f) udgår.

35) I punkt FCL.820, litra b), foretages følgende ændringer:

a) Indledningen affattes således:

»Den forpligtelse til at have en rettighed til prøveflyvning, der er fastsat i litra a), gælder kun for prøveflyvninger, der udføres på:«

b) Nr. 2), ii), affattes således:

»ii) standarderne i CS-23 eller tilsvarende luftdygtighedsbestemmelser, bortset fra flyvemaskiner med en maksimal startmasse på 2 000 kg eller derunder.«

36) Punkt FCL.835, litra a), nr. 1), affattes således:

»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 følgende:

i) højtydende flyvemaskiner

ii) flyvemaskinevarianter, hvis det af data om operationel egnethed fremgår, at en IR er påkrævet.«

37) I punkt FCL.915, litra b), foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således:

»Supplerende krav til instruktører, der udfører flyveinstruktion på luftfartøjer.«

b) Nr. 3), ii), affattes således:

»ii) bestået en kompetencebedømmelse for den relevante instruktørkategori på luftfartøjsklassen eller -typen«

c) Nr. 4) affattes således:

»4) være berettiget til at fungere som luftfartøjschef i luftfartøjet under sådan flyveinstruktion, og«

d) Følgende tilføjes som nr. 5):

»5) have opfyldt en af følgende betingelser, når de udfører flyveinstruktion i en variant af en SEP-flyvemaskineklasse med en særlig motortype omhandlet i artikel 2), nr. 8c), i denne forordning:

i) gennemført mindst fem timers flyvetid som pilot i den pågældende variant

ii) bestået en kompetencebedømmelse for den relevante instruktørkategori på luftfartøjsklassen eller -typen.«

38) Punkt FCL.930, litra a), affattes således:

»a) Ansøgere til et instruktørbevis skal have gennemført et kursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO.«

39) Punkt FCL.945 affattes således:

»FCL.945 Instruktørers forpligtelser

Når træningsflyvningen med henblik på at forlænge en SEP-flyvemaskine- eller TMG-klasserettighed i overensstemmelse med FCL.740.A, litra b), nr. 1), ii), litra C), er fuldført, eller med henblik på at forlænge en typerettighed til enmotorede helikoptere i overensstemmelse med punkt FCL.740.H, litra a), nr. 2), ii), litra B), og alene hvis alle øvrige kriterier for forlængelse er opfyldt, jf. FCL.740.A, litra b), nr. 1), ii), eller punkt FCL.740.H, litra a), nr. 2, ii), alt efter hvad der er relevant, skal instruktøren påtegne ansøgerens certifikat med rettighedens nye udløbsdato, hvis vedkommende har specifik bemyndigelse dertil fra den kompetente myndighed med ansvar for ansøgerens certifikat.«

40) I punkt FCL.915.FI, litra b), foretages følgende ændringer:

a) Nr. 2) ændres således:

i) Indledningen affattes således:

»have mindst en PPL(A) eller have et MPL med yderligere PPL-beføjelser i overensstemmelse med punkt FCL.405.A, litra b), nr. 1), og have opfyldt følgende betingelser:«

ii) Nr. i) affattes således:

»i) bortset fra en FI(A), der kun tilbyder træning med henblik på LAPL(A), og har bestået den CPL-teoriprøve, som kan tages uden at fuldføre et CPL-teorikursus, og som i så fald ikke giver ret til nogen af følgende:

A) udstedelse af et CPL

B) at få godskrevet teoretisk CPL-viden i overensstemmelse med punkt FCL.035 og tillæg 1«

b) Nr. 3 affattes således:

»3) have fuldført mindst 30 timer på den flyvemaskineklasse og -type, der anvendes til FI(A)-træningskurset, hvoraf mindst fem timer skal have været udført i de sidste seks måneder før flyvebedømmelsen inden optagelse, som er omhandlet i FCL.930.FI, litra a)«

41) Punkt FCL.930.FI, litra a), affattes således:

»a) Ansøgere til et FI-bevis skal hos en ATO have bestået en specifik flyvebedømmelse inden optagelsen med en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med punkt FCL.905.FI, litra j), i løbet af de forudgående seks måneder forud for kursets start, for at vurdere deres evne til at gennemføre kurset. Denne flyvebedømmelse inden optagelsen baseres på duelighedsprøven for klasse- og typerettigheder, som beskrevet i tillæg 9.«

42) I punkt FCL.940.FI foretages følgende ændringer:

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

»ii) de har gennemført opfriskningstræning som FI hos en ATO eller hos den kompetente myndighed«

b) Litra b) affattes således:

»b) *Fornyelse*

Er FI-beviset udløbet, skal ansøgere inden for en periode på 12 måneder forud for datoen for ansøgning om fornyelse fuldføre opfriskningstræning som FI hos en ATO eller en kompetent myndighed og fuldføre en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.«

43) Punkt FCL.905.TRI, litra a), nr. 2), ii), affattes således:

»ii) vedkommende har gennemgået flyveinstruktionspensummet for den relevante del af TRI-træningskurset i henhold til punkt FCL.930.TRI, litra ab), nr. 3), til ATO-skolelederens tilfredshed«

44) I punkt FCL.910.TRI foretages følgende ændringer:

a) Litra a), nr. 1) og 2), affattes således:

»1) LIFUS, forudsat at TRI-træningskurset har omfattet den relevante træning, som er specificeret i punkt FCL.930.TRI, litra ab), nr. 4)

2) landingstræning, forudsat at TRI-træningskurset har omfattet den relevante træning, som er specificeret i punkt FCL.930.TRI, litra ab), nr. 4), eller«

b) I litra b) affattes indledningen efter nr. 3) affattes således:

»TRI's beføjelser skal udvides til yderligere varianter, forudsat at de opfylder punkt FCL.710 i de andre varianter og, hvor det er relevant, elementerne i dataene om operationel egnethed, som er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012 for disse varianter.«

c) I litra c), nr. 1), affattes indledningen efter nr. iii) affattes således:

»TRI's beføjelser skal udvides til yderligere varianter, forudsat at de opfylder punkt FCL.710 i de andre varianter og, hvor det er relevant, elementerne i dataene om operationel egnethed, som er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012 for disse varianter.«

45) I punkt FCL.930.TRI foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) TRI-træningskurset skal gennemføres:

1) i forbindelse med en MPA, i en FFS eller en kombination af FSTD'er og FFS

2) i forbindelse med en typegodkendelse til SPA og helikoptere, i en af følgende:

i) en disponibel og tilgængelige FFS, eller i en kombination af en sådan FFS og FSTD'er

ii) en kombination af FSTD'er og luftfartøjet, hvis en FFS ikke er disponibel eller tilgængelig

iii) luftfartøjet, hvis FSTD'en ikke er disponibel eller tilgængelig.«

b) Følgende indsættes som litra aa) og ab):

»aa) Uanset litra a) må TRI-træningskurset:

1) for ikke-komplekse helikoptere gennemføres i en kombination af FSTD'er og et luftfartøj, selv hvis en FFS er disponibel og tilgængelig

2) for luftfartøjer omfattet af afsnit A, nr. 1e, i tillæg 9, gennemføres i overensstemmelse med punkt FCL.930.TRI, litra a), nr. 2), i), ii) eller iii), uanset om en FFS eller FSTD er disponibel og tilgængelig.

ab) TRI-træningskurset skal omfatte:

1) 25 timers undervisnings- og læringsinstruktion

2) 10 timers teknisk træning, herunder revision af teknisk viden, udarbejdelse af timeplaner og udvikling af kompetencer til instruktion i undervisningslokale eller simulator

3) fem timers flyveinstruktion på det relevante luftfartøj eller i en FSTD, som repræsenterer det pågældende luftfartøj, for luftfartøjer med én pilot, og 10 timer for luftfartøjer med flere piloter eller en FSTD, som repræsenterer det pågældende luftfartøj

4) følgende træning, hvis der søges om beføjelser til at gennemføre LIFUS- eller start- og landingstræning, alt efter hvad der er relevant:

i) i en FSTD og i forbindelse med relevante beføjelser, supplerende specifik træning, som – for beføjelser til at gennemføre start- og landingstræning – skal omfatte træning i nødprocedurer i relation til luftfartøjet

ii) konsolidering af den specifikke træning i overensstemmelse med nr. 4), i), hvor ansøgeren skal have udført LIFUS- eller start- og landingstræning i luftfartøjet, alt efter hvad der er relevant, under tilsyn af en TRI, som er udpeget til formålet af ATO'en.«

46) Punkt FCL.905.CRI, litra a), nr. 2), affattes således:

»2) en slæberettighed eller en rettighed til kunstflyvning for flyvemaskinekategorien, forudsat at CRI har den relevante rettighed og har demonstreret evnen til at give instruktion i forbindelse med den pågældende rettighed over for en FI, der er kvalificeret i overensstemmelse med FCL.905.FI, litra j)«

47) FCL.905.IRI, litra b), nr. 3), affattes således:

»3) For en IRI, som allerede er kvalificeret til at instruere på integrerede ATP(A)- eller CPL(A)/IR-kurser kan kravet i punkt FCL.905.IRI, litra b), nr. 2), erstattes af gennemførelse af det kursus, der er foreskrevet i punkt FCL.905.FI, litra k), nr. 3).«

48) Punkt FCL.930.IRI, litra b), affattes således:

»b) Flyveinstruktionen skal udføres af en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med punkt FCL.905.FI, litra j).«

49) Punkt FCL.910.SFI, andet afsnit, indledningen, affattes således:

»Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, skal SFI for at udvide sine beføjelser til andre FSTD'er, som repræsenterer andre typer af samme luftfartøjskategori have:«

50) Punkt FCL.930.SFI, litra b), affattes således:

»b) Ansøgere til et SFI-bevis, som:

1) har et TRI-bevis til den relevante type, får dette godskrevet fuldt ud med henblik på overholdelse af kravene i litra a)

2) har eller har haft et instruktørbevis, får dette godskrevet fuldt ud i forhold til kravet i litra a), nr. 3).«

51) Tillæg 1 ændres således:

a) Punkt 1.3 og 1.4 affattes således:

»1.3. Indehavere af et LAPL i samme luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelsen af et PPL have dette godskrevet fuldt ud med henblik på overholdelse af kravene til teoriundervisning og -prøve. Godskrivningen skal også gælde for ansøgere til et PPL, som allerede har bestået teoriprøverne for LAPL i den samme luftfartøjskategori, så længe det er inden for den gyldighedsperiode, der er fastlagt i punkt FCL.025, litra c).

1.4. Uanset punkt 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 klassen SEP-landflyvemaskiner i henhold til punkt FCL.135.A, litra a), nr. 2).«

b) Punkt 2.2 affattes således:

»2.2. Ansøgere skal bestå teoriprøver som fastlagt i dette bilag (del-FCL) i følgende emner i den relevante luftfartøjskategori:

021 — Generel viden om luftfartøjer: skrog og systemer, elektrisk udstyr, strømforsyning, nødudstyr

022 — Generel viden om luftfartøjer: instrumentering

032/034 — Præstation — flyvemaskiner eller helikoptere, alt efter hvad der er relevant

070 — Operationelle procedurer

081/082 —Flyveprincipper for flyvemaskiner eller helikoptere, alt efter hvad der er relevant.«

c) Punkt 2.4 affattes således:

»2.4. Ansøgere til et CPL, som har bestået de relevante teoriprøver for en IR i samme luftfartøjskategori, får dette godskrevet i forhold til kravene om teoretisk viden i emnet »kommunikation«.«

d) Punkt 3.2 affattes således:

»3.2. Ansøgere skal bestå teoriprøver som fastlagt i dette bilag (del-FCL) i følgende emner i den relevante luftfartøjskategori:

021 — Generel viden om luftfartøjer: skrog og systemer, elektrisk udstyr, strømforsyning, nødudstyr

022 — Generel viden om luftfartøjer: instrumentering

032/034 — Præstation — flyvemaskiner eller helikoptere, alt efter hvad der er relevant

070 — Operationelle procedurer

081/082 —Flyveprincipper for flyvemaskiner eller helikoptere, alt efter hvad der er relevant.«

52) I tillæg 4, afsnit B, punkt 5, foretages følgende ændringer:

a) Indledningen affattes således:

»Emnerne i afsnit 2, litra c) og e), nr. iv), afsnit 3), litra g), og alle emner i afsnit 5 og 6 kan udføres i en FNPT II eller en FFS. Eksaminatoren kan beslutte at undlade at udføre dele af afsnit 6, litra d).«

b) Tabellen ændres således:

i) I afsnit 3 foretages følgende ændringer:

— Række g) affattes således:

»g	Tracking, positionering (NDB, VOR eller beholden kurs mellem waypoints), identifikation af hjælpemidler (instrumentflyvning).«

— følgende tilføjes som række h):

»h	Iværksættelse af omdirigering til alternativ flyveplads (visuel flyvning)«

ii) Afsnit 6, række d), affattes således:

»d	Slukning og genstart af motor (hvis valgt af eksaminatoren)«

53) Tillæg 8 ændres således:

a) Titlen affattes således:

»*Tillæg 8*

Godskrivning af IR-delen af en duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheder eller en EBT-baseret praktisk vurdering«

b) Første og anden række i tabellen i afsnit A affattes således:

»Hvis der udføres en praktisk prøve, en duelighedsprøve eller en EBT-baseret praktisk vurdering, som omfatter IR, og indehaveren har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
MPA-typerettighed; typerettighed til højtydende kompleks flyvemaskine med én pilot	SE-klasserettighed(*) og SE-typerettighed(*) og SP ME-klasse- og typerettighed undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine — kun godskrivning for afsnit 3B i duelighedsprøven i punkt B.5 i tillæg 9 (*)«

54) Tillæg 9 ændres således:

a) Titlen affattes således:

»*Tillæg 9*

Træning, praktisk prøve og duelighedsprøve for MPL, ATPL, type- og klasserettigheder og duelighedsprøve for BIR og IR«

b) I afsnit A foretages følgende ændringer:

1) Nr. 1 affattes således:

»1. Ansøgere til en praktisk prøve skal have modtaget instruktion i samme luftfartøjsklasse eller -type, som skal anvendes ved prøven.«

2) Følgende indsættes som nr. 1a-1f:

»1a. Træning i FFS i overensstemmelse med nr. 1b og 1c i dette afsnit skal suppleres af start- og landingstræning i et luftfartøj med én pilot i operationer med én eller flere piloter eller i et luftfartøj med flere piloter, alt efter hvad der er relevant, i overensstemmelse med nr. 17 i dette afsnit, medmindre træningen gennemføres i overensstemmelse med punkt FCL.730.A eller udgør træning til andenpiloter til afløsning ved marchhøjde (cruise relief), i overensstemmelse med afsnit B, nr. 6, i), i dette tillæg.

1b. Træning med henblik på typerettigheder til MPA og PL skal udføres i en FFS eller i en kombination af FSTD'er og FFS. Den praktiske prøve eller duelighedsprøven med henblik på typerettigheder til MPA og PL hhv. udstedelsen af et ATPL og et MPL skal udføres i en FFS, hvis en sådan findes.

1c. Træning, praktiske prøver eller duelighedsprøver for klasse- eller typerettigheder til SPA og helikoptere skal gennemføres i en af følgende:

a) en disponibel og tilgængelige FFS, eller i en kombination af en sådan FFS og FSTD'er

b) en kombination af FSTD'er og luftfartøjet, hvis en FFS ikke er disponibel eller tilgængelig

c) luftfartøjet, hvis FSTD'en ikke er disponibel eller tilgængelig.

1d. Uanset nr. 1c må træning, praktiske prøver eller duelighedsprøver for klasse- eller typerettigheder til ikke-komplekse SPA og til ikke-komplekse helikoptere gennemføres i en kombination af FSTD'er og et luftfartøj, selv hvis en FFS er disponibel og tilgængelig.

1e. Uanset nr. 1c må træning, praktiske prøver eller duelighedsprøver til en af følgende gennemføres i overensstemmelse med nr. 1c, litra a), b) eller c), uanset om en FFS eller FSTD er disponibel og tilgængelig:

a) ikke-komplekse, ikke-højtydende flyvemaskiner med én pilot

b) TMG

c) ikke-komplekse helikoptere, hvor den maksimalt certificerede sædekonfiguration ikke overstiger fem sæder.

1f. Anvendes FSTD i forbindelse med træning, test eller kontrol, skal de anvendte FSTD'ers egnethed efterprøves i forhold til den gældende »tabel over funktionelle og subjektive test« og den gældende »tabel over FSTD-valideringstest«, der er indeholdt i det primære referencedokument, som gælder for den anvendte anordning. Alle restriktioner og begrænsninger angivet på anordningens kvalifikationsbevis skal tages i betragtning.«

3) Titlen før punkt 13 affattes således:

»SPECIFIKKE KRAV TIL TRÆNING, DEN PRAKTISKE PRØVE OG DUELIGHEDSPRØVEN FOR TYPERETTIGHEDER TIL LUFTFARTØJER MED FLERE PILOTER, TYPERETTIGHEDER TIL LUFTFARTØJER MED ÉN PILOT I OPERATIONER MED FLERE PILOTER, MED HENBLIK PÅ MPL OG ATPL«

4) I punkt 17 foretages følgende ændringer:

i) Indledningen affattes således:

»Hvis typerettighedskurset har omfattet mindre end to timers flyvetræning i luftfartøjet, skal ansøgere udføre flyvetræning i luftfartøjet før eller efter den praktiske prøve.«

ii) I andet afsnit affattes indledningen således:

»Den godkendte flyvetræning skal omfatte start- og landingsmanøvrer og skal udføres af en kvalificeret instruktør under ansvar af:«

c) I afsnit B foretages følgende ændringer:

1) I punkt 5 foretages følgende ændringer:

i) Litra g), h), i) og j) affattes således:

»g) For at udøve beføjelserne i forbindelse med en klasse- eller typerettighed i operationer med flere piloter i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra d) eller da), skal piloter, der allerede har beføjelser til at operere de relevante flyvemaskineklasse- eller -type i operationer med én pilot, leve op til følgende betingelser:

1) fuldføre et overgangskursus indeholdende manøvrer og procedurer, herunder MCC, samt øvelserne i afsnit 7, der anvender trussels- og fejlstyring (TEM), CRM og menneskelige faktorer, hos en organisation, som er angivet i punkt FCL.725, litra d), nr. 1), i)

2) bestå en duelighedsprøve i operationer med flere piloter.

h) For at udøve beføjelserne i forbindelse med en typerettighed i operationer med én pilot i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra d), skal piloter, der allerede har beføjelser til at operere den relevante flyvemaskinetype i operationer med flere piloter, trænes hos en organisation, som er angivet i punkt FCL.725, litra d), nr. 1), i), og kontrolleres med hensyn til følgende yderligere manøvrer og procedurer i operationer med én pilot:

i) for SE-flyvemaskiner, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 og, hvis det er relevant, én metode fra afsnit 3.B

ii) for ME-flyvemaskiner, 1.6, afsnit 6 og, hvis det er relevant, én metode fra afsnit 3.B.

i) Piloter, som har beføjelser i forbindelse med en klasse- eller typerettighed til operationer med både én og flere piloter i henhold til litra g) og h), kan bevare beføjelserne til begge former for operationer ved at gennemføre én af følgende:

i) to duelighedsprøver, en for operationer med én pilot, og en for operationer med flere piloter

ii) en duelighedsprøve i operationer med flere piloter samt de øvelser, der er omhandlet i litra h), nr. i) og ii), alt efter hvad der er relevant, i operationer med én pilot.

Duelighedsprøver med henblik på forlængelse eller fornyelse af klasserettigheder skal altid omfatte de øvelser, der er omhandlet i litra h), nr. i) og ii), alt efter hvad der er relevant, i operationer med én pilot.

j) For at fjerne en begrænsning til operationer med flere piloter fra en typerettighed til en flyvemaskine med én pilot i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra d), nr. 2, skal piloter overholde litra h).«

ii) Litra l), første og andet afsnit, affattes således:

»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 første afsnit må duelighedsprøven, i tilfælde hvor der udføres en duelighedsprøve med henblik på forlængelse af PBN-beføjelser i et luftfartøj eller en FSTD, som repræsenterer det pågældende luftfartøj, der ikke er udstyret til RNP APCH-manøvrer, ikke omfatte RNP APCH-øvelser. I disse tilfælde må pilotens PBN-beføjelser ikke omfatte RNP APCH. Begrænsningen ophæves, hvis piloten har gennemført en duelighedsprøve, der omfatter en RNP APCH-øvelse for den relevante klasse- eller type.«

2) I punkt 6 foretages følgende ændringer:

i) Litra h) affattes således:

»h) For at fjerne en begrænsning til operationer med flere piloter i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra d), nr. 2), fra en typerettighed til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, skal piloterne udføre manøvrerne/procedurerne i 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 og mindst én manøvre/procedure fra afsnit 3.4 udføres som én pilot.«

ii) Nr. i) affattes således:

»i) Ansøgere til og indehavere af en begrænset typerettighed udstedt i overensstemmelse med punkt FCL.720.A, litra c), skal gennemføre træning, de praktiske prøver og duelighedsprøver i overensstemmelse med dette tillæg. Imidlertid skal de, medmindre de gennemfører en praktisk prøve i overensstemmelse med punkt FCL.720.A, litra c), nr. 3), under en praktisk prøve eller en duelighedsprøve mindst foretage landingsmanøvrerne i rollen som overvågende pilot, men det må ikke kræves, at de foretager følgende:

i) startmanøvrer

ii) landingsmanøvrer i rollen som flyvepilot.«

iii) Litra j), første og andet afsnit, affattes således:

»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 første afsnit må duelighedsprøven, i tilfælde hvor der udføres en duelighedsprøve med henblik på forlængelse af PBN-beføjelser i et luftfartøj eller en FSTD, som repræsenterer det pågældende luftfartøj, der ikke er udstyret til RNP APCH-manøvrer, ikke omfatte RNP APCH-øvelser. I disse tilfælde må pilotens PBN-beføjelser ikke omfatte RNP APCH. Begrænsningen ophæves, hvis piloten har gennemført en duelighedsprøve, der omfatter en RNP APCH-øvelse for den relevante klasse- eller type.«

d) I afsnit C foretages følgende ændringer:

1) Tabellen efter nr. 12 ændres således:

i) Rækken for øvelse 2.6.1 affattes således:

»2.6.1	For enmotorede helikoptere (SEH): — autorotativ landing, eller — generhvervelse af motorkraft, forudsat at ansøgerne i det foregående år har gennemført træning, der omfattede den autorotative landing, og at træningen blev indført i ansøgerens logbog og underskrevet af instruktøren. For flermotorede helikoptere (MEH): generhvervelse af motorkraft.	P	——>		M«	

ii) Rækkerne med øvelserne 5.4.1 og 5.4.2 affattes således:

»5.4.1	Manuelt, uden kunstig horisont. Bemærk: Ifølge AFM kan RNP APCH-procedurer kræve, at der anvendes autopilot eller kunstig horisont. Proceduren, der skal flyves manuelt, vælges under hensyntagen til sådanne begrænsninger (f.eks.: vælg en ILS for 5.4.1 i tilfælde af en sådan AFM-begrænsning).	P*	——>*		M* (medmindre øvelse 5.4.2 er gennemført)	
5.4.2	Manuelt, med kunstig horisont	P*	——>*****		M* (medmindre øvelse 5.4.1 er gennemført)«	

2) Punkt 13 affattes således:

»13. For at udøve beføjelserne i forbindelse med typerettigheden i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra d), skal ansøgere til udstedelse, forlængelse eller fornyelse af en typerettighed til helikoptere med én pilot:

a) for operationer med én pilot, gennemføre den praktiske prøve eller duelighedsprøven i operationer med én pilot

b) for operationer med flere piloter, gennemføre den praktiske prøve eller duelighedsprøven i operationer med flere pilot

c) for både operationer med én pilot og med flere piloter, gennemføre den praktiske prøve eller duelighedsprøven i operationer med flere piloter og derudover følgende manøvrer og procedurer i operationer med én pilot:

1) for enmotorede helikoptere: 2.1 start og 2.6 og 2.6.1 autorotativ nedstigning og autorotativ landing

2) for flermotorede helikoptere: 2.1 start og 2.4 og 2.4.1 motorbortfald kort før og kort efter TDP er nået

3) for IR-beføjelser, ud over punkt 1) og 2), alt efter hvad der er relevant, en indflyvning i henhold til afsnit 5, medmindre kriterierne i tillæg 8 er opfyldt

d) for at fjerne en begrænsning til operationer med flere piloter fra en typerettighed til helikoptere med én pilot i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra d) nr. 2), fuldførelse af en duelighedsprøve, der omfatter de manøvrer og procedurer, der henvises til i litra c), nr. 1, eller litra c), nr. 2, alt efter hvad der er relevant.«

BILAG II

Ændring af bilag IV (del-MED) til forordning (EU) nr. 1178/2011

Bilag IV ændres således:

1) I punkt MED.A.010 indsættes følgende efter definitionen af »farvesikker«:

»— »helikopterambulancetjenesteoperation (HEMS-operation)«: en »HEMS-flyvning« som defineret i punkt 61 i bilag I til forordning (EU) nr. 965/2012«

2) Punkt MED.A.040, litra c), nr. 1), affattes således:

»1) Klasse 1- og klasse 2-helbredsgodkendelser skal forlænges og fornyes af et flyvemedicinsk center eller en flyvelæge. Særligt klasse 1-helbredsgodkendelser for ansøgere, som er fyldt 60, og som er involveret i HEMS-operationer med én pilot, skal forlænges eller fornyes af et flyvemedicinsk center eller på grundlag af den kompetente myndigheds skøn af en erfaren flyvelæge udpeget af den kompetente myndighed.«

3) I punkt MED.B.005 tilføjes følgende tredje afsnit:

»I deres undersøgelse skal flyvelæger tage behørigt hensyn til aldringens degenerative virkning på kroppens systemer.«

4) I punkt MED.B.010 foretages følgende ændringer:

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

»3) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse skal der gennemføres en udvidet kardiovaskulær vurdering ved den første undersøgelse med henblik på forlængelse eller fornyelse efter det fyldte 65. år og hvert 4. år derefter. For ansøgere, der er involveret i HEMS-operationer med én pilot, skal der gennemføres en udvidet kardiovaskulær vurdering ved den første undersøgelse med henblik på forlængelse eller fornyelse efter det fyldte 60. år og på grundlag af en kardiovaskulær risikofaktorvurdering derefter.

4) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse er der behov for en estimering af serumlipider, herunder kolesterolfraktioner, i forbindelse med den første helbredsgodkendelse og ved den første undersøgelse efter det fyldte 40. år.«

b) I litra b) tilføjes følgende som nr. 5):

»5) Der skal indgå en kardiovaskulær risikofaktorvurdering i undersøgelserne i forbindelse med en klasse 1- og en klasse 2-helbredsgodkendelse ved første undersøgelse efter det fyldte 40. år og med regelmæssige intervaller derefter.«

5) I punkt MED.B.015 foretages følgende ændringer:

a) Litra b) affattes således:

»b) Ansøgere til en klasse 1-helbredsgodkendelse skal have foretaget funktionelle test af lungefunktionen ved den første undersøgelse og ved klinisk indikation.«

b) Følgende indsættes som litra ba):

»ba) For indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser, som er involveret i HEMS-operationer med én pilot, skal der foretages funktionelle test af lungefunktionen og screening for obstruktiv søvnapnø (OSA) ved den første undersøgelse med henblik på forlængelse eller fornyelse efter det fyldte 60. år.«

c) Litra c) affattes således:

»c) Ansøgere til en klasse 2-helbredsgodkendelse skal have foretaget morfologiske og funktionelle test af lungefunktionen ved klinisk eller epidemiologisk indikation.«

6) I MED.B.070, litra a), nr. 1), tilføjes følgende nr. iii):

»iii) Når indehavere er involveret i HEMS-operationer med én pilot, skal der gennemføres en omfattende øjenundersøgelse ved den første undersøgelse med henblik på forlængelse eller fornyelse efter det fyldte 60. år og hvert år derefter.«

7) MED.B.075, litra b), nr. 1), affattes således:

»1) Ansøgere skal underkastes Ishihara-testen i forbindelse med den første udstedelse af en helbredsgodkendelse. For indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser involveret i HEMS-operationer med én pilot, skal der gennemføres en vurdering af farvesynet ved den første undersøgelse med henblik på forlængelse eller fornyelse efter det fyldte 60. år og hvert år derefter. Ansøgere, der består denne test, kan vurderes som egnede.«

8) I punkt MED.B.080, litra a), foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1, i), affattes således:

»i) I forbindelse med en klasse 1-helbredsgodkendelse og en klasse 2-helbredsgodkendelse, hvor en instrumentrettighed eller en grundlæggende instrumentrettighed skal påtegnes det relevante certifikat, skal hørelsen testes ved ren-tone-audiometri under den første undersøgelse og efterfølgende hvert 5. år indtil det fyldte 40. år og hvert andet år derefter, indtil certifikatindehaverens fyldte 60. år og hvert år derefter.«

b) Følgende tilføjes som nr. 3):

»3) For indehavere af klasse 1-helbredsgodkendelser, som er involveret i HEMS-operationer med én pilot, skal der foretages en omfattende undersøgelse af ører, næse og hals ved den første undersøgelse med henblik på forlængelse eller fornyelse efter det fyldte 60. år.«

9) I punkt MED.D.020 indsættes følgende som litra aa):

»aa) Med henblik på at dokumentere overholdelse af punkt MED.D.010, litra b) og MED.D.015, litra c), må et uddannelseskursus i flyvemedicin gennemført af en ansøger uden for de områder, som medlemsstaterne er ansvarlige for i henhold til Chicagokonventionen, accepteres af den kompetente myndighed, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

i) den kompetente myndighed har vurderet og kontrolleret kursusplanen i overensstemmelse med punkt ARA.MED.200, litra c), nr. 1), i bilag VI

ii) ansøgeren har gennemført et specifikt træningsmodul om flyvemedicinske krav, som er angivet i dette bilag (del-MED) som foreskrevet af den kompetente myndighed.«

BILAG III

Ændring af bilag VI (del-ARA) til forordning (EU) nr. 1178/2011

Bilag VI ændres således:

1) Punkt ARA.GEN.305, litra d), affattes således:

»d) For personer, der har et certifikat, et bevis eller en rettighed udstedt af den kompetente myndighed omfatter tilsynsprogrammet en passende mængde inspektioner og uanmeldte inspektioner.«

2) I punkt ARA.GEN.360 tilføjes følgende litra e):

»e) Når en kompetent myndighed modtager en anmodning fra indehaveren af en helbredsgodkendelse om ændring af den kompetente myndighed, som angivet i de krav, der er omhandlet i litra a), finder proceduren i litra a)-d) anvendelse.«

3) Punkt ARA.FCL.200, litra d), affattes således:

»d) Instruktørers påtegning af certifikater. Før visse instruktører specifikt bemyndiges til at forlænge klasseretigheder til SEP-flyvemaskiner, en TMG-klasserettighed eller en typerettighed til enmotorede helikoptere med en maksimal startmasse på 3 175 kg, udarbejder den kompetente myndighed passende procedurer.«

4) ARA.FCL.300, litra b), nr. 3), affattes således:

»3) Prøven i kommunikation kan aflægges separat fra prøverne i andre emner.«

5) Punkt ARA.FSTD.120 affattes således:

»ARA.FSTD.120 Forlængelse af en FSTD-kvalifikation

»a) Den kompetente myndighed overvåger løbende som en del af tilsynsprogrammet den organisation, der anvender FSTD'en, for at kontrollere, at følgende betingelser er overholdt:

1) at et komplet sæt test i master-QTG gentages progressivt over en 12-måneders periode

2) at resultaterne af evalueringerne fortsat overholder kvalifikationsgrundlaget, og dateres og opbevares

3) at der er etableret et konfigurationskontrolsystem for at sikre den fortsatte integritet af den hardware og software, der anvendes i den kvalificerede FSTD.

b) Den kompetente myndighed udfører periodiske evalueringer af FSTD'en i overensstemmelse med de procedurer, der er beskrevet i punkt ARA.FSTD.100. Disse evalueringer foretages:

1) hvert år for fulde flyvesimulatorer (FFS), flyvetræningsanordninger (FTD) og træningsanordninger til flyve- og navigationsprocedurer (FNPT). Starten på hver 12-måneders gentagen periode er ved udgangen af den måned, hvor den første kvalifikation udløber, medmindre den kompetente myndighed og den organisation, der anvendes FSTD'en, aftaler en anden dato. Hver gentagen FSTD-evaluering foretages inden for en periode på 60 dage inden og 30 dage efter begyndelsen af hver gentagen 12-måneders periode,

2) hvert tredje år for en BITD.

c) Den kompetente myndighed kan forlænge den gentagne evalueringsperiode for en FSTD, der er angivet i punkt ARA.FSTD.120, litra b), nr. 1), til maksimalt 36 måneder, forudsat at følgende forhold gør sig gældende:

1) i de foregående 36 måneder har organisationen, der anvender den pågældende FSTD overholdt alle kriterier, som er angivet i punkt ARA.GEN.305, litra c, nr.1-4)

2) FSTD'en har været underkastet den første og mindst én periodisk evaluering, som har påvist, at den fortsat opfylder kvalifikationsgrundlaget

3) den kompetente myndighed udfører en audit af elementerne i organisationens styringssystem, som angivet i punkt ORA.GEN.200, litra a), nr. 3) og 6), i bilag VII, hvert 12. måned

4) organisationen har udviklet procedurer til at udføre de opgaver, der er angivet i punkt ORA.FSTD.225, litra b), i bilag VII.««

6) Punkt ARA.MED.120 affattes således:

»**ARA.MED.120 Lægefaglige eksperter**

Den kompetente myndighed udpeger en eller flere lægefaglige eksperter til at udføre de flyvemedicinske opgaver, der er beskrevet i denne forordning. Den lægefaglige ekspert skal være uddannet læge og have følgende:

a) erhvervserfaring som uddannet læge i klinisk medicin

b) specifik viden og erfaring inden for flyvemedicin og flyvemedicinsk praksis

c) specifik træning i flyvemedicinske beviser.«

7) Punkt ARA.MED.125 affattes således:

»**ARA.MED.125 Henvisning til den licensudstedende myndighed**

Når et AeMC eller en flyvelæge (AME) har henvist beslutningen om en ansøgers egnethed til den licensudstedende myndigheds lægefaglige ekspert, skal der tages følgende skridt:

a) den lægefaglige ekspert eller det sundhedspersonale, som denne har udpeget, evaluerer den relevante helbredsdokumentation og anmoder om yderligere helbredsdokumentation, prøver og test, hvor det er nødvendigt

b) den lægefaglige ekspert bedømmer ansøgerens egnethed til udstedelse af et helbredsbevis med én eller flere begrænsninger, hvis det er nødvendigt

c) den lægefaglige ekspert informerer AeMC eller AME om afgørelsen

d) hvis ansøgeren vurderes som egnet udsteder den lægefaglige ekspert, hvis det er relevant, et helbredsbevis eller delegerer udstedelsen til den pågældende AeMC eller AME, som henviste ansøgeren.«

8) Følgende punkt ARA.MED.126 og ARA.MED.128 indsættes:

»**ARA.MED.126 Begrænsning, inddragelse og tilbagekaldelse af helbredsbeviser**

a) Den licensudstedende myndighed indfører en procedure til at begrænse, inddrage eller tilbagekalde et helbredsbevis.

b) Den licensudstedende myndighed begrænser, inddrager eller tilbagekalder et helbredsbevis, hvis der er belæg for, at:

1) et helbredsbevis er forfalsket eller opnået ved en falsk erklæring eller falsk dokumentation

2) et helbredsbevis anvendes i strid med bestemmelserne i punkt MED.A.020 i bilag IV

3) indehaveren af et helbredsbevis ikke længere opfylder kravene i bilag IV (del-MED).

c) Den licensudstedende myndighed kan også inddrage eller tilbagekalde et helbredsbevis efter skriftlig anmodning fra indehaveren af et helbredsbevis.

d) Ved begrænsning, inddragelse og tilbagekaldelse af et helbredsbevis underretter den licensudstedende myndighed den udstedende AME eller det udstedende AeMC om årsagen til begrænsningen, inddragelsen eller tilbagekaldelsen.

e) Ved begrænsning, inddragelse og tilbagekaldelse af et helbredsbevis sikrer den licensudstedende myndighed, at bestemmelserne i punkt MED.A.046 i bilag IV (del-MED) er overholdt.

f) Den licensudstedende myndighed indfører en procedure til at genindføre et helbredsbevis.

ARA.MED.128 Høringsprocedure

Den kompetente myndighed indfører en høringsprocedure for AeMC og AME i overensstemmelse med bilag IV (del-MED).«

9) I punkt ARA.MED.130 foretages følgende ændringer:

a) I litra a) foretages følgende ændringer:

1) Nr. 2) udgår

2) Nr. 3 affattes således:

»3) helbredsbevisets serienummer startende med FN-landekoden for det land, hvor pilotcertifikatet er udstedt, eller hvor der er indgivet ansøgning om et pilotcertifikat, efterfulgt af en kode med tal og/eller bogstaver bestående af arabertal og latinske bogstaver (III)«

3) Punkt 6 affattes således:

»6) indehaverens fødselsdato: (dd/mm/åååå) (IVa)«

4) Punkt 9 affattes således:

»9) helbredsbevisets udløbsdato (IX) for:

i) klasse 1

ii) erhvervsmæssige operationer med én pilot og passagerbefordring i klasse 1

iii) klasse 2

iv) LAPL«

5) Punkt 11 affattes således:

»11) dato for seneste og næste elektrokardiogram«

6) Punkt 12 affattes således:

»12) dato for seneste og næste audiogram«

7) Følgende indsættes som nr. 12a):

»12a) dato for seneste og næste oftalmologiske undersøgelse«

8) Nr. 15 tilføjes med følgende indhold:

»15) andre oplysninger.«

b) Litra b) og c) affattes således:

»b) Det papir eller andet materiale, der anvendes, skal hindre eller klart vise eventuelle rettelser eller sletninger. Eventuelle tilføjelser eller sletninger på blanketten skal godkendes tydeligt af den licensudstedende myndighed.

c) Sprog: Helbredsbeviser skal udfærdiges på det eller de nationale sprog og på engelsk og de andre sprog, som den kompetente myndighed måtte finde passende.«

10) Punkt ARA.MED.135, ARA.MED.145 og ARA.MED.150 affattes således:

»ARA.MED.135 Flyvemedicinske blanketter

Den kompetente myndighed stiller formaterne til følgende dokumenter til rådighed for AME'er:

a) ansøgningsblanketten til et helbredsbevis

b) undersøgelsesrapportblanketten til klasse 1- og klasse 2-ansøgere

c) undersøgelsesrapportblanketten til ansøgere til pilotcertifikatet for lette luftfartøjer (LAPL).

ARA.MED.145 Meddelelse fra alment praktiserende læger til den kompetente myndighed

Den kompetente myndighed etablerer, hvor det er relevant, en meddelelsesproces for alment praktiserende læger (GMP) for at sikre, at GMP'en er bekendt med de gældende krav, som er fastsat i denne forordning.

ARA.MED.150 Registrering

a) Ud over de fortegnelser, der kræves i punkt ARA.GEN.220, skal den kompetente myndighed i sit registreringssystem medtage oplysninger om flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger indsendt af AME, AeMC eller GMP.

b) Alle ansøgeres/certifikatindehaveres flyvemedicinske fortegnelser opbevares i mindst 10 år efter udløbsdatoen af deres sidste helbredsbevis.

c) Med henblik på flyvemedicinske vurderinger og standardisering stilles flyvemedicinske fortegnelser til rådighed med ansøgerens/certifikatindehaverens skriftlige samtykke for følgende enheder:

1) et AeMC, en AME eller en GMP med henblik på gennemførelse af en flyvemedicinsk vurdering

2) en lægefaglig undersøgelseskomité, som kan nedsættes af den kompetente myndighed med henblik på en sekundær vurdering af grænsetilfælde

3) relevante lægefaglige specialister med henblik på gennemførelse af en flyvemedicinsk vurdering

4) den kompetente myndighed i en anden medlemsstats lægefaglige ekspert med henblik på fælles tilsyn

5) den pågældende ansøger/certifikatindehaver på skriftlig anmodning

6) agenturet med henblik på standardisering på en måde, som sikrer, at den lægelige tavshedspligt til enhver tid overholdes.

d) Den kompetente myndighed kan stille flyvemedicinske fortegnelser til rådighed for andre formål end dem, der er nævnt i litra c), i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679.

e) Den kompetente myndighed fører en liste over:

1) AeMC og AME, som den har certificeret

2) AME certificeret af andre kompetente myndigheder, som udøver deres beføjelser på dens område, og som den har orienteret i overensstemmelse med punkt MED.D.001, litra f), nr. 3), i bilag IV (del-MED)

3) GMP'er, der udøver deres beføjelser i overensstemmelse med punkt MED.A.040 i bilag IV (del-MED), hvor det er relevant

4) bedriftslæger, der har underrettet den kompetente myndighed om deres hensigt om at udføre flyvemedicinske vurderinger af kabinepersonale i overensstemmelse med punkt MED.C.005, litra c), og MED.D.040 i bilag IV (del-MED), hvor det er relevant.

Listen skal vise, hvilke rettigheder de personer og organisationer, som er nævnt i nr. 1)-4), første afsnit, har, og skal offentliggøres og ajourføres af den kompetente myndighed.

f) Den kompetente myndighed skal analysere sundhedsoplysningerne for piloter over 60 år, navnlig for piloter, som er involveret i HEMS-operationer med én pilot, og indberette disse sundhedsoplysninger på en anonymiseret og aggregeret måde til EASA hvert år.«

11) Punkt ARA.MED.200 affattes således:

»**ARA.MED.200 Procedure for udstedelse, forlængelse, fornyelse og ændring af et flyvelægecertifikat**

Med forbehold af bestemmelserne i punkt ARA.GEN.315, finder alle følgende bestemmelser anvendelse:

a) den kompetente myndighed sikrer inden udstedelsen, forlængelsen, fornyelsen eller ændringen af et flyvelægecertifikats rettigheder, at ansøgerne påviser deres flyvemedicinske kompetencer i overensstemmelse med punkter MED.D.030, litra a), nr. 6), og litra b), nr. 5, i bilag IV

b) den kompetente myndighed skal have indført en procedure til at sikre, at den, inden den udsteder flyvelægecertifikatet, har dokumentation for, at flyvelægepraksissen er udrustet til og har indført passende processer til at gennemføre flyvemedicinske undersøgelser inden for det flyvelægecertifikat, der ansøges om. I tilfælde af flere flyvelægepraksissteder, skal de alle være angivet på flyvelægecertifikatet

c) for de ansøgere, der er omfattet af punkt MED.D.020, litra aa), i bilag IV, kan den kompetente myndighed acceptere et uddannelseskursus i flyvemedicin gennemført af en ansøger uden for de områder, som medlemsstaterne er ansvarlige for i henhold til Chicagokonventionen, forudsat at den kompetente myndighed har gennemført alle nedenstående:

1) vurderet og kontrolleret, at kursusplanen svarer til de uddannelseskurser i flyvemedicin, der er tilgængelige i medlemsstaterne

2) har givet ansøgeren et specifikt uddannelsesmodul om de flyvemedicinske krav, som er angivet i bilag IV (del-MED)

d) når den kompetente myndighed har konstateret, at flyvelægen opfylder de gældende krav, udsteder, forlænger, fornyer eller ændrer myndigheden flyvelægecertifikatet for en periode på højst tre år ved hjælp af den blanket, der er fastlagt i tillæg VII.«

12) Overskriften til punkt ARA.MED.240 affattes således:

»**ARA.MED.240 Alment praktiserende læger (GMP), der udøver deres beføjelser i overensstemmelse med punkt MED.A.040 i bilag IV (del-MED)**«

13) Punkt ARA.MED.245 affattes således:

»ARA.MED.245 Løbende tilsyn med AME'er og GMP'er

Når den kompetente myndighed udarbejder det program for løbende tilsyn, der omtales i ARA.GEN.305, tager den hensyn til:

1) antallet af AME'er og GMP'er, som udøver deres beføjelser inden for det område, hvor den kompetente myndighed fører tilsyn

2) antallet af AME, der er certificeret af kompetente myndigheder i andre medlemsstater, som udøver deres beføjelser inden for det område, hvor den kompetente myndighed fører tilsyn

3) en risikobaseret vurdering af AME's og GMP's aktiviteter.«

14) Følgende punkt ARA.MED.246 indsættes:

»ARA.MED.246 Løbende tilsyn med AME og AeMC

Med forbehold af bestemmelserne i punkt ARA.GEN.300, litra e):

a) hvis en AME eller et AeMC gennemfører sine aktiviteter i mere end én medlemsstat, skal den kompetente myndighed, som har certificeret AME'en eller AeMC'et, have indført en procedure til at sikre udveksling af oplysninger i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.200, litra c), og punkt ARA.GEN.300, litra d) og e), med den kompetente myndighed i den eller de andre medlemsstater, hvor AME eller AeMC udfører sine aktiviteter. Proceduren skal være aftalt med de involverede kompetente myndigheder

b) i det tilfælde, der er nævnt i litra a), skal de kompetente myndigheder i den eller de andre medlemsstater, hvor AME eller AeMC gennemfører sine aktiviteter, dele alle de oplysninger, som er relevante for tilsynet med flyvelægen eller det flyvemedicinske center, med den kompetente myndighed, der har certificeret AME'en eller AeMC'et.«

15) I punkt ARA.MED.250 foretages følgende ændringer:

a) I litra a) foretages følgende ændringer:

i) Indledningen affattes således:

»Den kompetente myndighed begrænser, suspenderer eller tilbagekalder et flyvelægecertifikat under følgende omstændigheder:«

ii) Nr. 1 affattes således:

»1) AME ikke opfylder de gældende krav«

iii) I slutningen af nr. 6) udgår ordet »og«

iv) Følgende indsættes som nr. 8:

»8) ved enhver for AME operationel kontekst, som kan have en direkte eller indirekte negativ indvirkning på flyvesikkerheden«

b) I litra b) affattes indledningen således:

»Flyvelægecertifikatet betragtes som ugyldigt under en af følgende omstændigheder, og den kompetente myndighed tilbagekalder det straks:«

c) Følgende tilføjes som litra c):

»c) Den kompetente myndighed skal have indført en proces til at kunne genfinde tilbagekaldte flyvelægecertifikater, skal ajourføre listen over AME'er, og underrette de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater herom.«

16) Punkt ARA.MED.255 affattes således:

»**ARA.MED.255 Håndhævelsesforanstaltninger**

Hvis der ved tilsyn eller på anden måde findes beviser for manglende opfyldelse hos et AeMC, en AME eller en GMP, vurderer den kompetente myndighed de helbredsbeviser, som AeMC, AME eller GMP har udstedt, og kan gøre dem ugyldige, hvis dette er nødvendigt for at garantere flyvesikkerheden.

For helbredsbeviser udstedt til ansøgere, hvis licensudstedende myndighed er en anden, end den kompetente myndighed, som har udstedt flyvelægecertifikatet, skal den kompetente myndighed underrette og udveksle relevante oplysninger med den lægefaglige ekspert hos den licensudstedende myndighed, hvis indehaver af et helbredsbevis er berørt.«

17) Punkt ARA.MED.315 og ARA.MED.325 affattes således:

»**ARA.MED.315 Gennemgang af undersøgelsesrapporter**

Den licensudstedende myndighed skal have indført en proces, hvorved den lægefaglige ekspert kan tage følgende skridt:

a) gennemgå undersøgelses- og vurderingsrapporter modtaget fra AeMC, AME og GMP og underrette dem om eventuelle uoverensstemmelser eller fejl i vurderingsprocessen

aa) træffe passende korrigerende handlinger til at afhjælpe eventuelle identificerede uoverensstemmelser eller fejl

b) på anmodning bistå AME og AeMC i deres beslutningstagning vedrørende helbredsmæssig egnethed i grænsetilfælde og komplekse sager.

ARA.MED.325 Sekundær vurderingsprocedure

Den kompetente myndighed skal indføre en procedure til revision af grænsetilfælde og komplekse sager, hvis en ansøger anmoder om en ny vurdering i overensstemmelse med de gældende helbredskrav og akkrediteret medicinsk konklusion som defineret i punkt MED.A.010 i bilag IV (del-MED).«

18) Punkt ARA.MED.330 udgår.

19) I litra a), nr. 2), i tillæg I affattes nr. XIII) således:

»XIII) bemærkninger: dvs. særlige påtegninger vedrørende begrænsninger og påtegninger om rettigheder, herunder påtegninger om sprogfærdigheder, bemærkninger vedrørende automatisk godkendelse af certifikatet, og«

20) Tillæg III ændres således:

a) På side 1 i bevisskabelonen erstattes fodnoten og sidefoden af følgende:

»(*) »Den Europæiske Union« slettes for tredjelande og EASA.

EASA-blanket 143, 3. udgave — side 1/2.«

b) På side 2 i bevisskabelonen erstattes sidefoden af følgende:

»EASA-blanket 143, 3. udgave — side 2/2.«

21) Tillæg IV ændres således:

a) På side 1 i bevisskabelonen erstattes fodnoten og sidefoden af følgende:

»(*) »Den Europæiske Union« slettes for tredjelande og EASA.

EASA-blanket 145, 2. udgave — side 1/2.«

b) På side 2 i bevisskabelonen erstattes sidefoden af følgende:

»EASA-blanket 145, 2. udgave — side 2/2.«

22) Tillæg V affattes således:

»*Tillæg V til BILAG VI DEL-ARA*

BEVIS TIL FLYVEMEDICINSKE CENTRE (AeMC)

Den Europæiske Union ([1])

Kompetent myndighed

BEVIS TIL FLYVEMEDICINSKE CENTRE

REFERENCE:

I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 og forordning (EU) 2015/340 ([2]) og i henhold til nedenstående betingelser attesterer [den kompetente myndighed] hermed, at

[ORGANISATIONENS NAVN]

[ORGANISATIONENS ADRESSE]

er et del-ORA-certificeret flyvemedicinsk center med de beføjelser og aktiviteter, der er anført i de vedføjede godkendelsesbetingelser.

BETINGELSER:

1. Dette bevis er begrænset til det, der er beskrevet under godkendelsens omfang i den godkendte organisations håndbog.
2. Dette bevis kræver overholdelse af de procedurer, der er angivet i organisationsdokumentationen i henhold til del-ORA.
3. Dette bevis forbliver gyldigt, så længe kravene i del-ORA opfyldes, medmindre det er blevet overdraget, afløst, suspenderet eller tilbagekaldt.

Udstedelsesdato: dd/mm/åååå Underskrift: [Kompetent myndighed]

([1]) »Den Europæiske Union« slettes for tredjelande og EASA.
([2]) Henvisning til forordning (EU) nr. 1178/2011 eller forordning (EU) 2015/340 skal ændres i overensstemmelse med certifikatets omfang.

«EASA-formular 146, 2. udgave.

BEVIS TIL FLYVEMEDICINSKE CENTRE

Tillæg ([1]) til AeMC-bevis nr.:

RETTIGHEDER OG OMFANG

[Organisationens navn] har opnået rettighed(er) til at foretage flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger med henblik på udstedelse af helbredsgodkendelser som angivet i nedenstående tabel samt til at udstede disse helbredsgodkendelser og helbredsattester til:

	Udstedelse/forlængelse/fornyelse	Udstedelsesdato
Klasse 1		
Klasse 2/ LAPL/ kabinepersonale		
Klasse 3 ([1])		

([1]) Klasse 3 tilføjes kun for AeMC'er godkendt til at gennemføre flyvemedicinske klasse 3-undersøgelser.

Dato: dd/mm/åååå Underskrift: [Kompetent myndighed]«

([1]) Dette tillæg kan udstedes som en del af et AeMC-bevis eller som et separat dokument.

23) Tillæg VII affattes således:»

Tillæg VII til BILAG VI DEL-ARA

CERTIFIKAT TIL FLYVELÆGER (AME)

Den Europæiske Union ([1])

Kompetent myndighed

FLYVELÆGECERTIFIKAT

CERTIFIKATNUMMER/-REFERENCE:

I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 og forordning (EU) 2015/340 ([2]) og i henhold til nedenstående betingelser attesterer [den kompetente myndighed] hermed, at

[FLYVELÆGENS NAVN]

[FLYVELÆGENS PRAKSISADRESSE(R)]

er flyvelæge.

BETINGELSER:

1. Dette certifikat er begrænset til de rettigheder, der er angivet i tillægget til dette flyvelægecertifikat
2. Dette certifikat kræver overholdelse af de gennemførelsesbestemmelser og procedurer, der er angivet i del-MED / del ATCO.MED ([2]).
3. Dette certifikat forbliver gyldigt fra den [dd/mm/åååå] til den [dd/mm/åååå ([3])], så længe kravene i del-MED / del ATCO.MED ([2]) opfyldes, medmindre det er blevet overdraget, afløst, suspenderet eller tilbagekaldt.

Udstedelsesdato: dd/mm/åååå Underskrift: [Kompetent myndighed]

([1]) Den Europæiske Union« slettes for tredjelande.
([2]) Henvisning til forordning (EU) nr. 1178/2011 eller forordning (EU) 2015/340 samt del-MED og del ATCO.MED skal ændres i overensstemmelse med certifikatets omfang.
([3]) Udløbsdatoformat: dag/måned/år.

«EASA-formular 148, 2. udgave.

FLYVELÆGECERTIFIKAT

Tillæg ([1]) til flyvelægecertifikat nr.:

RETTIGHEDER OG OMFANG

[Flyvelægens navn og akademiske titel] har opnået rettighed(er) til at foretage flyvemedicinske undersøgelser og vurderinger med henblik på udstedelse af helbredsgodkendelser som angivet i nedenstående tabel samt til at udstede disse helbredsgodkendelser og helbredsattester til:

Klasse 1 forlængelse/fornyelse	[gyldigt indtil]/[Ikke relevant]
Klasse 2 / LAPL / kabinepersonale Udstedelse/forlængelse/ fornyelse	[gyldigt indtil]
Klasse 3 ([1]) forlængelse/fornyelse	[gyldigt indtil]/[Ikke relevant]

([1]) Klasse 3 tilføjes kun for flyvelæger godkendt til at gennemføre flyvemedicinske klasse 3-undersøgelser.

Udstedelsesdato: dd/mm/åååå

Underskrift: [Kompetent myndighed]

([1]) Dette tillæg kan udstedes som en del af et flyvelægecertifikat eller som et separat dokument.

BILAG IV

Ændring af bilag VII (del-ORA) til forordning (EU) nr. 1178/2011

Bilag VII ændres således:

1) I punkt ORA.FSTD.225 foretages følgende ændringer:

a) I litra a) foretages følgende ændringer:

1) Indledningen affattes således:

»FSTD-kvalifikationsbeviset er gyldigt, så længe følgende betingelser er opfyldt:«

2) Nr. 2 affattes således:

»2) den kompetente myndighed, som gives adgang til organisationen som defineret i ORA.GEN.140 med henblik på at bekræfte fortsat overensstemmelse med de relevante krav i forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget på grundlag heraf«

b) Litra b) og c) affattes således:

»b) Hvis den kompetente myndighed har forlænget den gentagne evalueringsperiode for en FSTD i overensstemmelse med punkt ARA.FSTD.120, litra c), i bilag VI (del ARA), udpeger organisationen en person eller en gruppe af personer med tilstrækkelig erfaring, som skal foretage alle følgende inden for en periode på mellem 60 dage inden og 30 dage efter begyndelsen af hver tilbagevendende periode på 12 måneder i overensstemmelse med punkt ARA.FSTD.120, litra b), nr. 1), i bilag VI:

1) gennemgå de periodiske gentagelser af de komplette test af master-QTG

2) udføre de relevante funktionelle og subjektive test

3) sende en rapport med resultaterne til den kompetente myndighed.

c) En BITD-kvalifikation forbliver gyldig under forudsætning af, at den kompetente myndighed udfører regelmæssige evalueringer for at påvise opfyldelse af det gældende kvalifikationsgrundlag i henhold til punkt ARA.FSTD.120 i bilag VI.«

2) Punkt ORA.AeMC.105 affattes således:

»ORA.AeMC.105 Anvendelsesområde

Denne subpart indeholder supplerende krav, organisationen skal opfylde for at få udstedt eller forlænget en godkendelse som flyvemedicinsk center (AeMC) til at:

a) tilbyde flyvemedicinsk ekspertise og praktisk træning til flyvelæger (AME)

b) udstede helbredsbeviser og helbredsattester for kabinepersonale, herunder de første klasse 1-helbredsbeviser, eller klasse 3-helbredsbeviser i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2015/340 (*) eller begge dele, alt efter hvad der er relevant.

(*) Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveledercertifikater i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011 (EUT L 63 af 6.3.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).«

3) Punkt ORA.AeMC.115, litra b), affattes således:

»b) oplyse om aktiviteter, der kontraheres hos udpegede hospitaler eller medicinske institutioner med henblik på speciallægeundersøgelser, ud over den dokumentation til godkendelse af en organisation, som kræves i punkt ORA.GEN.115«.

4) Følgende punkt ORA.AeMC.120 indsættes:

»**ORA.AeMC.120 AeMC-bevis**

En organisation med et AeMC-bevis må ikke på noget tidspunkt besidde mere end ét AeMC-bevis udstedt med det samme anvendelsesområde i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget på grundlag heraf.«

5) Punkt ORA.AeMC.135 affattes således:

»**ORA.AeMC.135 Fortsat gyldighed**

AeMC-beviset udstedes med ubegrænset gyldighed. Det forbliver gyldigt, så længe indehaveren og organisationens flyvelæger opfylder følgende betingelser:

a) punkt MED.D.030 i bilag IV (del-MED) til denne forordning eller punkt ATCO.MED.C.025 i bilag IV (del-ATCO.MED) til forordning (EU) 2015/340 overholdes, alt efter hvad der er relevant

b) deres fortsatte erfaring sikres ved at foretage et tilstrækkeligt antal klasse 1-helbredsundersøgelser eller klasse 3-helbredsundersøgelser i overensstemmelse med forordning (EU) 2015/340 eller tilsvarende militære flyvemedicinske undersøgelser hvert år, alt efter hvad der er relevant.«

6) Følgende punkt ORA.AeMC.160 indsættes:

»**ORA.AeMC.160 Rapportering**

AeMC'et give den kompetente myndighed statistiske rapporter om flyvemedicinske vurderinger af ansøgere, herunder rapporter om den screening for narkotika og alkohol, som er gennemført i overensstemmelse med punkt MED.B.055, litra b), i bilag IV (del-MED) og eventuelle sundhedsrisikofaktorer eller tendenser identificeret under de flyvemedicinske vurderinger.«

7) I punkt ORA.AeMC.200 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) til udstedelse af helbredsbeviser i overensstemmelse med del-MED«

b) Følgende indsættes som litra aa):

»aa) til at lette samarbejdet mellem flyvelæger (AME) og andre lægesagkyndige hos AeMC'et, og«

8) Følgende punkt ORA.AeMC.205 indsættes:

»**ORA.AeMC.205 Kontraherede aktiviteter**

Uanset punkt ORA.GEN.205, finder alle følgende anvendelse:

a) minimumskravene til flyvemedicinske undersøgelser skal udføres inden for AeMC'ets organisation i overensstemmelse med anvendelsesområdet og rettighederne i betingelserne for godkendelse, som er vedføjet AeMC-beviset

b) supplerende lægeundersøgelser og udredninger kan udføres af kontraherede individuelle eksperter eller organisationer. Organisationen sikrer i forbindelse med kontrahering af en hvilken som helst del af dens aktivitet, at de kontraherede tjenester eller produkter opfylder de gældende krav.«

9) Punkt ORA.AeMC.210 affattes således:

»**ORA.AeMC.210 Krav til personale**

a) AeMC'et skal blandt sit personale have følgende:

1) en flyvelæge (AME), der er udpeget som chef for AeMC'et, med rettigheder til at udstede klasse 1-helbredsgodkendelser eller klasse 3-helbredsgodkendelser i henhold til forordning (EU) 2015/340, alt efter hvad der er relevant, i overensstemmelse med det anvendelsesområde, der er fastsat i betingelserne for godkendelse, som er vedføjet AeMC-beviset, og som har tilstrækkelig erfaring inden for flyvemedicin til at varetage sine opgaver

2) mindst én kvalificeret flyvelæge (AME) med rettigheder til at udstede klasse 1-helbredsgodkendelser eller klasse 3-helbredsgodkendelser i henhold til forordning (EU) 2015/340, alt efter hvad der er relevant, i overensstemmelse med det anvendelsesområde, der er fastsat i betingelserne for godkendelse, som er vedføjet AeMC-bevisets rettigheder, og andre tekniske medarbejdere

3) tilgængelige lægesagkyndige.

b) Chefen for AeMC'et er ansvarlig for at:

1) koordinere vurderingen af undersøgelsesresultater

2) underskrive rapporter, beviser og første klasse 1-helbredsgodkendelser og klasse 3-helbredsgodkendelser i overensstemmelse med forordning (EU) 2015/340.«

BILAG V

Ændring af bilag VIII (del-DTO) til forordning (EU) nr. 1178/2011

I bilag VIII affattes punkt DTO.GEN.135 således:

»**DTO.GEN.135 Ophævelse af ret til at udføre træning**

a) En DTO vil ikke længere være berettiget til at udføre en eller flere af de træningsaktiviteter, der er angivet i erklæringen, på grundlag af erklæringen i følgende tilfælde:

   1) DTO'en har meddelt den kompetente myndighed, at en eller flere af de træningsaktiviteter, der er omfattet af erklæringen, er ophørt i overensstemmelse med punkt DTO.GEN.116, litra b)

   2) DTO'en har ikke udført træningen i mere end 36 måneder i træk.

b) En DTO skal uden ophold returnere godkendelsesbeviser til den kompetente myndighed i overensstemmelse med DTO.GEN.230, litra c):

   1) i tilfælde af træningsaktiviteternes ophør i overensstemmelse med litra a)

   2) i tilfælde af tilbagekaldelse i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.350, litra da), nr. 3), i bilag VI (del-ARA).«

BILAG VI

Ændring af bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012

Punkt ORO.FC.A.201, litra b), nr. 2), iii), i bilag III affattes således:

»iii) periodisk træning og kontrol som foreskrevet i ORO.FC.230, dog underlagt følgende betingelser:

A) kontrollen omfatter ikke startmanøvrer

B) kontrollen omfatter landingsmanøvrer, mindst i rollen som overvågende pilot«

BILAG VII

Ændring af bilag V (del-SPA) til forordning (EU) nr. 965/2012

I punkt SPA.HEMS.130 i bilag V indsættes som litra g):

»g) *Medlemmer af flyvebesætningen, som er fyldt 60 år, og som udfører HEMS-operationer med én pilot i overensstemmelse med punkt FCL.065, litra a), i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011*

1) For medlemmer af flyvebesætningen, som er fyldt 60 år, og som udfører HEMS-operationer med én pilot i overensstemmelse med punkt FCL.065, litra a), i bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, skal luftfartsforetagendet i sin risikovurdering, som foretages i overensstemmelse med ORO.GEN.200, tage hensyn til stigningen i risikoen for uarbejdsdygtighed på grund af kardiovaskulære og cerebrovaskulære faktorer i forbindelse med operationelle omstændigheder.

2) Træning og kontrol af medlemmer af en flyvebesætning omhandlet i nr. 1 skal gennemføres af personale, der har modtaget passende træning i at hjælpe dem med at opdage let kognitiv tilbagegang og anmode om helbredsundersøgelser af besætningsmedlemmer, hvor det er nødvendigt.«