Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2076

25.7.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/2076 DER KOMMISSION

vom 24. Juli 2024

zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011 und (EU) Nr. 965/2012 im Hinblick auf die Präzisierung der Anforderungen an zur Ablösung im Reiseflug qualifizierte Kopiloten, die Aktualisierung der Anforderungen an die Lizenzierung von Flugbesatzungen und die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen sowie auf Verbesserungen für die allgemeine Luftfahrt

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([1]), insbesondere auf die Artikel 23, 27 und 31,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

(2) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([3]) enthält technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb.

(3) Nach Artikel 140 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139 muss die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 hinsichtlich der Begriffsbestimmung für technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, die in der durch die Verordnung (EU) 2018/1139 aufgehobenen Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) enthalten war, an die Verordnung (EU) 2018/1139 angepasst werden. Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sollte daher entsprechend geändert werden.

(4) In Bezug auf einmotorige Flugzeuge sollte die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geändert werden, um den neuesten technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen und künftige Konstruktionen wie Elektro- und Hybridmotoren, die sowohl aus thermischen als auch aus elektrischen Motorkomponenten bestehen, zu berücksichtigen.

(5) Auch sollten Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, die zu Problemen geführt haben und auf die die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit von ihren Beratungsgremien aufmerksam gemacht wurde oder die bei der Überwachung und Durchführung von Unterstützungstätigkeiten festgestellt wurden oder sich als problematisch speziell für die allgemeine Luftfahrt oder die flugmedizinische Zertifizierung erwiesen haben, präzisiert und aktualisiert werden.

(6) Bei der Vereinfachung der Anforderungen für die Verlängerung der mit einer Bergflugberechtigung verbundenen Rechte sollten geeignete Übergangsbestimmungen eingeführt werden, um einen reibungslosen Übergang von den derzeit zu den künftig geltenden Anforderungen zu gewährleisten.

([1]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

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

([3]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([4]) Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj).

(7) Die Bestimmungen in den Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011 und (EU) Nr. 965/2012 für zur Ablösung im Reiseflug qualifizierte Kopiloten sollten überarbeitet werden, um eine angemessene Ausbildung dieser Piloten zu gewährleisten und geeignete Betriebsverfahren für die Übertragung von Befugnissen zwischen Mitgliedern der Flugbesatzung festzulegen.

(8) Die sowohl in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 als auch in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 enthaltenen Bestimmungen für Piloten, die das 60. Lebensjahr vollendet haben und im medizinischen Hubschraubernoteinsatz (HEMS) mit einem Piloten eingesetzt werden, sollten überarbeitet werden, um eine bessere Abdeckung des HEMS-Flugbetriebs zu ermöglichen und somit die Notwendigkeit einer größeren Verfügbarkeit medizinischer Dienste und die Risiken des Flugbetriebs mit über 60jährigen Piloten in Einklang zu bringen.

(9) Da sich die medizinische Forschung nach strengen Protokollen richtet, sollten die Bestimmungen der Verordnungen (EU) Nr. 1178/2011 und (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf besondere medizinische Umstände überarbeitet werden, um sicherzustellen, dass sie ihren Zweck erfüllen, sich nicht negativ auf die Flugsicherheit auswirken und die Einhaltung der Grundsätze der medizinischen Forschung gewährleisten.

(10) Die Bestimmungen, die es Personen ermöglichen, einen Wechsel ihrer zuständigen Behörde zu beantragen, sollten dahingehend überarbeitet werden, dass sie auch für Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen gelten, denen noch keine Lizenz erteilt wurde.

(11) Da die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation die Beurteilung von Risikofaktoren für die Gesundheit sowie präventive Beratung empfiehlt, sollten die medizinischen Anforderungen so überarbeitet werden, dass Gesundheitsrisiken und insbesondere kardiovaskuläre Risikofaktoren beurteilt werden können.

(12) Die Bestimmungen über die flugmedizinische Beurteilung sollten so überarbeitet werden, dass sie den degenerativen Auswirkungen der Alterung auf den Organismus angemessen Rechnung tragen.

(13) Die Änderungen der Anforderungen an Tauglichkeitszeugnisse, flugmedizinische Sachverständige und flugmedizinische Zentren sowie die Änderungen im Zusammenhang mit Altersbeschränkungen für Piloten, die im HEMS-Flugbetrieb eingesetzt werden, sollten erst ab einem späteren Zeitpunkt gelten, damit die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten für die Umsetzung dieser regulatorischen Änderungen ausreichend Zeit haben.

(14) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat Durchführungsbestimmungen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission mit der Stellungnahme Nr. 05/2023 gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c und Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegt.

(15) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 127 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 3 wird gestrichen.

   b) Die folgenden Nummern 3a und 3b werden eingefügt:

   „3a. ‚Technisch kompliziertes Flugzeug' (complex aeroplane) bezeichnet ein Flugzeug, das eines der folgenden Merkmale aufweist:

   i) Es hat eine höchstzulässige Startmasse über 5 700 kg.

   ii) Es ist zugelassen für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als 19.

   iii) Er ist für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten zugelassen.

   iv) Es ist mit Turbo-Strahltriebwerken oder mehr als einem Turboprop-Motor ausgerüstet.

   3b. ‚Technisch komplizierter Hubschrauber' (complex helicopter) bezeichnet einen Hubschrauber, der eines der folgenden Merkmale aufweist:

   i) Es hat eine höchstzulässige Startmasse über 3 175 kg.

ii) Er ist zugelassen für eine maximale Fluggastsitzanzahl von mehr als neun.

iii) Er ist für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten zugelassen."

c) Die folgenden Nummern 8c und 8d werden eingefügt:

„8c. ‚SEP-Flugzeug' (SEP aeroplane) bezeichnet ein einmotoriges Flugzeug mit einem Piloten, für das keine Musterberechtigung erforderlich ist und dessen zentrale Antriebseinheit mit einem einzigen Schubregler betrieben und von einem der folgenden Motortypen gesteuert wird:

a) einem Kolbenmotor,

b) einem elektrischen Motorsystem, das nach dem Zertifizierungsverfahren gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 aus mehr als einem Elektromotor bestehen kann,

c) einem Hybridmotorsystem, das aus Kolben- und Elektromotoren besteht, sofern dies nach dem Zertifizierungsverfahren gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 vorgeschrieben ist;

8d. ‚SEP-Hubschrauber' (SEP helicopter) bezeichnet einen einmotorigen Hubschrauber mit einem Piloten, der mit einem Kolbentriebwerk angetrieben wird;"

2. Artikel 3 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Unbeschadet der Delegierten Verordnung (EU) 2020/723 (*) der Kommission müssen Piloten von Luftfahrzeugen, auf die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii der Verordnung (EU) 2018/1139 Bezug genommen wird, die in Anhang I und Anhang IV der vorliegenden Verordnung festgelegten technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren einhalten.

_____

(*) Delegierte Verordnung (EU) 2020/723 der Kommission vom 4. März 2020 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die Anerkennung von Drittlandzertifizierungen von Piloten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (ABl. L 170 vom 2.6.2020, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj)."

3. Folgender Artikel 3a wird eingefügt:

„*Artikel 3a*

Übergangsmaßnahmen für medizinische Beurteilungsprotokolle nach Anhang VI (Teil-ARA) Punkt ARA.MED.330 und auf dieser Grundlage ausgestellte Tauglichkeitszeugnisse

(1) Zuständige Behörden, die an der Entwicklung eines medizinischen Beurteilungsprotokolls nach Anhang VI (Teil-ARA) Punkt ARA.MED.330, der bis zum 13. Februar 2025 Gültigkeit hat, beteiligt sind oder sich an einem bereits bestehenden Protokoll beteiligen möchten, können bis zum Ablauf von dessen Gültigkeit, sofern das Ablaufdatum vor dem 13. August 2024 liegt, das betreffende Protokoll weiterhin anwenden oder sich daran beteiligen.

(2) Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen, welche gemäß den in Absatz 1 genannten medizinischen Beurteilungsprotokollen ausgestellt wurden, können die mit ihren Pilotenlizenzen verbundenen Rechte auf der Grundlage ihrer Tauglichkeitszeugnisse ausüben, solange das einschlägige medizinische Beurteilungsprotokoll nach Absatz 1 Anwendung findet."

4. Artikel 4 Absatz 7 Buchstabe b Ziffer iii erhält folgende Fassung:

„iii) SEP-Flugzeuge und SEP-Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von höchstens 2 000 kg;"

5. Folgender Artikel 4h wird eingefügt:

„*Artikel 4h*

Übergangsmaßnahmen für Inhaber einer Bergflugberechtigung

Inhaber einer Bergflugberechtigung, die vor dem 13. August 2024 mit einem nach Anhang I Punkt FCL.815 eingetragenen Ablaufdatum erteilt wurde, müssen wie folgt vorgehen, um ihre Rechte nach diesem Datum weiterhin ausüben zu können:

a) Sie müssen ihre Bergflugberechtigung von der zuständigen Behörde ohne Ablaufdatum neu ausstellen lassen.

b) Sie müssen Anhang I Punkt FCL.815 Buchstabe d genügen, es sei denn, sie haben in den vorangegangenen zwei Jahren ihre Bergflugberechtigung nach Anhang I Punkt FCL.815 Buchstabe e verlängert, der bis zum 12. August 2024 gilt."

6. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.
7. Anhang IV wird gemäß Anhang II dieser Verordnung geändert.
8. Anhang VI wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.
9. Anhang VII wird gemäß Anhang IV der vorliegenden Verordnung geändert.
10. Anhang VIII wird gemäß Anhang V der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt geändert:

1. Anhang III (Teil-ORO) wird gemäß Anhang VI dieser Verordnung geändert.
2. Anhang V (Teil-SPA) wird entsprechend Anhang VII der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 3

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

Die folgenden Änderungen gelten ab dem 13. Februar 2025:

1. Anhang I Nummer 7
2. Anhang II
3. Anhang III Nummern 6 bis 18, 22 und 23
4. Anhang IV Nummern 2 bis 9
5. Anhang VII

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

Brüssel, den 24. Juli 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Änderungen des Anhangs I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

Anhang I wird wie folgt geändert:

1. Punkt FCL.015 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Der Inhaber einer nach diesem Anhang (Teil-FCL) erteilten Lizenz kann bei der von einem anderen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde eine Änderung der zuständigen Behörde für alle in Buchstabe d genannten Lizenzen, die er innehat, beantragen. Inhaber eines nach Anhang IV (Teil-MED) ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses, die noch nicht Inhaber einer Pilotenlizenz sind, sind berechtigt, einen solchen Antrag auf Änderung der zuständigen Behörde in Bezug auf alle von der zuständigen Behörde geführten medizinischen Aufzeichnungen zu stellen."

2. Punkt FCL.020 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Ein Flugschüler darf nur dann allein fliegen, wenn er die folgenden Bedingungen erfüllt:

1. Er hat die entsprechende Genehmigung und wird von einem Fluglehrer beaufsichtigt.

2. Vor Erhalt der in Nummer 1 genannten Genehmigung hat er die Kompetenz erworben, das betreffende Luftfahrzeug während des geplanten Alleinflugs sicher zu betreiben."

3. Punkt FCL.025 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe b erhalten die Nummern 4 und 5 folgende Fassung:

„4. Hat ein Antragsteller für den Erwerb einer Lizenz für Leichtluftfahrzeuge (LAPL), für Privatpiloten (PPL) oder für eine Basis-Instrumentenflugberechtigung eine der Theorieprüfungen nach vier Versuchen nicht bestanden oder innerhalb der in Buchstabe b Nummer 2 genannten Frist keine der Prüfungen bestanden, muss er alle Theorieprüfungen wiederholen.

5. Bevor sich ein Antragsteller allen Theorieprüfungen erneut unterzieht, muss er eine weitere Ausbildung bei einer DTO oder ATO durchlaufen. Der erforderliche Umfang der Ausbildung wird von der DTO oder ATO auf der Grundlage der Bedürfnisse des Antragstellers festgelegt."

b) Buchstabe c Nummer 1 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) zur Erteilung einer Lizenz für Berufspiloten, einer Lizenz für Piloten in mehrköpfigen Flugbesatzungen oder einer Instrumentenflugberechtigung (IR) für einen Zeitraum von 36 Monaten;"

4. In Punkt FCL.035 Buchstabe b wird folgende Nummer 6 angefügt:

„6. Enthält Anlage 1 eine Anrechnung für das Sachgebiet ‚Kommunikation', gilt Folgendes insgesamt:

i) Diese Anrechnung wird für die Ausbildung und Prüfung in diesem Sachgebiet nur gewährt, wenn die Antragsteller in früheren Theorieprüfungen nach Anhang VI Punkt ARA.FCL.300 entweder das Sachgebiet „Kommunikation" oder beide Sachgebiete ‚VFR-Kommunikation' und ‚IFR-Kommunikation' absolviert haben.

ii) Antragsteller, die entweder nur das Sachgebiet ‚VFR-Kommunikation" oder nur das Sachgebiet ‚IFR-Kommunikation' absolviert haben, müssen im Sachgebiet ‚Kommunikation' den Theorieunterricht, dessen Dauer ausgehend von einer Beurteilung der Antragsteller durch die ATO verkürzt werden kann, abgeschlossen haben. Bei Antragstellern, die das Sachgebiet ‚VFR-Kommunikation' abgeschlossen haben, können Aspekte, die sich ausschließlich auf die ‚VFR-Kommunikation' beziehen, reduziert werden. Bei Antragstellern, die das Sachgebiet ‚IFR-Kommunikation' abgeschlossen haben, können Aspekte, die sich ausschließlich auf die ‚IFR-Kommunikation' beziehen, reduziert werden. In jedem Fall müssen die Antragsteller die Prüfung der Theoriekenntnisse im Sachgebiet ‚Kommunikation' abschließen."

5. Punkt FCL.045 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Flugschüler müssen für alle Allein-Überlandflüge Nachweise für die nach Punkt FCL.020 Buchstabe a Nummer 1 erforderliche Genehmigung mitführen."

6. Punkt FCL.060 Buchstabe b Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. als Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, sofern er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage alternativ Folgendes absolviert hat:

i) mindestens 3 Streckenabschnitte als Pilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, in dem betreffenden Muster;

ii) eine Ausbildung, deren Inhalt vom Betreiber festgelegt wird und die mindestens drei Streckenabschnitte als Pilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, in einem FSTD umfasst, das dem betreffenden Muster entspricht;

iii) eine wiederkehrende Schulung nach Anhang III (Teil-ORO) Teilabschnitt FC (ORO.FC) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012;

iv) eine Befähigungsüberprüfung für Kopiloten, die zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert sind, nach Anlage 9."

7. Punkt FCL.065 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Altersgruppe 60–64 Jahre. Flugzeuge und Hubschrauber. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, darf außer als Mitglied einer Besatzung mit mehreren Piloten nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein. Abweichend davon sind Inhaber dieser Lizenz berechtigt, als Piloten eines Luftfahrzeugs im medizinischen Hubschraubernoteinsatz mit einem Piloten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 eingesetzt zu werden, sofern sie die für diesen Zweck in der genannten Verordnung und in Anhang IV (Teil-MED) der vorliegenden Verordnung festgelegten einschlägigen Anforderungen erfüllen."

8. Punkt FCL.115 erhält folgende Fassung:

„FCL.115 LAPL – Ausbildungslehrgang

a) Antragsteller für den Erwerb einer LAPL müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder einer ATO absolvieren. Dieser Ausbildungslehrgang muss Folgendes umfassen:

1. Theoriekenntnisse und Flugunterricht, die den Rechten der beantragten LAPL entsprechen, sowie

2. zusätzlich für die LAPL(H) die obligatorischen Ausbildungselemente für das entsprechende Hubschraubermuster wie in den gemäß Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten definiert.

b) Der Theorieunterricht und der Flugunterricht können bei einer anderen DTO oder ATO absolviert werden als der, bei der der Antragsteller seine Ausbildung begonnen hat.

c) Für die Ausbildung zur Erlangung der Klassenberechtigung für SEP-Flugzeuge (sea) müssen die Elemente von Anlage 9 Abschnitt B (Besondere Anforderungen an die Flugzeugkategorie) Nummer 7 (Klassenberechtigungen – Wasserflugzeuge) berücksichtigt werden.

d) Antragsteller für den Erwerb einer LAPL können auf der Grundlage einer Beurteilung des Antragstellers durch die für den LAPL-Ausbildungslehrgang zuständige ATO oder DTO Anrechnungen für frühere PPL-Ausbildungen erhalten, die sie nach Abschnitt C in derselben Luftfahrzeugkategorie absolviert haben. In jedem Fall müssen die Antragsteller die in Punkt FCL.110.A Buchstabe a bzw. Punkt FCL.110.H Buchstabe a festgelegten Anforderungen an die Erfahrung erfüllen."

9. Punkt FCL.105.A Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) *Rechte*

Inhaber einer LAPL für Flugzeuge sind berechtigt, SEP-Flugzeuge (land) (SEP(land)), SEP-Flugzeuge (sea) (SEP (sea)) oder TMG mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger mit bis zu 3 Fluggästen an Bord als verantwortlicher Pilot (PIC) zu fliegen, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Flugzeugs befinden."

10. Punkt FCL.110.A Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Anrechnung. Bei Antragstellern mit Erfahrung als PIC kann unter folgenden Bedingungen eine Anrechnung auf die Anforderungen von Buchstabe a erfolgen:

1. Der Umfang der Anrechnung wird von der DTO oder ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage einer Vorab-Flugbeurteilung festgelegt, jedoch darf die Anrechnung in keinem Fall

i) die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten,

ii) 50 % der nach Buchstabe a erforderlichen Stunden überschreiten,

iii) die Anforderungen nach Buchstabe a Nummer 2 beinhalten.

2. Frühere Erfahrungen als PIC in Luftfahrzeugen, die Gegenstand eines Beschlusses eines Mitgliedstaats nach Artikel 2 Absatz 8 Buchstabe a oder c der Verordnung (EU) 2018/1139 sind oder in den Anwendungsbereich von Anhang I jener Verordnung fallen, können berücksichtigt werden, sofern das Luftfahrzeug der Definition der jeweiligen Luftfahrzeugkategorie nach diesem Anhang (Teil-FCL) entspricht."

11. In Punkt FCL.135.A erhalten die Buchstaben a und b folgende Fassung:

„a) Antragstellern für den Erwerb einer LAPL(A) müssen Rechte für die Flugzeugklasse oder TMG erteilt werden, in der die praktische Prüfung abgelegt wurde. Für die Erweiterung ihrer Rechte auf eine andere Klasse müssen Inhaber einer LAPL(A) in dieser anderen Klasse Folgendes insgesamt absolvieren:

1. 3 Stunden Flugunterricht, einschließlich:

i) 10 Starts und Landungen mit Fluglehrer,

ii) 10 überwachte Allein-Starts und -Landungen,

2. eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten in der neuen Klasse nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Antragsteller gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der Theoriekenntnisse in der anderen Klasse in den folgenden Sachgebieten nachweisen:

i) betriebliche Abläufe,

ii) Flugleistung und Flugplanung,

iii) allgemeine Luftfahrzeugkunde.

b) Um die Rechte auf eine andere Baureihe innerhalb einer Klasse zu erweitern, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen absolvieren. Die Unterschiedsschulung muss in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden. Bei der Erweiterung der Rechte für eine SEP-Flugzeugklasse auf eine Baureihe mit einem anderen in Artikel 2 Nummer 8c genannten Motortyp muss die Unterschiedsschulung aus Flugunterricht mit Fluglehrer und Theorieunterricht bestehen, der in Bezug auf diesen anderen Motortyp und damit zusammenhängende Luftfahrzeugsysteme mindestens alle folgenden Sachgebiete umfasst:

1. betriebliche Abläufe,

2. Flugleistung und Flugplanung,

3. allgemeine Luftfahrzeugkunde."

12. Punkt FCL.140.A wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Sie haben mindestens 12 Flugstunden als PIC, mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert, einschließlich

i) 12 Starts und Landungen,

ii) einer Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten und zu dessen Zufriedenheit, wobei dieser diejenigen Flugübungen auswählen muss, die es dem Antragsteller ermöglichen, seine Befähigung zum sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und zur Anwendung normaler, anormaler Verfahren und Notverfahren aufzufrischen;"

b) Die folgenden Buchstaben c und d werden angefügt:

„c) Haben Inhaber einer LAPL(A) mit Rechten für SEP-Flugzeuge, die nach Punkt FCL.135.A Buchstabe b ihre Rechte auf eine Baureihe mit einem anderen in Artikel 2 Nummer 8c genannten Motortyp erweitert haben, diese Baureihe in den vorangegangenen zwei Jahren nicht geflogen, müssen sie vor Ausübung ihrer Rechte in dieser Baureihe Folgendes in dieser Baureihe absolvieren:

1. weitere Unterschiedsschulungen nach Punkt FCL.135.A Buchstabe b,

2. eine Befähigungsüberprüfung,

3. eine Auffrischungsschulung nach Punkt FCL.140.A Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii,

d) Die Flüge mit Fluglehrer, Flüge unter Aufsicht nach Buchstabe a Nummer 1 Einleitungssatz, die Auffrischungsschulung nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii und Buchstabe c Nummer 3 und die Befähigungsüberprüfung nach Buchstabe a Nummer 2 und Buchstabe c Nummer 2 müssen in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten bzw. Prüfer unterzeichnet werden."

13. Punkt FCL.110.H Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Anrechnung. Bei Antragstellern mit Erfahrung als PIC kann unter folgenden Bedingungen eine Anrechnung auf die Anforderungen von Buchstabe a erfolgen:

1. Der Umfang der Anrechnung wird von der DTO oder ATO, bei der der Pilot den Ausbildungslehrgang absolviert, auf der Grundlage einer Vorab-Flugbeurteilung festgelegt, jedoch darf die Anrechnung in keinem Fall

i) die gesamte Flugzeit als PIC überschreiten,

ii) 50 % der nach Buchstabe a erforderlichen Stunden überschreiten,

iii) die Anforderungen nach Buchstabe a Nummer 2 beinhalten.

2. Frühere Erfahrungen als PIC in Luftfahrzeugen, die Gegenstand eines Beschlusses eines Mitgliedstaats nach Artikel 2 Absatz 8 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139 sind oder in den Anwendungsbereich von Anhang I jener Verordnung fallen, können berücksichtigt werden, sofern das Luftfahrzeug der Definition der jeweiligen Hubschrauberkategorie nach diesem Anhang (Teil-FCL) entspricht.“

14. In Punkt FCL.135.H erhalten die Buchstaben a und b folgende Fassung:

„a) Antragstellern für den Erwerb einer LAPL(H) müssen Rechte für konkret das Hubschraubermuster erteilt werden, in dem die praktische Prüfung abgelegt wurde. Für die Erweiterung ihrer Rechte auf ein anderes Hubschraubermuster müssen Inhaber einer LAPL(H) in diesem anderen Muster Folgendes insgesamt absolvieren:

1. Sofern in den betrieblichen Eignungsdaten nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 nicht anders festgelegt, mindestens 5 Stunden Flugunterricht, einschließlich

i) 15 Starts, Landeanflüge und Landungen mit Fluglehrer;

ii) 15 überwachte Allein-Starts, -Landeanflüge und -Landungen;

2. eine praktische Prüfung, in der ein angemessener Stand der praktischen Fähigkeiten im neuen Muster nachgewiesen wurde. Während dieser praktischen Prüfung muss der Antragsteller gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der Theoriekenntnisse in dem anderen Muster in den folgenden Sachgebieten nachweisen:

i) Betriebsverfahren,

ii) Flugleistung und Flugplanung,

iii) allgemeine Luftfahrzeugkunde.

b) Bevor der Inhaber einer LAPL(H) die mit der Lizenz verbundenen Rechte auf einer anderen Hubschrauberbaureihe als derjenigen ausüben darf, die für die praktische Prüfung verwendet wurde, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen nach den gemäß Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten absolvieren. Die Unterschiedsschulung muss in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden.“

15. Punkt FCL.140.H erhält folgende Fassung:

„FCL.140.H LAPL(H) – Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

a) Inhaber einer LAPL(H) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte auf einem bestimmten Muster nur ausüben, wenn sie in den vorangegangenen 12 Monaten auf dem entsprechenden Muster Folgendes alternativ absolviert haben:

1. Sie haben Folgendes absolviert:

i) Mindestens 6 Flugstunden auf Hubschraubern dieses Musters als PIC oder mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten, einschließlich sechs Starts, Anflüge und Landungen, sowie

ii) eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten und zu dessen Zufriedenheit, wobei dieser diejenigen Flugübungen auswählen muss, die es dem Antragsteller ermöglichen, seine Befähigung zum sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und zur Anwendung normaler, anormaler Verfahren und Notverfahren aufzufrischen.

2. Sie haben vor der Wiederaufnahme der Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte eine Befähigungsüberprüfung mit Prüfer auf dem jeweiligen Muster abgelegt. Dieses Programm der Befähigungsüberprüfung basiert auf der praktischen Prüfung für LAPL(H).

b) Antragsteller können die Auffrischungsschulung nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii in dem Luftfahrzeug oder einem FSTD, das das betreffende Muster nachbildet, oder in einer Kombination aus beidem absolvieren.

c) Die Flüge mit Fluglehrer, Flüge unter Aufsicht nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer i, die Auffrischungsschulung nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii und die Befähigungsüberprüfung nach Buchstabe a Nummer 2 müssen in das Flugbuch des Piloten oder in ein gleichwertiges Dokument eingetragen und vom Lehrberechtigten bzw. Prüfer unterzeichnet werden."

16. In Punkt FCL.205.A Buchstabe b erhalten die Nummern 2 und 3 folgende Fassung:

„2. die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die in Nummer 1 genannten Lizenzen;

3. die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die mit der Lizenz des Lehrberechtigten bzw. Prüfers verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse."

17. In Punkt FCL.210.A erhalten die Buchstaben a und b folgende Fassung:

„a) Antragsteller für den Erwerb einer PPL(A) müssen mindestens 45 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder TMG absolviert haben, wovon 5 Stunden in einem FSTD absolviert werden können, wobei der Unterricht mindestens Folgendes umfassen muss:

1. 25 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer,

2. 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf zwei anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.

Antragsteller können die im Rahmen eines Ausbildungslehrgangs für Nachtflugberechtigungen nach Punkt FCL.810 Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii zu absolvierende Flugzeit als Teil der 45 Stunden Flugunterricht absolvieren, sofern sie vor Beginn der Nachtflugberechtigungsausbildung eine grundlegende Instrumentenflugausbildung absolviert haben.

b) Besondere Anforderungen an Antragsteller, die bereits eine LAPL(A)-Ausbildung absolviert haben. Antragsteller für den Erwerb einer PPL(A) erhalten Anrechnungen für eine bereits absolvierte LAPL(A)-Ausbildung und bekommen eine PPL(A) ausgestellt, sofern ihre LAPL(A)- und PPL(A)-Ausbildung insgesamt die Anforderungen an die Erfahrung nach Buchstabe a erfüllen. In diesem Fall gilt jedoch Folgendes insgesamt:

1. Sind Antragsteller bereits Inhaber einer LAPL(A), gelten alle folgenden Bedingungen, sofern die Antragsteller mindestens 45 Stunden Gesamtflugzeit in Flugzeugen oder TMG absolviert haben:

i) Die Anforderung im Einleitungssatz von Buchstabe a reduziert sich auf 40 Stunden Flugunterricht.

ii) Die Anforderung von Buchstabe a Nummer 1 reduziert sich auf 21 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer.

2. Die Antragsteller müssen bei einem für die Erteilung einer PPL(A) qualifizierten Lehrberechtigten mindestens Folgendes insgesamt absolviert haben:

i) 5 Stunden Flugunterricht mit Fluglehrer,

ii) Alleinflugzeit nach Buchstabe a Nummer 2."

18. In Punkt FCL.205.H Buchstabe b erhalten die Nummern 2 und 3 folgende Fassung:

„2. die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die in Nummer 1 genannten Lizenzen;

3. die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die mit der Lizenz des Lehrberechtigten bzw. Prüfers verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse."

19. Punkt FCL.210.H wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe a erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Antragsteller für den Erwerb einer PPL(H) müssen mindestens 45 Stunden Flugunterricht in Hubschraubern absolviert haben, wovon 5 Stunden in einem FSTD absolviert werden können, wobei der Unterricht mindestens Folgendes umfassen muss:"

b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Besondere Anforderungen an Antragsteller, die bereits eine LAPL(H)-Ausbildung absolviert haben. Antragsteller für den Erwerb einer PPL(H) erhalten Anrechnungen für eine bereits absolvierte LAPL(H)-Ausbildung und bekommen eine PPL(H) ausgestellt, sofern ihre LAPL(H)- und PPL(H)-Ausbildung insgesamt die Anforderungen an die Erfahrung nach Buchstabe a erfüllen."

20. In Punkt FCL.205.As Buchstabe b erhalten die Nummern 2 und 3 folgende Fassung:

„2. die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die in Nummer 1 genannte Lizenz;

3. die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die mit der Lizenz des Lehrberechtigten bzw. Prüfers verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse."

21. Punkt FCL.325.A erhält folgende Fassung:

„FCL.325.A CPL(A) – Besondere Anforderungen an Antragsteller, die Inhaber einer MPL sind

a) Antragsteller für den Erwerb einer CPL(A), die Inhaber einer MPL sind, müssen in Flugzeugen Folgendes absolviert haben:

1. 70 Flugstunden wie folgt:

i) Entweder als PIC

ii) oder aufgeteilt auf mindestens 10 Stunden als PIC und die übrige Flugzeit als PIC unter Aufsicht (PICUS).

Von diesen 70 Stunden müssen 20 Stunden auf VFR-Überlandflugzeit als PIC entfallen, oder Überlandflugzeit, die sich auf mindestens 10 Stunden als PIC und 10 Stunden als PICUS aufteilt. Hierin muss ein VFR-Überlandflug von mindestens 540 km (300 NM) enthalten sein, wobei vollständige Landungen auf zwei verschiedenen Flughäfen als PIC geflogen werden müssen.

2. Die in Anlage 3 Abschnitt E Nummer 10 Buchstabe a und Nummer 11 festgelegten Elemente des modularen CPL(A)-Lehrgangs.

3. Die praktische CPL(A)-Prüfung nach Punkt FCL.320.

b) Für die Erteilung einer CPL nach Buchstabe a gelten für Antragsteller folgende Bedingungen:

1. Erfüllung der Anforderungen von Punkt FCL.405.A Buchstabe c für die Erweiterung der mit ihrer IR(A) verbundenen Rechte auf den Betrieb mit einem Piloten in Flugzeugen;

2. Beschränkung der mit ihrer Musterberechtigung verbundenen Rechte auf die ausschließliche Ausübung der Rechte eines Kopiloten. Diese Beschränkung wird aufgehoben, wenn Antragsteller eine Befähigungsüberprüfung für das betreffende Muster nach Anlage 9 in der Rolle des PIC absolvieren."

22. Punkt FCL.405.A Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Inhaber einer MPL bekommen auf Antrag

1. die zusätzlichen Rechte des Inhabers einer PPL(A) erteilt, sofern sie die in Abschnitt C genannten Anforderungen an die PPL(A) erfüllen;

2. ihre MPL durch eine CPL(A) ersetzt, sofern sie die Anforderungen nach Punkt FCL.325.A erfüllen."

23. In Punkt FCL.510.A Buchstabe c wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Inhabern einer nach Punkt FCL.720.A Buchstabe c erteilten beschränkten Musterberechtigung bekommen für ihre in Ausübung der Rechte dieser Musterberechtigung absolvierte Flugzeit bis zu 250 Stunden angerechnet."

24. Punkt FCL.710 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Piloten müssen Unterschiedsschulungen oder ein Vertrautmachen absolvieren, um ihre Rechte auf eine andere Baureihe von Luftfahrzeugen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung zu erweitern, oder im Falle von Punkt FCL.710 Buchstabe d Nummer 1 diese Rechte aufrechtzuerhalten. Bei Baureihen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung muss die Unterschiedsschulung oder das Vertrautmachen die einschlägigen Elemente umfassen, die gegebenenfalls in den gemäß Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten festgelegt sind. Bei der Erweiterung der mit einer Klassenberechtigung für SEP-Flugzeuge verbundenen Rechte auf eine Baureihe mit einem anderen in Artikel 2 Nummer 8c dieser Verordnung genannten Motortyp muss die Unterschiedsschulung aus Flugunterricht mit Fluglehrer und Theorieunterricht bestehen, der in Bezug auf diesen anderen Motortyp und damit zusammenhängende Luftfahrzeugsysteme mindestens alle folgenden Sachgebiete umfasst:

1. allgemeine Luftfahrzeugkunde,

2. betriebliche Abläufe,

3. Flugleistung und Flugplanung."

b) Die Buchstaben c und d erhalten folgende Fassung:

„c) Ungeachtet der Anforderung in Buchstabe b kann eine Unterschiedsschulung für folgende Luftfahrzeuge von einem entsprechend qualifizierten Lehrberechtigten durchgeführt werden, sofern in den nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten nichts anderes bestimmt ist:

1. Flugzeuge, für die eine Klassenberechtigung erforderlich ist:

i) TMG,

ii) SEP-Flugzeuge,

iii) MEP-Flugzeuge,

iv) SET-Flugzeuge mit Ausnahme technisch-komplizierter oder leistungsstarker SET-Flugzeuge;

2. einmotorige Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von höchstens 3 175 kg.

d) Haben Piloten, nachdem sie ihre Rechte auf eine andere Baureihe innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung gemäß diesem Buchstaben erweitert haben, diese Baureihe in den vorangegangenen zwei Jahren nicht geflogen, müssen sie vor Ausübung ihrer Rechte in dieser Baureihe Folgendes in dieser Baureihe absolvieren:

1. weitere Unterschiedsschulungen nach den Buchstaben a und b oder gegebenenfalls c,

2. eine Befähigungsüberprüfung,

3. eine Auffrischungsschulung nach Punkt FCL.740.A Buchstabe b Nummer 1 Ziffer ii Buchstabe C im Falle einer Baureihe innerhalb der SEP-Klassenberechtigung mit einem bestimmten in Artikel 2 Nummer 8c genannten Motortyp."

c) Folgender Buchstabe da wird eingefügt:

„da) Punkt FCL.710 Buchstabe d gilt nicht im Fall von Baureihen innerhalb der TMG- und der SEP-Klassenberechtigung mit demselben Motortyp nach Artikel 2 Nummer 8c dieser Verordnung."

25. Punkt FCL.725 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Ausbildungslehrgang. Antragsteller für den Erwerb einer Klassen- oder Musterberechtigung müssen einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolvieren. Antragsteller für den Erwerb einer Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte SEP-Flugzeuge, eine Klassenberechtigung für TMG oder eine Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber nach Anhang VIII (Teil-DTO) Punkt DTO.GEN.110 Buchstabe a Nummer 2 Buchstabe c können den Ausbildungslehrgang bei einer DTO absolvieren. Der Ausbildungslehrgang für die Musterberechtigung muss die obligatorischen Ausbildungselemente für das entsprechende Muster wie in den gemäß Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission festgelegten betrieblichen Eignungsdaten definiert enthalten."

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Flugbetrieb mit einem und mehreren Piloten in einem Luftfahrzeug mit einem Piloten – Musterberechtigungen

1. Die Rechte von Inhabern einer Musterberechtigung für ein Luftfahrzeug mit einem Piloten umfassen die Rechte, das Luftfahrzeug im Flugbetrieb mit einem Piloten und im Flugbetrieb mit mehreren Piloten zu fliegen. Die Inhaber dieser Rechte dürfen diese jedoch für eine bestimmte Betriebsform nur ausüben, wenn sie alle folgenden Anforderungen erfüllen:

   i) Sie haben für die entsprechende Betriebsform auf dem betreffenden Muster eine Flugausbildung nach Anlage 9 dieses Anhangs erfolgreich abgeschlossen, sofern in den nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission festgelegten betrieblichen Eignungsdaten nichts anderes festgelegt ist. Diese Flugausbildung für eine bestimmte Betriebsform muss entweder in den Erstausbildungslehrgang für Musterberechtigungen bei einer ATO aufgenommen oder nach erstmaliger Erteilung der Musterberechtigung in Form einer zusätzlichen Ausbildung bei einer der folgenden Organisationen absolviert werden:

      A) einer ATO,

      B) einer Organisation, die Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 unterliegt und die berechtigt ist, eine solche Ausbildung entweder auf der Grundlage einer Genehmigung oder einer Erklärung durchzuführen.

   ii) Sie haben eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung wie folgt absolviert:

      A) Beim Flugbetrieb mit einem Piloten entweder

         1. im Flugbetrieb mit einem Piloten oder

         2. im Flugbetrieb mit mehreren Piloten mit zusätzlichen Elementen für den Flugbetrieb mit einem Piloten nach Anlage 9;

      B) beim Flugbetrieb mit mehreren Piloten im Flugbetrieb mit mehreren Piloten.

   iii) Darüber hinaus gilt im Fall des Flugbetriebs mit mehreren Piloten in Luftfahrzeugen mit einem Piloten Folgendes:

      A) Sie erfüllen die Anforderungen nach

         1. Punkt FCL.720.A Buchstabe b Nummer 4 bzw. Punkt FCL.720.H Buchstabe a Nummer 2;

         2. Punkt FCL.720.A Buchstabe b Nummer 5 bei Flugzeugen mit einem Piloten vor Beginn der Flugausbildung für den Flugbetrieb mit mehreren Piloten nach Punkt FCL.725 Buchstabe d Nummer 1 Ziffer i.

      B) Sie üben ihre Rechte nur in einer Organisation aus, die Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 unterliegt.

2. Absolvieren Antragsteller für den erstmaligen Erwerb einer Musterberechtigung für ein Luftfahrzeug mit einem Piloten die Flugausbildung und die praktische Prüfung nur im Flugbetrieb mit mehreren Piloten, darf die Musterberechtigung nur mit einer Beschränkung auf den Flugbetrieb mit mehreren Piloten erteilt werden. Diese Beschränkung muss aufgehoben werden, wenn die Antragsteller eine zusätzliche Ausbildung und eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 absolvieren, die die für den Flugbetrieb mit einem Piloten erforderlichen Elemente umfassen.

   In allen anderen Fällen darf die Betriebsform nicht in die Lizenz eingetragen werden."

c) Die folgenden Buchstaben da und db werden eingefügt:

„da) Flugbetrieb mit einem Piloten und mehreren Piloten – Klassenberechtigungen für Flugzeuge

Die Rechte von Inhabern einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit einem Piloten umfassen die Rechte, das Flugzeug im Flugbetrieb mit mehreren Piloten zu fliegen, sofern diese Inhaber

1. den Anforderungen genügen, die festgelegt sind in

   i) Punkt FCL.720.A Buchstabe b Nummer 4;

   ii) Punkt FCL.720.A Buchstabe b Nummer 5 vor Beginn der Flugausbildung für den Flugbetrieb mit mehreren Piloten nach Punkt FCL.725 Buchstabe da Nummer 2.

2. eine Flugausbildung abgeschlossen und eine Befähigungsüberprüfung für den Betrieb mit mehreren Piloten in der betreffenden Flugzeugklasse nach Anlage 9 Abschnitt B Nummer 5 Buchstabe g bei einer in Punkt FCL.725 Buchstabe d Nummer 1 Ziffer i angegebenen Organisation bestanden haben und

3. ihre Rechte nur in einer Organisation ausüben, die Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 unterliegt.

Zusätzliche Rechte für den Flugbetrieb mit mehreren Piloten in einer Flugzeugklasse mit einem Piloten dürfen nicht in die Lizenz eingetragen werden.

db) Wird eine praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung für ein Luftfahrzeug mit einem Piloten in einer der folgenden Betriebsformen durchgeführt, muss die Betriebsform, in der diese praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung durchgeführt wird, in das Flugbuch der Antragsteller eingetragen und vom Prüfer unterzeichnet werden:

1. Flugbetrieb mit mehreren Piloten

2. Flugbetrieb mit einem Piloten und mehreren Piloten."

26. In Punkt FCL.740 Buchstabe b Nummer 1 erhalten die Ziffern ii und iii folgende Fassung:

„ii) bei einer DTO oder ATO, wenn es sich bei der abgelaufenen Berechtigung um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte SEP-Flugzeuge, eine Klassenberechtigung für TMG oder eine Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber nach Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110 Buchstabe a Nummer 2 Buchstabe c handelte;

iii) bei einer DTO, einer ATO oder bei einem Lehrberechtigten, wenn die Berechtigung höchstens drei Jahre zuvor ablief und es sich bei der Berechtigung um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte SEP-Flugzeuge oder eine Klassenberechtigung für TMG handelte;"

27. Punkt FCL.720.A wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe a werden die beiden Absätze zwischen der Überschrift „a) Flugzeuge mit einem Piloten" und der Überschrift „1) mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten" gestrichen.

b) Buchstabe b Nummer 5 Ziffer i erhält folgende Fassung:

„i) Sie haben in den vorangegangenen 3 Jahren die Ausbildung und Überprüfung nach Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.FC.220 oder Punkt ORO.FC.230 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 abgeschlossen."

c) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Unbeschadet Punkt FCL.720.A Buchstabe b wird Antragstellern, die Anlage 9 Abschnitt B Nummer 6 Ziffer i genügen, eine Musterberechtigung mit beschränkten Rechten für Flugzeuge mit mehreren Piloten erteilt, deren Inhaber berechtigt sind, oberhalb der Flugfläche 200 als Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, tätig zu sein, sofern zwei weitere Besatzungsmitglieder eine Musterberechtigung nach Punkt FCL.720.A Buchstabe b innehaben.

Für die Aufhebung der Beschränkung müssen Antragsteller alle folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Sie müssen sich einer Beurteilung bei einer ATO unterziehen, die ihren individuellen Ausbildungsbedarf im Hinblick auf die Aufhebung der Beschränkung bestimmt.

2. Auf der Grundlage der Beurteilung nach Nummer 1 müssen sie bei jener ATO eine Ausbildung abschließen, die es ihnen ermöglicht, das für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderliche Befähigungsniveau zu erreichen.

3. Nach Abschluss der Ausbildung nach Nummer 2 müssen sie eine praktische Prüfung gemäß Anlage 9 ablegen.

4. Nach Abschluss der praktischen Prüfung nach Nummer 3 müssen sie eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

i) Sie müssen Anhang III (Teil-ORO) Punkt ORO.FC.220 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 genügen, sofern sie die Anforderungen an die Erfahrung nach Punkt FCL.730.A dieses Anhangs erfüllen.

ii) Sie müssen die Flugausbildung im Luftfahrzeug, die Manöver beim Start, bei der Landung und beim Durchstarten umfasst, abgeschlossen haben."

28. Punkt FCL.725.A Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) für technisch komplizierte Nicht-Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten und Flugzeuge mit mehreren Piloten, dass die Ausbildungslehrgänge UPRT-Theorie- und -Flugunterricht entsprechend den klassen- oder musterspezifischen Besonderheiten umfassen müssen. Für den Flugunterricht können FSTD gemäß Anlage 9 Abschnitt A Nummer 18 verwendet werden."

29. In Punkt FCL.730.A Buchstabe a erhalten die Nummern 1 und 2 folgende Fassung:

„1. Falls ein FFS, der für Stufe CG, C oder Interim-C zugelassen ist, beim Lehrgang eingesetzt wird:

i) 1 500 Flugstunden bei Kopiloten, die zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert sind,

ii) 1 500 Flugstunden oder 250 Streckenabschnitte in allen anderen Fällen;

2. falls ein FFS, der für Stufe GD oder D zugelassen ist, beim Lehrgang eingesetzt wird:

i) 750 Flugstunden bei Kopiloten, die zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert sind,

ii) 500 Flugstunden oder 100 Streckenabschnitte in allen anderen Fällen."

30. Punkt FCL.740.A Buchstabe b wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

i) Der Einleitungssatz erhält folgende Fassung:

„Klassenberechtigungen für SEP-Flugzeuge und TMG. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für SEP-Flugzeuge oder TMG müssen die Antragsteller"

ii) Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in der betreffenden Klasse absolvieren, die Folgendes umfassen:

A) 6 Stunden als PIC,

B) 12 Starts und 12 Landungen,

C) eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigung (CRI) und zur Zufriedenheit des FI bzw. CRI, wobei dieser diejenigen Flugübungen auswählen muss, die es dem Antragsteller ermöglichen, seine Befähigung zum sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und zur Anwendung normaler, anormaler Verfahren und Notverfahren aufzufrischen. Antragsteller sind von dieser Auffrischungsschulung befreit, wenn sie in einer beliebigen Flugzeugklasse oder einem beliebigen Flugzeugmuster eine der folgenden Prüfungen bzw. Beurteilungen bestanden haben:

1. eine Befähigungsüberprüfung für Klassen- oder Musterberechtigungen,

2. eine praktische Prüfung,

3. eine praktische EBT-Beurteilung,

4. eine Kompetenzbeurteilung."

b) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. Haben Antragsteller sowohl eine Klassenberechtigung für SEP-Flugzeuge (land) als auch eine TMG-Klassenberechtigung inne, können sie die Anforderungen von Nummer 1 in einer der beiden Klassen oder einer Kombination beider Klassen absolvieren und eine Verlängerung für beide Berechtigungen erhalten."

c) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. Haben Antragsteller sowohl eine Klassenberechtigung für SEP-Flugzeuge (land) als auch für SEP-Flugzeuge (sea) inne, können sie die Anforderungen von Nummer 1 Ziffer ii in einer der beiden Klassen oder einer Kombination beider Klassen absolvieren und diese Anforderungen an beide Berechtigungen erfüllen." In jeder Klasse müssen mindestens 1 Stunde der vorgeschriebenen PIC-Zeit und 6 der vorgeschriebenen 12 Starts und 12 Landungen absolviert werden."

31. Punkt FCL.745.A Buchstabe a Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. 3 Stunden Flugunterricht mit einem Fluglehrer, der nach Punkt FCL.915 Buchstabe e für Flugzeuge lehrberechtigt ist (FI(A)), und fortgeschrittener UPRT-Unterricht in einem Flugzeug, das für den Ausbildungszweck geeignet ist. Flugzeit, die keine fortgeschrittene UPRT umfasst, aber dazu dient, in den UPRT-Ausbildungsbereich zu gelangen oder von dort zurückzukehren, darf auf diese drei Stunden nicht angerechnet werden."

32. Punkt FCL.740.H erhält folgende Fassung:

„FCL.740.H Verlängerung von Musterberechtigungen – Hubschrauber

a) Verlängerung. Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für Hubschrauber müssen die Antragsteller gegebenenfalls eine der folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Sie müssen Folgendes absolviert haben:

i) innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Musterberechtigung mindestens 2 Flugstunden als Pilot des entsprechenden Hubschraubermusters,

ii) innerhalb der 3 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum der Musterberechtigung eine Befähigungsüberprüfung,

A) die nach Anlage 9 in dem betreffenden Hubschraubermuster oder einem FSTD, das dieses Muster nachbildet, durchgeführt wird;

B) deren Dauer auf die unter Ziffer i genannte Flugzeit angerechnet werden kann;

2. Für die Verlängerung von Musterberechtigungen für einmotorige Hubschrauber bis zu einer höchstzulässigen Startmasse von 3 175 kg müssen sie eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

i) Sie müssen Buchstabe a Nummer 1 erfüllen.

ii) Sie müssen in dem betreffenden Hubschraubermuster die folgenden beiden Anforderungen erfüllen:

A) innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Musterberechtigung mindestens 6 Flugstunden als PIC,

B) innerhalb der 3 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten und zu dessen Zufriedenheit, wobei dieser diejenigen Flugübungen auswählen muss, die es dem Antragsteller ermöglichen, seine Befähigung zum sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs und zur Anwendung normaler, anormaler Verfahren und Notverfahren aufzufrischen. Antragsteller können die Auffrischungsschulung in dem Luftfahrzeug oder einem FSTD, das das betreffende Muster nachbildet, oder in einer Kombination aus beidem absolvieren.

b) Antragsteller, die Inhaber von mehr als einer Musterberechtigung für SEP-Hubschrauber sind, können eine Verlängerung aller relevanten Musterberechtigungen erhalten, wenn sie die Befähigungsüberprüfung nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii bestehen oder die Auffrischungsschulung nach Buchstabe a Nummer 2 Ziffer ii Buchstabe B in nur einem der relevanten Muster absolvieren, sofern sie während der Gültigkeitsdauer eine der folgenden Flugzeiten als PIC in jedem der anderen relevanten Muster absolviert haben:

1. mindestens 2 Stunden, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii absolviert haben;

2. mindestens 6 Stunden, wenn sie eine Auffrischungsschulung nach Buchstabe a Nummer 2 Ziffer ii Buchstabe B absolviert haben.

Die Befähigungsüberprüfung bzw. die Auffrischungsschulung muss jedes Mal auf einem anderen Muster durchgeführt werden. Die neue Gültigkeitsdauer aller gemäß diesem Buchstaben verlängerten Musterberechtigungen muss zum gleichen Zeitpunkt beginnen wie die Gültigkeitsdauer der Musterberechtigung, für die die Befähigungsüberprüfung oder die Auffrischungsschulung durchgeführt wird.

c) Antragsteller, die Inhaber von mehr als einer Musterberechtigung für SET-Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 3 175 kg sind, können eine Verlängerung aller relevanten Musterberechtigungen erhalten, wenn sie die Befähigungsüberprüfung nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii bestehen oder die Auffrischungsschulung nach Buchstabe a Nummer 2 Ziffer ii Buchstabe B in nur einem der relevanten Muster absolvieren, sofern sie Folgendes insgesamt absolviert haben:

1. 300 Stunden als PIC auf Hubschraubern,

2. 15 Stunden auf jedem Muster, für das sie eine Berechtigung besitzen,

3. eine der folgenden Flugzeiten als PIC in jedem der anderen relevanten Muster während der Gültigkeitsdauer:

i) mindestens 2 Stunden, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung nach Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii absolviert haben;

ii) mindestens 6 Stunden, wenn sie eine Auffrischungsschulung nach Buchstabe a Nummer 2 Ziffer ii Buchstabe B absolviert haben.

Die Befähigungsüberprüfung muss jedes Mal auf einem anderen Muster durchgeführt werden. Die neue Gültigkeitsdauer aller gemäß diesem Buchstaben verlängerten Musterberechtigungen muss zum gleichen Zeitpunkt beginnen wie die Gültigkeitsdauer der Musterberechtigung, für die die Befähigungsüberprüfung oder die Auffrischungsschulung abgeschlossen wird.

d) Antragsteller, die eine praktische Prüfung für die Erteilung einer zusätzlichen Musterberechtigung oder eine Befähigungsüberprüfung für die Erneuerung einer Musterberechtigung erfolgreich abgeschlossen haben, müssen eine Verlängerung der entsprechenden Musterberechtigungen, die sie bereits in den gemeinsamen Gruppen gemäß den Buchstaben b und c innehaben, erhalten.

Die neue Gültigkeitsdauer aller gemäß diesem Buchstaben verlängerten Musterberechtigungen muss zum gleichen Zeitpunkt beginnen wie die Gültigkeitsdauer der Musterberechtigung, für die die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung durchgeführt wird.

e) Die Verlängerung einer IR(H), falls vorhanden, kann mit einer Befähigungsüberprüfung für eine Musterberechtigung verbunden werden.

f) Antragsteller, die eine Befähigungsüberprüfung nicht in allen Teilen vor dem Ablaufdatum einer Musterberechtigung bestehen, dürfen die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte erst ausüben, wenn sie die Befähigungsüberprüfung bestanden haben. Im Falle der Buchstaben b und c dürfen Antragsteller ihre Rechte in keinem der Muster ausüben."

33. Punkt FCL.810 Buchstabe a Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Haben Antragsteller sowohl eine Klassenberechtigung für SEP-Flugzeuge (land) als auch eine TMG-Klassenberechtigung inne, genügen sie möglicherweise auch den Anforderungen von Nummer 1 in einer der beiden Klassen oder in beiden Klassen."

34. Punkt FCL.815 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Für die Ausübung der mit der Bergflugberechtigung verbundenen Rechte muss der Inhaber dieser Berechtigung in den letzten zwei Jahren eine der folgenden Bedingungen erfüllt haben:

1. Er muss mindestens sechs Landungen auf einer Fläche absolviert haben, für die eine Bergflugberechtigung erforderlich ist.

2. Er muss eine Befähigungsüberprüfung absolviert haben, die den Anforderungen in Buchstabe c entspricht. Der Abschluss der Befähigungsüberprüfung muss in das Flugbuch des Piloten eingetragen und vom zuständigen Prüfer unterzeichnet werden."

b) Die Buchstaben e und f werden gestrichen.

35. Punkt FCL.820 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

a) Der Einleitungssatz erhält folgende Fassung:

„Die Verpflichtung, Inhaber einer Testflugberechtigung nach Buchstabe a zu sein, gilt nur für Testflüge, die auf Folgendem durchgeführt werden:"

b) Nummer 2 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) den Normen von CS-23 oder eines gleichwertigen Lufttüchtigkeitskodex, außer für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2 000 kg oder weniger."

36. Punkt FCL.835 Buchstabe a Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Rechte eines BIR-Inhabers bestehen in der Durchführung von Flügen nach IFR auf Flugzeugen mit einem Piloten, für die er die Klassenberechtigungen innehat; ausgenommen hiervon sind

i) Hochleistungsflugzeuge,

ii) Flugzeugbaureihen, wenn betriebliche Eignungsdaten ergeben haben, dass eine IR erforderlich ist."

37. Punkt FCL.915 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Zusätzliche Anforderungen an Lehrberechtigte, die Flugunterricht in einem Luftfahrzeug erteilen."

b) Nummer 3 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) eine Kompetenzbeurteilung für die betreffende Lehrberechtigtenkategorie in dieser Luftfahrzeugklasse oder diesem Luftfahrzeugmuster bestanden haben;"

c) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„4. berechtigt sein, als verantwortlicher Pilot (PIC) auf dem Luftfahrzeug während eines solchen Flugunterrichts tätig zu sein, sowie"

d) Die folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. bei der Erteilung von Flugunterricht in einer Baureihe der SEP-Flugzeugklasse mit einem in Artikel 2 Nummer 8c dieser Verordnung genannten Motortyp eine der folgenden Bedingungen erfüllt haben:

i) mindestens 5 Flugstunden als Pilot in dieser Baureihe absolviert haben,

ii) eine Kompetenzbeurteilung für die betreffende Lehrberechtigtenkategorie auf dieser Baureihe bestanden haben."

38. Punkt FCL.930 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Antragsteller für den Erwerb einer Lehrberechtigung müssen einen Theorielehrgang und Flugunterricht bei einer ATO absolviert haben."

39. Punkt FCL.945 erhält folgende Fassung:

„FCL.945 Pflichten der Lehrberechtigten

Nach Abschluss des Schulungsflugs für die Verlängerung einer Klassenberechtigung für SEP-Flugzeuge oder TMG nach Punkt FCL.740.A Buchstabe b Nummer 1 Ziffer ii Buchstabe C oder für die Verlängerung einer Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber nach Punkt FCL.740.H Buchstabe a Nummer 2 Ziffer ii Buchstabe B und nur bei Erfüllung aller anderen Kriterien für eine Verlängerung nach Punkt FCL.740.A Buchstabe b Nummer 1 Ziffer ii bzw. Punkt FCL.740.H Buchstabe a Nummer 2 Ziffer ii trägt der Lehrberechtigte das neue Ablaufdatum der Berechtigung in die Lizenz des Antragstellers ein, wenn er von der für die Lizenz des Antragstellers zuständigen Behörde ausdrücklich hierzu ermächtigt wurde."

40. Punkt FCL.915.FI Buchstabe b wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

i) Der Einleitungssatz erhält folgende Fassung:

„mindestens eine PPL(A) oder eine MPL mit zusätzlichen PPL-Rechten nach Punkt FCL.405.A Buchstabe b Nummer 1 innehaben und folgende Bedingungen erfüllen:"

ii) Ziffer i erhält folgende Fassung:

„i) abgesehen von dem Fall, dass ein FI(A) nur Ausbildung für die LAPL(A) erteilt, die Prüfung der Theoriekenntnisse für die CPL bestanden haben, die ohne Abschluss eines CPL-Theorielehrgangs abgelegt werden kann und in jenem Fall nicht für Folgendes gilt:

A) die Erteilung einer CPL,

B) Anrechnungen für CPL-Theoriekenntnisse nach Punkt FCL.035 und Anlage 1;"

b) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. mindestens 30 Stunden in der/dem für den FI(A)-Ausbildungslehrgang eingesetzten Flugzeugklasse oder Flugzeugmuster absolviert haben, wovon mindestens 5 Stunden in den 6 Monaten vor der Vorab-Flugbeurteilung nach Punkt FCL.930.FI Buchstabe a absolviert worden sein müssen;"

41. Punkt FCL.930.FI Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Antragsteller für den Erwerb eines FI-Zeugnisses müssen in den 6 Monaten vor Beginn des Lehrgangs eine besondere Vorab-Flugbeurteilung mit einem nach Punkt FCL.905.FI Buchstabe j qualifizierten Fluglehrer bei einer ATO absolviert haben, bei der ihre Befähigung zur Teilnahme an dem Lehrgang beurteilt wird. Diese Vorab-Flugbeurteilung muss auf der Befähigungsüberprüfung für Klassen- und Musterberechtigungen nach Anlage 9 beruhen."

42. Punkt FCL.940.FI wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) sie müssen eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als FI bei einer ATO oder bei der zuständigen Behörde absolviert haben;"

b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) *Erneuerung*

Ist das FI-Zeugnis abgelaufen, müssen die Antragsteller innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor dem Datum der Beantragung der Erneuerung eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als FI bei einer ATO oder bei der zuständigen Behörde sowie eine Kompetenzbeurteilung nach Punkt FCL.935 absolvieren."

43. Punkt FCL.905.TRI Buchstabe a Nummer 2 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) Durchführung des Lehrplans für den Flugunterricht für den betreffenden Teil des TRI-Ausbildungslehrgangs nach Punkt FCL.930.TRI Buchstabe ab Nummer 3 zur Zufriedenheit des Ausbildungsleiters einer ATO;“

44. Punkt FCL.910.TRI wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe a erhalten die Nummern 1 und 2 folgende Fassung:

„1. von LIFUS, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang die relevante Ausbildung nach Punkt FCL.930.TRI Buchstabe ab Nummer 4 eingeschlossen war,

2. der Landeausbildung, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang die relevante Ausbildung nach Punkt FCL.930.TRI Buchstabe ab Nummer 4 eingeschlossen war, oder“

b) In Buchstabe b erhält der Absatz nach Nummer 3 folgende Fassung:

„Die Rechte der TRI werden auf weitere Baureihen erweitert, sofern die TRI Punkt FCL.710 in diesen anderen Baureihen und gegebenenfalls die Elemente erfüllen, die in den nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 für diese Baureihen aufgeführten betrieblichen Eignungsdaten festgelegt sind.“

c) In Buchstabe c Nummer 1 erhält der Absatz nach Ziffer iii folgende Fassung:

„Die Rechte der TRI werden auf weitere Baureihen erweitert, sofern die TRI Punkt FCL.710 in diesen anderen Baureihen und gegebenenfalls die Elemente erfüllen, die in den nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 für diese Baureihen aufgeführten betrieblichen Eignungsdaten festgelegt sind.“

45. Punkt FCL.930.TRI wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der TRI-Ausbildungslehrgang wird wie folgt durchgeführt:

1. bei MPA in einem FFS oder einer Kombination von FSTD und FFS,

2. bei Musterberechtigungen für SPA und Hubschrauber in einem der Folgenden:

i) in einem verfügbaren und zugänglichen FFS oder in einer Kombination aus solchen FFS und FSTD,

ii) in einer Kombination aus FSTD und dem Luftfahrzeug, wenn ein FFS nicht verfügbar oder zugänglich ist,

iii) in dem Luftfahrzeug, wenn kein FSTD verfügbar oder zugänglich ist.“

b) Die folgenden Buchstaben aa und bb werden eingefügt:

„aa) Abweichend von Buchstabe a gilt für den TRI-Ausbildungslehrgang Folgendes:

1. Bei technisch nicht komplizierten Hubschraubern kann er in einer Kombination aus FSTD und dem Luftfahrzeug durchgeführt werden, auch wenn ein FFS verfügbar und zugänglich ist.

2. Bei in Anlage 9 Abschnitt A Nummer 1e genannten Luftfahrzeugen kann er nach Punkt FCL.930.TRI Buchstabe a Nummer 2 Ziffern i, ii oder iii unabhängig von der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von FFS oder FSTD durchgeführt werden.

ab) Der TRI-Ausbildungslehrgang muss Folgendes umfassen:

1. 25 Stunden Lehren und Lernen,

2. 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der Fachkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal/Simulator;

3. 5 Stunden Flugunterricht auf dem entsprechenden Luftfahrzeug oder einem FSTD, der dieses Luftfahrzeug nachbildet, für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, und 10 Stunden für Luftfahrzeuge mit mehreren Piloten oder einem FSTD, der dieses Luftfahrzeug nachbildet;

4. sofern Rechte für die Durchführung von LIFUS- oder Start- und Landeausbildungen beantragt werden, die entsprechende folgende Ausbildung:

i) in einem FSTD und abhängig von den einschlägigen Rechten eine spezifische Zusatzausbildung, die im Falle von Rechten für die Durchführung von Start- und Landeausbildungen eine luftfahrzeugspezifische Ausbildung für Notverfahren umfassen muss;

ii) Konsolidierung der spezifischen Ausbildung nach Nummer 4 Ziffer i, wobei der Antragsteller im Luftfahrzeug LIFUS- oder gegebenenfalls Start- und Landeausbildungen unter der Aufsicht eines von der ATO zu diesem Zweck benannten TRI anbieten muss."

46. Punkt FCL.905.CRI Buchstabe a Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. eine Schlepp- oder Kunstflugberechtigung für die Flugzeugkategorie, sofern der CRI Inhaber der entsprechenden Berechtigung ist und gegenüber einem nach Punkt FCL.905.FI Buchstabe j qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung für diese Berechtigung zu erteilen;"

47. Punkt FCL.905.IRI Buchstabe b Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Im Falle eines IRI, der bereits als Lehrberechtigter für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungslehrgänge qualifiziert ist, kann die Anforderung nach Punkt FCL.905.IRI Buchstabe b Nummer 2 durch den Abschluss des Lehrgangs nach Punkt FCL.905.FI Buchstabe k Nummer 3 ersetzt werden."

48. Punkt FCL.930.IRI Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Flugunterricht muss von einem FI erteilt werden, der nach Punkt FCL.905.FI Buchstabe j qualifiziert ist."

49. In Punkt FCL.910.SFI erhält der einleitende Satz in Absatz 2 folgende Fassung:

„Sofern in den nach Anhang I (Teil 21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten nichts anderes festgelegt ist, müssen SFI zur Erweiterung ihrer Rechte auf andere FSTD, die weitere Muster derselben Luftfahrzeugkategorie nachbilden,"

50. Punkt FCL.930.SFI Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Einem Antragsteller für den Erwerb eines SFI-Zeugnisses,

1. der Inhaber eines TRI-Zeugnisses für das betreffende Muster ist, wird dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a angerechnet;

2. der Inhaber einer Lehrberechtigung ist, wird dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Nummer 3 angerechnet."

51. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1.3 und 1.4 erhalten folgende Fassung:

„1.3. Für die Erteilung einer PPL werden dem Inhaber einer LAPL in derselben Luftfahrzeugkategorie die Theoriekenntnisse vollständig auf die Anforderungen in Bezug auf den Theorieunterricht und die Theorieprüfung angerechnet. Diese Anrechnung gilt auch für Antragsteller für den Erwerb einer PPL, die die Theorieprüfung für die LAPL in derselben Luftfahrzeugkategorie bereits erfolgreich absolviert haben, sofern diese innerhalb der in Punkt FCL.025 Buchstabe c festgelegten Gültigkeitsdauer liegt.

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

b) Nummer 2.2 erhält folgende Fassung:

„2.2. Antragsteller müssen in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie Theorieprüfungen wie in diesem Anhang (Teil-FCL) festgelegt für die folgenden Sachgebiete ablegen:

021 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Luftfahrzeugzelle und Bordanlagen, Elektrik, Triebwerke und Rettungsmittel,

022 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Bordinstrumente,

032/034 — Leistung von Flugzeugen bzw. Hubschraubern

070 — betriebliche Verfahren

081/082 — Grundlagen des Fliegens von Flugzeugen bzw. Hubschraubern“

c) Nummer 2.4 erhält folgende Fassung:

„2.4. Antragstellern für den Erwerb einer CPL, die die entsprechenden Theorieprüfungen für eine IR in derselben Luftfahrzeugkategorie bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der Theoriekenntnisse im Sachgebiet „Kommunikation“ angerechnet.“

d) Nummer 3.2 erhält folgende Fassung:

„3.2. Antragsteller müssen in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie Theorieprüfungen wie in diesem Anhang (Teil-FCL) festgelegt für die folgenden Sachgebiete ablegen:

021 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Luftfahrzeugzelle und Bordanlagen, Elektrik, Triebwerke und Rettungsmittel,

022 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Bordinstrumente,

032/034 — Leistung von Flugzeugen bzw. Hubschraubern

070 — betriebliche Verfahren

081/082 — Grundlagen des Fliegens von Flugzeugen bzw. Hubschraubern“

52. Anlage 4 Abschnitt B Nummer 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Elemente in Abschnitt 2 Buchstabe c und Buchstabe e Ziffer iv, in Abschnitt 3 Buchstabe g sowie in den Abschnitten 5 und 6 insgesamt können in einem FNPT II oder einem FFS durchgeführt werden. Der Prüfer kann beschließen, unter Abschnitt 6 Buchstabe d genannte Elemente nicht durchzuführen.“

b) Die Tabelle wird wie folgt geändert:

i) Abschnitt 3 wird wie folgt geändert:

— Zeile g erhält folgende Fassung:

„g)	Einhalten eines Kurses über Grund, Positionsbestimmung (NDB, VOR oder Route zwischen Wegpunkten), Benennung der Funknavigationseinrichtungen (Instrumentenflug).“

— Folgende Zeile h wird angefügt:

„h)	Umsetzung eines Kursänderungsplans zu einem anderen Flughafen (Sichtflug)“

ii) Abschnitt 6 Zeile d erhält folgende Fassung:

„d)	Triebwerkabschaltung und -neustart (wenn vom Prüfer so ausgewählt)“

53. Anlage 8 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„*Anlage 8*

Quer-Anrechnung des IR-Teils einer Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung oder praktische EBT-Beurteilung“

b) in Abschnitt A erhalten die beiden ersten Zeilen der Tabelle folgende Fassung:

„Wenn eine praktische Prüfung, eine Befähigungsüberprüfung oder eine praktische EBT-Beurteilung einschließlich IR durchgeführt wird, und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	gilt die Anrechnung für den IR-Teil in einer Befähigungsüberprüfung für:
MPA-Musterberechtigung; Musterberechtigung für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten	SE-Klassen- (*) und SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Klassen- oder Musterberechtigung, ausgenommen Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge, nur Anrechnung für Abschnitt 3B der Befähigungsüberprüfung in Anlage 9 Abschnitt B.5 (*)“

54. Anlage 9 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„*Anlage 9*

Ausbildung, praktische Prüfung und Befähigungsüberprüfung für MPL, ATPL, Muster- und Klassenberechtigungen sowie Befähigungsüberprüfung für BIR und IR“

b) Abschnitt A wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Antragsteller für die praktische Prüfung müssen Unterricht in derselben Luftfahrzeugklasse oder demselben Luftfahrzeugmuster erhalten haben, die bzw. das für die Prüfung verwendet wird.“

2. Die folgenden Nummern 1a bis 1f werden eingefügt:

„1a. Die Ausbildung in einem FFS gemäß den Nummern 1b und 1c dieses Abschnitts muss durch eine Start- und Landeausbildung in einem Luftfahrzeug mit einem Piloten im Betrieb mit einem Piloten oder mit mehreren Piloten oder gegebenenfalls in einem Luftfahrzeug mit mehreren Piloten gemäß Nummer 17 dieses Abschnitts ergänzt werden, es sei denn, die Ausbildung wurde nach Punkt FCL.730.A abgeschlossen oder es handelt sich um eine Ausbildung für zur Ablösung im Reiseflug qualifizierte Kopiloten nach Abschnitt B Nummer 6 Ziffer i dieser Anlage.

1b. Die Ausbildung für MPA- und PL-Musterberechtigungen müssen in einem FFS oder in einer Kombination aus FSTD und FFS absolviert werden. Die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung für MPA- und PL-Musterberechtigungen sowie die Ausstellung einer ATPL und einer MPL muss in einem FFS abgelegt werden, wenn dieser verfügbar ist.

1c. Die Ausbildung, die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung für Klassen- oder Musterberechtigungen für SPA und Hubschrauber muss wie folgt durchgeführt werden:

a) in einem verfügbaren und zugänglichen FFS oder in einer Kombination aus solchen FFS und FSTD,

b) in einer Kombination aus FSTD und dem Luftfahrzeug, wenn ein FFS nicht verfügbar oder zugänglich ist,

c) in dem Luftfahrzeug, wenn kein FSTD verfügbar oder zugänglich ist.

1d. Abweichend von Nummer 1c kann die Ausbildung, die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung für Klassen- oder Musterberechtigungen für technisch nicht komplizierte SPA und technisch nicht komplizierte Hubschrauber in einer Kombination aus FSTD und dem Luftfahrzeug durchgeführt werden, auch wenn ein FFS verfügbar und zugänglich ist.

1e. Abweichend von Nummer 1c kann die Ausbildung, die praktische Prüfung oder die Befähigungsüberprüfung für die folgenden Luftfahrzeuge gemäß Nummer 1c Buchstabe a, b oder c unabhängig von der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von FFS oder FSTD durchgeführt werden:

a) technisch nicht komplizierte und nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte Flugzeuge mit einem Piloten;

b) TMG;

c) technisch nicht komplizierte Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Sitzanzahl von fünf.

1f. Werden während der Ausbildung, Prüfung oder Überprüfung FSTD eingesetzt, muss die Eignung der FSTD anhand der geltenden „Table of functions and subjective tests“ und der geltenden „Table of FSTD validation tests“, die der für dieses Gerät geltenden Primärreferenz zu entnehmen sind, geprüft werden. Alle Be- und Einschränkungen, die auf dem Eignungszertifikat des Geräts angegeben sind, sind zu beachten.“

3. Die Überschrift vor Nummer 13 wird durch folgende Überschrift ersetzt:

„BESONDERE ANFORDERUNGEN AN DIE AUSBILDUNG, PRAKTISCHE PRÜFUNG UND BEFÄHIGUNGSÜBERPRÜFUNG FÜR MUSTERBERECHTIGUNGEN FÜR LUFTFAHRZEUGE MIT MEHREREN PILOTEN, FÜR LUFTFAHRZEUGE MIT EINEM PILOTEN IM BETRIEB MIT MEHREREN PILOTEN, FÜR MPL UND FÜR ATPL“

4. Nummer 17 wird wie folgt geändert:

i) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Umfasste der Musterberechtigungslehrgang weniger als 2 Stunden Flugausbildung im Luftfahrzeug, müssen die Antragsteller vor oder nach der praktischen Prüfung eine Flugausbildung im Luftfahrzeug absolvieren.“

ii) In Absatz 2 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„Eine solche zugelassene Flugausbildung umfasst Start- und Landemanöver und muss von einem qualifizierten Lehrberechtigten durchgeführt werden und zwar unter der Verantwortung“

c) Abschnitt B wird wie folgt geändert:

1. Nummer 5 wird wie folgt geändert:

i) Die Buchstaben g, h, i und j erhalten folgende Fassung:

„g) Zur Ausübung der mit einer Klassen- oder Musterberechtigung für den Betrieb mit mehreren Piloten nach Punkt FCL.725 Buchstabe d oder da verbundenen Rechte müssen Piloten, die bereits zum Betrieb der betreffenden Flugzeugklasse oder des betreffenden Flugzeugmusters mit einem Piloten berechtigt sind, folgende Bedingungen erfüllen:

1. einen Brückenlehrgang bei einer unter Punkt FCL.725 Buchstabe d Nummer 1 Ziffer i angegebenen Organisation absolvieren, der auch MCC-Manöver und -Verfahren sowie die Übungen von Abschnitt 7, bei denen Bedrohungs- und Fehlermanagement (Threat and Error Management, TEM), CRM und menschliche Faktoren zum Einsatz kommen, umfasst;

2. eine Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten bestehen.

h) Zur Ausübung der mit einer Musterberechtigung für den Betrieb mit einem Piloten nach Punkt FCL.725 Buchstabe d verbundenen Rechte müssen Piloten, die bereits zum Betrieb der betreffenden Flugzeugklasse oder des betreffenden Flugzeugmusters mit einem Piloten berechtigt sind, bei einer unter Punkt FCL.725 Buchstabe d Nummer 1 Ziffer i angegebenen Organisation ausgebildet und auf die folgenden zusätzlichen Manöver und Verfahren im Betrieb mit einem Piloten geprüft werden:

i) für SE-Flugzeuge, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 und ggf. ein Anflug von Abschnitt 3.B;

ii) für ME-Flugzeuge, 1.6, Abschnitt 6 und ggf. ein Anflug von Abschnitt 3.B.

i) Piloten, die berechtigt sind, die mit einer Klassen- oder Musterberechtigung verbundenen Rechte sowohl im Betrieb mit einem Piloten als auch im Betrieb mit mehreren Piloten gemäß den Buchstaben g und h auszuüben, können ihre Rechte für beide Betriebsarten behalten, indem sie eine der folgenden Befähigungsüberprüfungen ablegen:

i) zwei Befähigungsüberprüfungen, eine im Betrieb mit einem Piloten und eine im Betrieb mit mehreren Piloten;

ii) eine Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten zusätzlich zu den unter Buchstabe h Ziffern i bzw. Buchstabe h Ziffer ii genannten Übungen im Betrieb mit einem Piloten.

Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Klassenberechtigungen müssen stets die unter Buchstabe h Ziffern i bzw. Buchstabe h Ziffer ii genannten Übungen im Betrieb mit einem Piloten umfassen.

j) Um bei Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten nach Punkt FCL.725 Buchstabe d Nummer 2 eine Beschränkung des Betriebs auf mehrere Piloten aufzuheben, müssen Piloten dem Buchstabe h genügen."

ii) In Buchstabe l erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

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

Abweichend von Absatz 1 dürfen Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung von PBN-Rechten, die in einem Luftfahrzeug oder in einem diesen Luftfahrzeug nachgebildeten FSTD durchgeführt werden, das nicht für RNP-APCH-Manöver ausgerüstet ist, keine RNP-APCH-Übungen beinhalten. In solchen Fällen dürfen sich die PBN-Rechte des Piloten nicht auf RNP APCH beziehen. Die Beschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung für die betreffende Klasse oder das betreffende Muster abgeschlossen hat, die eine RNP-APCH-Übung umfasst."

2. Nummer 6 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) Um eine Beschränkung auf den Betrieb mit mehreren Piloten nach Punkt FCL.725 Buchstabe d Nummer 2 bei einer Musterberechtigung für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge im Betrieb mit einem Piloten aufzuheben, müssen die Piloten die Manöver/Verfahren nach den Abschnitten 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 und mindestens ein Manöver/ein Verfahren aus Abschnitt 3.4 im Betrieb mit einem Piloten absolvieren."

ii) Buchstabe i erhält folgende Fassung:

„i) Antragsteller und Inhaber einer beschränkten Musterberechtigung, die nach Punkt FCL.720.A Buchstabe c erteilt wurde, müssen eine Ausbildung, praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen gemäß dieser Anlage absolvieren. Sofern sie sich nicht einer praktischen Prüfung nach Punkt FCL.720.A Buchstabe c Nummer 3 unterziehen, müssen sie in einer praktischen Prüfung oder einer Befähigungsüberprüfung mindestens die Landemanöver in der Rolle des überwachenden Pilot durchführen, sind jedoch nicht zu folgenden Manövern verpflichtet:

i) Startmanöver;

ii) Landemanöver in der Rolle des steuernden Piloten."

iii) In Buchstabe j erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

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

Abweichend von Absatz 1 dürfen Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung von PBN-Rechten, die in einem Luftfahrzeug oder in einem diesen Luftfahrzeug nachgebildeten FSTD durchgeführt werden, das nicht für RNP-APCH-Manöver ausgerüstet ist, keine RNP-APCH-Übungen beinhalten. In solchen Fällen dürfen sich die PBN-Rechte des Piloten nicht auf RNP APCH beziehen. Die Beschränkung wird aufgehoben, wenn der Pilot eine Befähigungsüberprüfung für die betreffende Klasse oder das betreffende Muster abgeschlossen hat, die eine RNP-APCH-Übung umfasst."

d) Abschnitt C wird wie folgt geändert:

1. Die Tabelle unter Nummer 12 wird wie folgt geändert:

i) Die Zeile für Übung 2.6.1 erhält folgende Fassung:

„2.6.1	Bei einmotorigen Hubschraubern (SEH): — Autorotationslandung oder — Abfangen mit Motorhilfe, sofern die Antragsteller im Vorjahr eine Ausbildung absolviert haben, die eine Autorotationslandung umfasste, und diese Ausbildung vom Lehrberechtigten in das Flugbuch der Antragsteller eingetragen und unterzeichnet wurde. Bei mehrmotorigen Hubschraubern (MEH): Abfangen mit Motorhilfe.	P	——>		M“	

ii) Die Zeilen für die Übungen 5.4.1 und 5.4.2 erhalten folgende Fassung:

„5.4.1	Manuell, ohne Flugkommandoanlage Hinweis: Gemäß AFM können RNP APCH-Verfahren die Verwendung des Autopiloten oder der Flugkommandoanlage erfordern. Bei der Wahl des manuell zu fliegenden Verfahrens sind Beschränkungen dieser Art zu berücksichtigen (z. B. Wahl eines ILS für 5.4.1, falls das AFM eine solche Beschränkung vorschreibt).	P*	——>*		M* (sofern die Übung 5.4.2 nicht abgeschlossen ist)	
5.4.2	Manuell, mit Flugkommandoanlage	P*	——>*		M* (sofern die Übung 5.4.1 nicht abgeschlossen ist)“	

2. Nummer 13 erhält folgende Fassung:

„13. Antragsteller für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten müssen zur Ausübung der mit der Musterberechtigung nach Punkt FCL.725 Buchstabe d verbundenen Rechte

a) für den Betrieb mit einem Piloten die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit einem Piloten absolvieren,

b) für den Betrieb mit mehreren Piloten die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten absolvieren,

c) für den Betrieb mit einem Piloten als auch für den Betrieb mit mehreren Piloten die praktische Prüfung oder Befähigungsüberprüfung im Betrieb mit mehreren Piloten und zusätzlich die folgenden Manöver und Verfahren im Betrieb mit einem Piloten absolvieren:

1. für einmotorige Hubschrauber: 2.1 Start sowie 2.6 und 2.6.1 Autorotationssinkflug und Autorotationslandung,

2. für mehrmotorige Hubschrauber: 2.1 Start sowie 2.4 und 2.4.1 Triebwerkausfälle kurz vor und kurz nach Erreichen des TDP,

3. für IR-Rechte zusätzlich zu Nummer 1 bzw. 2 einen Anflug nach Abschnitt 5, es sei denn, die Kriterien von Anlage 8 sind erfüllt,

d) zur Aufhebung einer Beschränkung auf den Betrieb mit mehreren Piloten bei einer Musterberechtigung für Hubschrauber mit einem Piloten nach Punkt FCL.725 Buchstabe d Nummer 2 eine Befähigungsüberprüfung absolvieren, die die Manöver und Verfahren nach Buchstabe c Nummer 1 oder 2 umfasst.“

ANHANG II

Änderungen des Anhangs IV (Teil-MED) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

Anhang IV wird wie folgt geändert:

1. In Punkt MED.A.010 wird nach der Definition von „farbensicher“ folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„— ‚medizinischer Hubschraubernoteinsatz‘ (helicopter emergency medical services (HEMS) operation) bezeichnet einen ‚HEMS-Flug‘ im Sinne von Anhang I Nummer 61 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012;“

2. Punkt MED.A.040 Buchstabe c Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 und der Klasse 2 müssen von einem flugmedizinischen Zentrum oder von einem flugmedizinischen Sachverständigen verlängert oder erneuert werden. Insbesondere müssen Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 für Antragsteller, die das 60. Lebensjahr vollendet haben und im HEMS-Betrieb mit einem Piloten eingesetzt werden, in erster Linie von einem flugmedizinischen Zentrum oder – nach Ermessen der zuständigen Behörde – von einem erfahrenen, von der zuständigen Behörde benannten flugmedizinischen Sachverständigen verlängert und erneuert werden.“

3. In Punkt MED.B.005 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„Bei ihrer Untersuchung müssen die flugmedizinischen Sachverständigen den degenerativen Auswirkungen der Alterung auf den Organismus angemessen Rechnung tragen.“

4. Punkt MED.B.010 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe a erhalten die Nummern 3 und 4 folgende Fassung:

„3. Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 muss eine erweiterte kardiovaskuläre Beurteilung bei der ersten Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung nach Vollendung des 65. Lebensjahres sowie anschließend alle 4 Jahre durchgeführt werden. Bei Antragstellern, die im HEMS-Betrieb mit einem Piloten eingesetzt werden, muss eine erweiterte kardiovaskuläre Beurteilung bei der ersten Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung nach Vollendung des 60. Lebensjahres und danach abhängig von der Beurteilung der kardiovaskulären Risikofaktoren durchgeführt werden.

4. Für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 muss eine Bestimmung der Serumlipide, einschließlich der Cholesterin-Fraktionen, bei der Erstuntersuchung sowie bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres durchgeführt werden.“

b) In Buchstabe b wird folgende Nummer 5 angefügt:

„5. Eine Beurteilung der kardiovaskulären Risikofaktoren ist Teil der Untersuchungen für die Tauglichkeitszeugnisse der Klassen 1 und 2 bei der ersten Untersuchung nach Vollendung des 40. Lebensjahres und den danach in regelmäßigen Abständen stattfindenden Untersuchungen.“

5. Punkt MED.B.015 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 müssen bei der Erstuntersuchung und bei klinischer Indikation Lungenfunktionstests durchgeführt werden.“

b) Folgender Buchstabe ba wird eingefügt:

„ba) Bei Inhabern eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1, die im HEMS-Betrieb mit einem Piloten eingesetzt werden, müssen Lungenfunktionstests und Screenings auf obstruktive Schlafapnoe (OSA) bei der ersten Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung nach Vollendung des 60. Lebensjahres durchgeführt werden.“

c) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Bei Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis der Klasse 2 müssen bei klinischer oder epidemiologischer Indikation Tests der Lungenmorphologie und Lungenfunktion durchgeführt werden.“

6. In Punkt MED.B.070 Buchstabe a Nummer 1 wird folgende Ziffer iii angefügt:

„iii) Bei Inhabern eines Tauglichkeitszeugnisses, die im HEMS-Betrieb mit einem Piloten eingesetzt werden, muss eine umfassende Untersuchung des Auges bei der ersten Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung nach Vollendung des 60. Lebensjahres und danach jährlich durchgeführt werden.“

7. Punkt MED.B.075 Buchstabe b Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Bewerber, die sich erstmals ein Tauglichkeitszeugnis erteilen lassen möchten, müssen sich dem Ishihara-Test unterziehen. Bei Inhabern eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1, die im HEMS-Betrieb mit einem Piloten eingesetzt werden, muss eine Beurteilung der Farberkennung bei der ersten Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung nach Vollendung des 60. Lebensjahres und danach jährlich durchgeführt werden. Bewerber, die den Test bestehen, können als tauglich beurteilt werden."

8. Punkt MED.B.080 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Ziffer i erhält folgende Fassung:

„i) Für die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 und für die Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 2 bei Ergänzung der Lizenz um eine Instrumentenflugberechtigung oder Basis-Instrumentenflugberechtigung muss das Hörvermögen bei der Erstuntersuchung und bis zur Vollendung des 40. Lebensjahres alle 5 Jahre und danach alle 2 Jahre bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres und danach jährlich mit Reintonaudiometrie überprüft werden."

b) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. Bei Inhabern eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1, die im HEMS-Betrieb mit einem Piloten eingesetzt werden, muss eine umfassende Untersuchung von Hals, Nase und Ohren bei der ersten Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung nach Vollendung des 60. Lebensjahres durchgeführt werden."

9. In Punkt MED.D.020 wird folgender Buchstabe aa eingefügt:

„aa) Zum Nachweis der Einhaltung der Punkte MED.D.010 Buchstabe b und MED.D.015 Buchstabe c kann die zuständige Behörde einen Lehrgang in Flugmedizin akzeptieren, der von einem Antragsteller außerhalb der Gebiete absolviert wurde, für die die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

i) Die zuständige Behörde hat den Lehrplan des Lehrgangs nach Anhang VI Punkt ARA.MED.200 Buchstabe c Nummer 1 bewertet und überprüft.

ii) Der Antragsteller hat ein von der zuständigen Behörde vorgegebenes spezielles Schulungsmodul zu den in diesem Anhang (Teil-MED) aufgeführten flugmedizinischen Anforderungen absolviert."

ANHANG III

Änderungen des Anhangs VI (Teil-ARA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

Anhang VI wird wie folgt geändert:

1. Punkt ARA.GEN.305 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Für Personen, die Inhaber einer Lizenz, eines Zeugnisses, einer Berechtigung oder einer Bescheinigung sind, das bzw. die von der zuständigen Behörde ausgestellt wurde, muss das Aufsichtsprogramm Inspektionen und unangekündigte Inspektionen in angemessenem Umfang enthalten."

2. In Punkt ARA.GEN.360 wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) Erhält eine zuständige Behörde den Antrag eines Inhabers eines Tauglichkeitszeugnisses auf Wechsel der zuständigen Behörde gemäß den Anforderungen nach Buchstabe a, so gilt das Verfahren gemäß den Buchstaben a bis d."

3. Punkt ARA.FCL.200 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Eintragungen in Lizenzen durch Lehrberechtigte. Vor der ausdrücklichen Ermächtigung bestimmter Lehrberechtigter zur Verlängerung einer Klassenberechtigung für SEP-Flugzeuge, einer Klassenberechtigung für TMG oder einer Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 3 175 kg legt die zuständige Behörde geeignete Verfahren fest."

4. Punkt ARA.FCL.300 Buchstabe b Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Die Prüfung im Sachgebiet „Kommunikation" kann getrennt von den übrigen Fächern durchgeführt werden."

5. Punkt ARA.FSTD.120 erhält folgende Fassung:

„**ARA.FSTD.120 Verlängerung einer FSTD-Qualifikation**

„a) Die zuständige Behörde muss die Organisation, die die FSTD betreibt, im Rahmen des Aufsichtsprogramms fortlaufend überwachen, um zu überprüfen, ob die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die einzelnen Tests des MQTG werden nach einem festgelegten Plan in einem 12-Monats-Zeitraum durchgeführt.

2. Die Ergebnisse der wiederkehrenden Beurteilungen erfüllen weiterhin die Qualifikationsgrundlagen und werden mit Datum versehen aufbewahrt.

3. Es ist ein Kofigurationskontrollsystem vorhanden, das die ständige Integrität der Hardware und Software der qualifizierten FSTD gewährleistet.

b) Die zuständige Behörde muss wiederkehrende Beurteilungen der FSTD gemäß dem in Punkt ARA.FSTD.100 festgelegten Verfahren durchführen. Diese Beurteilungen finden statt:

1. jährlich im Fall eines Flugsimulators (Full Flight Simulator, FFS), eines Flugübungsgeräts (Flight Training Device, FTD) oder eines Flug- und Navigationsverfahrenstrainers (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT); der wiederkehrenden 12-Monats-Zeitraum beginnt am Ende des Monats der erstmaligen Qualifikation, es sei denn, zwischen der zuständigen Behörde und der Organisation, die das FSTD betreibt, wird ein anderes Datum vereinbart. Die wiederkehrende FSTD-Beurteilung muss 60 Tage vor und 30 Tage nach dem Beginn des wiederkehrenden 12-Monats-Zeitraums erfolgen;

2. alle 3 Jahre im Fall von BITD.

c) Die zuständige Behörde kann den wiederkehrenden FSTD-Beurteilungszeitraum nach Punkt ARA.FSTD.120 Buchstabe b Nummer 1 auf höchstens 36 Monate verlängern, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. In den vorangegangenen 36 Monaten hat die Organisation, die dieses FSTD betreibt, die in Punkt ARA.GEN.305 Buchstabe c Nummern 1 bis 4 genannten Kriterien erfüllt.

2. Das FSTD wurde einer erstmaligen und mindestens einer wiederkehrenden Beurteilung unterzogen, bei der die fortlaufende Einhaltung der Qualifikationsgrundlagen festgestellt wurde.

3. Die zuständige Behörde führt alle 12 Monate ein Audit der Elemente des Managementsystems der Organisation gemäß Anhang VII Punkt ORA.GEN.200 Buchstabe a Nummern 3 und 6 durch.

4. Die Organisation hat Verfahren zur Wahrnehmung der in Anhang VII unter Punkt ORA.FSTD.225 Buchstabe b genannten Aufgaben entwickelt.““

6. Punkt ARA.MED.120 erhält folgende Fassung:

„**ARA.MED.120 Medizinische Sachverständige**

Die zuständige Behörde muss einen oder mehrere medizinische Sachverständige zur Durchführung der in dieser Verordnung beschriebenen flugmedizinischen Aufgaben ernennen. Der medizinische Sachverständige muss als Arzt ausgebildet und zugelassen sein und muss:

a) nach dem Hochschulabschluss praktische Erfahrung in der klinischen Medizin gesammelt haben;

b) spezifische Kenntnisse und Erfahrung in der Flugmedizin und flugmedizinische Praxis besitzen;

c) eine spezifische Ausbildung im Bereich der flugmedizinischen Begutachtung absolviert haben.“

7. Punkt ARA.MED.125 erhält folgende Fassung:

„ARA.MED.125 Verweisung an die Genehmigungsbehörde

Hat ein AeMC oder flugmedizinischer Sachverständiger (aero-medical examiner, AME) die Entscheidung über die Tauglichkeit eines Antragstellers an den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde verwiesen, müssen folgende Schritte unternommen werden:

a) Der medizinische Sachverständige oder das von ihm ernannte medizinische Personal prüft die entsprechenden medizinischen Unterlagen und fordert gegebenenfalls weitere medizinische Unterlagen, Untersuchungen und Tests an.

b) Der medizinische Sachverständige legt die Tauglichkeit des Antragstellers zwecks Ausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses gegebenenfalls mit einer oder mehreren Einschränkungen fest.

c) Der medizinische Sachverständige unterrichtet das AeMC oder den AME über die Entscheidung.

d) Wird der Antragsteller als tauglich beurteilt, so stellt der medizinische Sachverständige gegebenenfalls das Tauglichkeitszeugnis aus oder überträgt die Ausstellung dem AeMC oder AME, das bzw. der den betreffenden Antragsteller an ihn verwiesen hat.“

8. Die folgenden Punkte ARA.MED.126 und ARA.MED.128 werden eingefügt:

„ARA.MED.126 Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf eines Tauglichkeitszeugnisses

a) Die Genehmigungsbehörde muss ein Verfahren zur Einschränkung, Aussetzung oder zum Widerruf eines Tauglichkeitszeugnisses festlegen.

b) Die Genehmigungsbehörde muss ein Tauglichkeitszeugnis einschränken, aussetzen oder widerrufen, wenn Folgendes erwiesen ist:

1. Ein Tauglichkeitszeugnis wurde gefälscht oder durch falsche Angaben oder falsche Beweise erlangt.

2. Die Verwendung eines Tauglichkeitszeugnisses verstößt gegen die Bestimmungen in Anhang IV Punkt MED.A.020.

3. Der Inhaber eines Tauglichkeitszeugnisses erfüllt nicht mehr die Anforderungen von Anhang IV (Teil-MED).

c) Die Genehmigungsbehörde kann ein Tauglichkeitszeugnis auch auf schriftlichen Antrag des Inhabers eines Tauglichkeitszeugnisses aussetzen oder widerrufen.

d) Im Falle der Einschränkung, Aussetzung oder des Widerrufs eines Tauglichkeitszeugnisses muss die Genehmigungsbehörde den für die Ausstellung zuständigen AME oder das für die Ausstellung zuständige AeMC über den Grund für die Einschränkung, die Aussetzung oder den Widerruf unterrichten.

e) Im Falle der Aussetzung oder des Widerrufs eines Tauglichkeitszeugnisses muss die Genehmigungsbehörde sicherstellen, dass die Bestimmungen von Anhang IV Punkt MED.A.046 (Teil-MED) eingehalten werden.

f) Die Genehmigungsbehörde muss ein Verfahren festlegen, um ein Tauglichkeitszeugnis erneut in Kraft zu setzen.

ARA.MED.128 Konsultationsverfahren

Die zuständige Behörde muss ein Konsultationsverfahren für die AeMC und AME nach Anhang IV (Teil-MED) festlegen.“

9. Punkt ARA.MED.130 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

1. Nummer 2 wird gestrichen;

2. Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Nummer der Tauglichkeitszeugnisses, beginnend mit dem UN-Ländercode des Staats, in dem die Pilotenlizenz ausgestellt oder beantragt wurde, gefolgt von einem Code aus Zahlen und/oder Buchstaben in arabischen Ziffern und lateinischen Schriftzeichen (III)“

3. Nummer 6 erhält folgende Fassung:

„6. Geburtsdatum des Inhabers: (TT/MM/JJJJ) (IVa)“

4. Nummer 9 erhält folgende Fassung:

„9. Ablaufdatum des Tauglichkeitszeugnisses (IX) für:

i) Klasse 1

ii) Klasse 1 gewerblicher Passagierflugbetrieb mit nur einem Piloten

iii) Klasse 2

iv) LAPL“

5. Nummer 11 erhält folgende Fassung:

„11. Datum des letzten und nächsten Elektrokardiogramms“

6. Nummer 12 erhält folgende Fassung:

„12. Datum des letzten und nächsten Audiogramms“

7. Folgende Nummer 12a wird eingefügt:

„12a. Datum der letzten und nächsten augenärztlichen Untersuchung“

8. Folgende Nummer 15 wird angefügt:

„15. Sonstige Angaben“

b) Die Buchstaben b und c erhalten folgende Fassung:

„b) Das Papier oder sonstiges verwendetes Material muss Veränderungen oder Radierungen verhindern oder leicht erkennbar machen. Einträge oder Streichungen im Formblatt müssen von der Genehmigungsbehörde eindeutig autorisiert sein.

c) Sprache: Tauglichkeitszeugnisse müssen in der/den Landesprache(n) und in englischer Sprache und denjenigen weiteren Sprachen abgefasst sein, die die zuständige Behörde für zweckmäßig hält.“

10. Die Punkte ARA.MED.135, ARA.MED.145 und ARA.MED.150 erhalten folgende Fassung:

„**ARA.MED.135 Flugmedizinische Formblätter**

Die zuständige Behörde muss dem AME ein Format für folgende Unterlagen zur Verfügung stellen:

a) Anträge auf ein Tauglichkeitszeugnis;

b) Untersuchungsberichte für Antragsteller Klasse 1 und Klasse 2;

c) Untersuchungsberichte für Antragsteller für eine Leichtflugzeug-Pilotenlizenz (Light Aircraft Pilot Licence, LAPL).

ARA.MED.145 Meldung von Ärzten für Allgemeinmedizin an die zuständige Behörde

Die zuständige Behörde muss gegebenenfalls ein Verfahren für Meldungen von Ärzten für Allgemeinmedizin einführen, um sicherzustellen, dass diese mit den geltenden Anforderungen gemäß dieser Verordnung vertraut sind.

ARA.MED.150 Führen von Aufzeichnungen

a) Zusätzlich zu den nach Punkt ARA.GEN.220 erforderlichen Aufzeichnungen muss die zuständige Behörde Einzelheiten zu den von AME, AeMC und Ärzten für Allgemeinmedizin vorgelegten flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen in ihr Aufzeichnungssystem aufnehmen.

b) Die Aufbewahrungsfrist für alle flugmedizinischen Aufzeichnungen von Antragstellern/Lizenzinhabern beträgt mindestens 10 Jahre nach Ablauf ihres letzten Tauglichkeitszeugnisses.

c) Für die Zwecke der flugmedizinischen Beurteilung und der Standardisierung müssen flugmedizinische Aufzeichnungen nach schriftlicher Einverständniserklärung des Antragstellers/Lizenzinhabers folgenden Stellen zur Verfügung gestellt werden:

1. einem AeMC, AME oder Arzt für Allgemeinmedizin für die Zwecke der Ergänzung einer flugmedizinischen Beurteilung;

2. einer medizinischen Prüfungskommission, die von der zuständigen Behörde für eine Zweitüberprüfung von grenzwertigen Fällen eingesetzt werden kann;

3. entsprechenden Fachärzten für die Zwecke der Ergänzung einer flugmedizinischen Beurteilung;

4. dem medizinischen Sachverständigen der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats für die Zwecke einer gemeinsamen Aufsicht;

5. dem betreffenden Antragsteller/Lizenzinhaber auf dessen schriftlichen Antrag;

6. der Agentur für Standardisierungszwecke unter der Bedingung, dass die Einhaltung der ärztlichen Schweigepflicht jederzeit gewährleistet ist.

d) Die zuständige Behörde kann flugmedizinische Aufzeichnungen im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 für andere als die in Buchstabe c aufgeführten Zwecke zur Verfügung stellen.

e) Die zuständige Behörde muss ein Verzeichnis führen über

1. die von ihr zertifizierten AeMC und AME;

2. von anderen zuständigen Behörden zertifizierte AME, die ihre Rechte im Hoheitsgebiet dieser zuständigen Behörde ausüben und die von dieser nach Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.D.001 Buchstabe f Nummer 3 unterwiesen wurden;

3. Ärzte für Allgemeinmedizin, die ihre Rechte nach Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.A.040, sofern zutreffend, ausüben;

4. Ärzte für Arbeitsmedizin, die der zuständigen Behörde ihre Absicht mitgeteilt haben, flugmedizinische Beurteilungen von Flugbegleitern nach Anhang IV (Teil-MED) Punkte MED.C.005 Buchstabe c und MED.D.040, sofern zutreffend, durchzuführen.

Das Verzeichnis enthält die Rechte der in Absatz 1 Nummern 1 bis 4 genannten Personen und Organisationen und wird von der zuständigen Behörde veröffentlicht und auf dem neuesten Stand gehalten.

f) Die zuständige Behörde muss die Gesundheitsdaten von Piloten über 60 Jahren, insbesondere derjenigen, die im HEMS-Betrieb mit einem Piloten eingesetzt werden, analysieren und der EASA jährlich in anonymisierter und aggregierter Form übermitteln."

11. Punkt ARA.MED.200 erhält folgende Fassung:

„ARA.MED.200 Verfahren für die Ausstellung, Verlängerung, Erneuerung oder Änderung eines AME-Zeugnisses

Unbeschadet der Bestimmungen von Punkt ARA.GEN.315 gilt Folgendes:

a) Die zuständige Behörde muss vor der Ausstellung, Verlängerung, Erneuerung oder Erweiterung von Rechten eines AME-Zeugnisses sicherstellen, dass die Antragsteller ihre flugmedizinische Kompetenz nach Anhang IV Punkt MED.D.030 Buchstabe a Nummer 6 und Buchstabe b Nummer 5 nachweisen.

b) Die zuständige Behörde muss über ein Verfahren verfügen, mit dem sie sich vor der Ausstellung des AME-Zeugnisses davon überzeugen kann, dass die AME-Praxis über die entsprechende Ausrüstung und die geeigneten Verfahren zur Durchführung der im Rahmen des beantragten AME-Zeugnisses erforderlichen flugmedizinischen Untersuchungen verfügt. Bei mehreren AME-Praxis-Standorten müssen alle auf dem AME-Zeugnis angegeben werden.

c) Im Falle der in Anhang IV Punkt MED.D.020 Buchstabe aa genannten Antragsteller kann die zuständige Behörde einen Lehrgang in Flugmedizin akzeptieren, der von einem Antragsteller außerhalb der Gebiete absolviert wurde, für die die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, sofern die zuständige Behörde alle folgenden Maßnahmen durchgeführt hat:

1. Sie hat geprüft und festgestellt, dass der Lehrplan den in den Mitgliedstaaten angebotenen flugmedizinischen Lehrgängen gleichwertig ist.

2. Sie hat dem Antragsteller ein spezielles Schulungsmodul zu den in Anhang IV (Teil-MED) aufgeführten flugmedizinischen Anforderungen angeboten.

d) Wenn die zuständige Behörde davon überzeugt ist, dass der AME die maßgeblichen Anforderungen erfüllt, muss sie das AME-Zeugnis unter Verwendung des in Anlage VII festgelegten Formblatts für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren ausstellen, verlängern, erneuern oder ändern."

12. Der Titel des Punktes ARA.MED.240 erhält folgende Fassung:

„ARA.MED.240 Ärzte für Allgemeinmedizin, die die Rechte nach Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.A.040 ausüben"

13. Punkt ARA.MED.245 erhält folgende Fassung:

„ARA.MED.245 Fortlaufende Aufsicht über AME und Ärzte für Allgemeinmedizin

Bei der Erstellung des Programms für die fortlaufende Aufsicht nach Punkt ARA.GEN.305 muss die zuständige Behörde Folgendes berücksichtigen:

1. die Anzahl der AME und Ärzte für Allgemeinmedizin, die ihre Rechte in dem Hoheitsgebiet ausüben, in dem die zuständige Behörde die Aufsicht ausübt;

2. die Anzahl der von zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten zertifizierten AME, die ihre Rechte innerhalb des Hoheitsgebiets ausüben, in dem die zuständige Behörde die Aufsicht ausübt;

3. eine risikobasierte Bewertung der Tätigkeit der AME und Ärzte für Allgemeinmedizin."

14. Der folgende Punkt ARA.MED.246 wird eingefügt:

„ARA.MED.246 Gemeinsame Aufsicht über AME und Ärzte für Allgemeinmedizin

Unbeschadet der Bestimmungen von Punkt ARA.GEN.300 Buchstabe e gilt Folgendes:

a) Übt ein AME oder ein AeMC seine Tätigkeit in mehr als einem Mitgliedstaat aus, muss die zuständige Behörde, die den AME oder das AeMC zertifiziert hat, über ein Verfahren verfügen, mit dem der Informationsaustausch nach Punkt ARA.GEN.200 Buchstabe c und Punkt ARA.GEN.300 Buchstaben d und e mit den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, in denen der AME oder das AeMC seine Tätigkeit ausübt, gewährleistet ist. Das Verfahren wird von den beteiligten zuständigen Behörden vereinbart.

b) In dem unter Buchstabe a genannten Fall tauschen die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, in denen der AME oder das AeMC seine Tätigkeit ausübt, alle für die Aufsicht über den AME oder AeMC relevanten Informationen mit der zuständigen Behörde aus, die den AME oder das AeMC zertifiziert."

15. Punkt ARA.MED.250 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

i) Der Einleitungssatz erhält folgende Fassung:

„Die zuständige Behörde muss ein AME-Zeugnis beschränken, aussetzen oder widerrufen, wenn"

ii) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. der AME nicht die einschlägigen Anforderungen erfüllt;"

iii) Das Wort „und" am Ende von Nummer 6 wird gestrichen;

iv) Die folgende Nummer 8 wird angefügt:

„8. ein betrieblicher Kontext des AME direkte oder indirekte negative Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben kann."

b) In Buchstabe b erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Das Zeugnis eines AME gilt als ungültig und muss unverzüglich von der zuständigen Behörde widerrufen werden, wenn einer der folgenden Umstände vorliegt:"

c) Folgender Buchstabe c wird angefügt:

„c) Die zuständige Behörde muss über ein Verfahren für die Einziehung der widerrufenen AME-Zeugnisse verfügen, das AME-Verzeichnis aktualisieren und die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten entsprechend unterrichten."

16. Punkt ARA.MED.255 erhält folgende Fassung:

„ARA.MED.255 Durchsetzungsmaßnahmen

Werden im Rahmen der Aufsicht oder in anderer Weise Anhaltspunkte für eine Nichteinhaltung seitens eines AeMC, AME oder Arztes für Allgemeinmedizin festgestellt, muss die zuständige Behörde über ein Verfahren zur Überprüfung der von diesem AeMC, AME oder Arzt für Allgemeinmedizin ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse verfügen und kann sie für ungültig erklären, wenn dies zur Gewährleistung der Flugsicherheit notwendig ist.

Bei Tauglichkeitszeugnissen, die Antragstellern ausgestellt werden, deren Genehmigungsbehörde nicht die zuständige Behörde ist, die das AME-Zeugnis ausgestellt hat, muss diese zuständige Behörde den medizinischen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde des betroffenen Inhabers des Tauglichkeitszeugnisses informieren und mit ihm einschlägige Informationen austauschen."

17. Die Punkte ARA.MED.315 und ARA.MED.325 erhalten folgende Fassung:

„**ARA.MED.315 Überprüfung von Untersuchungsberichten**

Die Genehmigungsbehörde muss über ein Verfahren verfügen, nach dem der medizinische Sachverständige folgende Schritte unternehmen kann:

a) Überprüfung der eingereichten Untersuchungs- und Beurteilungsberichte von AeMC, AME und Ärzten für Allgemeinmedizin und deren Information über Inkonsistenzen, Irrtümer oder Fehler beim Beurteilungsverfahren;

aa) Ergreifen geeigneter Abhilfemaßnahmen für festgestellte Inkonsistenzen, Irrtümer oder Fehler;

b) Unterstützung von AME und AeMC bei deren Anfragen zur Tauglichkeit in grenzwertigen und schwierigen Fällen.

ARA.MED.325 Verfahren für die Zweitüberprüfung

Die zuständige Behörde muss ein Verfahren zur Überprüfung von grenzwertigen und schwierigen Fällen sowie von Fällen festlegen, in denen ein Antragsteller eine Überprüfung gemäß den geltenden medizinischen Anforderungen und dem bestätigten medizinischen Ergebnis nach Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.A.010 beantragt."

18. Punkt ARA.MED.330 wird gestrichen;

19. In Anlage I Buchstabe a Nummer 2 erhält Ziffer XIII folgende Fassung:

„XIII. Bemerkungen: d. h. spezielle Vermerke im Zusammenhang mit Einschränkungen und Vermerke für Rechte, einschließlich Vermerken für die Sprachkompetenz, Anmerkungen zur automatischen Validierung der Lizenz und"

20. Anlage III wird wie folgt geändert:

a) auf Seite 1 des Musters des Zeugnisses erhalten die Fußnote und die Fußzeile folgende Fassung:

„(*) ‚Europäische Union' ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten oder EASA zu streichen.

EASA-Formblatt 143 Ausgabe 3 – Seite 1/2"

b) auf Seite 2 des Musters des Zeugnisses erhält die Fußzeile folgende Fassung:

„EASA-Formblatt 143 Ausgabe 3 – Seite 2/2"

21. Anlage IV wird wie folgt geändert:

a) auf Seite 1 des Musters des Zeugnisses erhalten die Fußnote und die Fußzeile folgende Fassung:

„(*) ‚Europäische Union' ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten oder EASA zu streichen.

EASA-Formblatt 145 – Ausgabe 2 – Seite 1/2"

b) auf Seite 2 des Musters des Zeugnisses erhält die Fußzeile folgende Fassung:

„EASA-Formblatt 145 – Ausgabe 2 – Seite 2/2"

22. Anlage V erhält folgende Fassung:

„Anlage V zum ANHANG VI TEIL-ARA

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN (Aero-Medical Centres, AeMC)

Europäische Union [1]

Zuständige Behörde

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHES ZENTRUM

REFERENZ:

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und der Verordnung (EU) 2015/340 [2] und vorbehaltlich der nachstehenden Bedingungen wird hiermit durch die [zuständige Behörde]

[NAME DER ORGANISATION]

[ANSCHRIFT DER ORGANISATION]

als gemäß Teil-ORA zertifiziertes flugmedizinisches Zentrum mit den Rechten und dem Tätigkeitsbereich wie in den beigefügten Zulassungsbedingungen genannt anerkannt.

BEDINGUNGEN:

1. Dieses Zeugnis ist auf die im Abschnitt „Umfang der Zulassung“ im genehmigten Handbuch der Organisation genannten Rechte beschränkt.
2. Dieses Zeugnis verpflichtet zur Einhaltung der in der Dokumentation der Organisation genannten Verfahren wie in Teil-ORA vorgeschrieben.
3. Dieses Zeugnis bleibt vorbehaltlich der Einhaltung der Anforderungen von Teil-ORA gültig, solange es nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen wird.

Datum der Ausstellung: TT/MM/JJJJ Unterschrift: [Zuständige Behörde]

[1] „Europäische Union“ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten oder EASA zu streichen.
[2] Der Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder die Verordnung (EU) 2015/340 muss entsprechend dem Geltungsbereich des Zeugnisses geändert werden.

EASA-Formblatt 146 Ausgabe 2

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHES ZENTRUM

Anlage ([1]) zum AeMC-Zeugnis Nr.:

RECHTE UND UMFANG

[Name der Organisation] hat das Recht/die Rechte zur Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen und Beurteilungen für die Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen und ärztlichen Gutachten gemäß der nachstehenden Tabelle sowie zur Ausstellung dieser Tauglichkeitszeugnisse und ärztlichen Gutachten für:

	Erstausstellung/Verlängerung/Erneuerung	Datum der Ausstellung
Klasse 1		
Klasse 2/LAPL/Flugbegleiter		
Klasse 3 ([1])		

([1]) Klasse 3 muss nur bei AeMC hinzugefügt werden, die flugmedizinische Untersuchungen der Klasse 3 durchführen dürfen.

Datum: TT/MM/JJJJ Unterschrift: [Zuständige Behörde]“

([1]) Diese Anlage kann als Teil des AeMC-Zeugnisses oder als gesondertes Dokument ausgestellt werden.

23. Anlage VII erhält folgende Fassung:„

Anlage VII zum ANHANG VI TEIL-ARA

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE (Aero-Medical Examiners, AME)

Europäische Union ([1])

Zuständige Behörde

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE

ZEUGNIS Nr./REFERENZ:

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und der Verordnung (EU) 2015/340 ([2]) und vorbehaltlich der nachstehenden Bedingungen wird hiermit durch die [zuständige Behörde]

[NAME DES FLUGMEDIZINISCHEN SACHVERSTÄNDIGEN]

[PRAXISANSCHRIFT(EN) DES FLUGMEDIZINISCHEN SACHVERSTÄNDIGEN]

als flugmedizinischer Sachverständiger zertifiziert

BEDINGUNGEN:

1. Dieses Zeugnis ist auf die Rechte gemäß der Anlage zu diesem AME-Zeugnis beschränkt.
2. Dieses Zeugnis verpflichtet zur Einhaltung der Durchführungsbestimmungen und Verfahren gemäß Teil-MED/TEIL ATCO.MED ([2]).
3. Dieses Zeugnis bleibt vorbehaltlich der Einhaltung der Anforderungen von Teil-MED/Teil ATCO.MED ([2]) vom [TT/MM/JJJJ] bis zum [TT/MM/JJJJ ([3])] gültig, sofern es nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen wird.

Datum der Ausstellung: TT/MM/JJJJ Unterschrift: [Zuständige Behörde]

([1]) Europäische Union“ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen.
([2]) Der Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 oder die Verordnung (EU) 2015/340 sowie auf Teil-MED und Teil ATCO.MED muss entsprechend dem Geltungsbereich des Zeugnisses geändert werden.
([3]) Format des Ablaufdatums: Tag/Monat/Jahr.

EASA-Formblatt 148 Ausgabe 2

ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE SACHVERSTÄNDIGE

Anlage ([1]) zum AME-Zeugnis Nr.:

RECHTE UND UMFANG

[Name und akademischer Titel des flugmedizinischen Sachverständigen] hat das Recht/die Rechte zur Durchführung flugmedizinischer Untersuchungen und Beurteilungen für die Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen und ärztlichen Gutachten gemäß der nachstehenden Tabelle sowie zur Ausstellung dieser Tauglichkeitszeugnisse und ärztlichen Gutachten für:

Klasse 1 Verlängerung/Erneuerung	[gültig bis] / [nicht zutreffend]
Klasse 2/LAPL/Flugbegleiter Erstausstellung/Verlängerung/Erneuerung	[gültig bis]
Klasse 3 ([1])revalidation Verlängerung/Erneuerung	[gültig bis] / [nicht zutreffend]

([1]) Klasse 3 darf nur bei AME hinzugefügt werden, die flugmedizinische Untersuchungen der Klasse 3 durchführen dürfen.

Datum der Ausstellung: TT/MM/JJJJ Unterschrift: [Zuständige Behörde]

([1]) Diese Anlage kann als Teil des AME-Zeugnisses oder als gesondertes Dokument ausgestellt werden.

ANHANG IV

Änderungen des Anhangs VII (Teil-ORA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

Anhang VII wird wie folgt geändert:

1. Punkt ORA.FSTD.225 wird wie folgt geändert:

   a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

      (1) Der Einleitungssatz erhält folgende Fassung:

      „Die FSTD-Qualifikationsbescheinigung bleibt gültig, sofern“

      (2) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

      „2. der zuständigen Behörde Zugang zur Organisation nach Punkt ORA.GEN.140 gewährt wird, damit sich diese von der fortgesetzten Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie der auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte überzeugen kann, und“

   b) Die Buchstaben b und c erhalten folgende Fassung:

   „b) Hat die zuständige Behörde den wiederkehrenden FSTD-Beurteilungszeitraum nach Anhang VI (Teil-ARA) Punkt ARA.FSTD.120 Buchstabe c verlängert, muss die Organisation eine Person oder eine Gruppe von Personen mit angemessener Erfahrung benennen, die innerhalb von 60 Tagen vor und 30 Tagen nach Beginn jedes wiederkehrenden Zwölfmonatszeitraums nach Anhang VI Punkt ARA.FSTD.120 Buchstabe b Nummer 1 alle folgenden Schritte unternehmen muss:

      1. Überprüfung der regelmäßigen Wiederholung der vollständigen Tests des Referenz-Qualifizierungshandbuchs (Master Qualification Test Guide, MQTG);

      2. Durchführung der entsprechenden funktionellen und fliegerischen Tests und

      3. Übermittlung eines Berichts mit den Ergebnissen an die zuständige Behörde.

   c) Eine BITD-Qualifikation bleibt vorbehaltlich einer regelmäßigen Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Qualifikationsgrundlagen durch die zuständige Behörde nach Anhang VI Punkt ARA.FSTD.120 gültig.“

2. Punkt ORA.AeMC.105 erhält folgende Fassung:

„ORA.AeMC.105 Anwendungsbereich

Dieser Teilabschnitt legt die zusätzlich einzuhaltenden Anforderungen fest, die eine Organisation für die Erteilung oder Verlängerung einer Zulassung als flugmedizinisches Zentrum (Aero-Medical Centre, AeMC) erfüllen muss, um

a) flugmedizinischen Sachverständigen flugmedizinisches Fachwissen zu vermitteln und eine praktische Ausbildung bereitzustellen;

b) Tauglichkeitszeugnisse und ärztliche Gutachten für Flugbegleiter auszustellen, einschließlich der Erstausstellung eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 bzw. eines Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 3 gemäß der Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission (*).

(*) Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission (ABl. L 63 vom 6.3.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).“

3. Punkt ORA.AeMC.115 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) zusätzlich zu den Unterlagen für die Zulassung als Organisation, wie in Punkt ORA.GEN.115 vorgeschrieben, Einzelheiten zu Tätigkeiten vorlegen, die zum Zweck fachärztlicher Untersuchungen in bestimmten von ihnen beauftragten Krankenhäusern oder medizinischen Einrichtungen durchgeführt werden.“

4. Der folgende Punkt ORA.AeMC.120 wird eingefügt:

„ORA.AeMC.120 AeMC-Zeugnis

Eine Organisation, die Inhaber eines AeMC-Zeugnisses ist, darf zu keinem Zeitpunkt mehr als ein AeMC-Zeugnis mit demselben Anwendungsbereich gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten besitzen."

5. Punkt ORA.AeMC.135 erhält folgende Fassung:

„ORA.AeMC.135 Fortgeltende Gültigkeit

Das AeMC-Zeugnis wird für unbegrenzte Dauer ausgestellt. Es bleibt gültig, solange der Inhaber und die flugmedizinischen Sachverständigen der Organisation

a) die Bestimmungen von Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.D.030 dieser Verordnung bzw. von Anhang IV (Teil-ATCO.MED) Punkt ATCO.MED.C.025 der Verordnung (EU) 2015/340 erfüllen und

b) ihre fortlaufende praktische Erfahrung sicherstellen, indem sie alljährlich eine ausreichende Anzahl medizinischer Untersuchungen der Klasse 1 oder medizinische Untersuchungen der Klasse 3 gemäß der Verordnung (EU) 2015/340 bzw. eine ausreichende Anzahl gleichwertiger militärischer flugmedizinischer Untersuchungen durchführen."

6. Der folgende Punkt ORA.AeMC.160 wird eingefügt:

„ORA.AeMC.160 Berichterstattung

Das AeMC muss der zuständigen Behörde statistische Berichte über die flugmedizinischen Beurteilungen der Antragsteller vorlegen, einschließlich der Berichte über das nach Anhang IV (Teil-MED) Punkt MED.B.055 Buchstabe b durchgeführte Drogen- und Alkohol-Screening und über alle bei den flugmedizinischen Beurteilungen ermittelten gesundheitlichen Risikofaktoren oder Tendenzen."

7. Punkt ORA.AeMC.200 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Tauglichkeitsentscheidungen in Übereinstimmung mit Teil-MED;"

b) Der folgende Buchstabe aa wird eingefügt:

„aa) die Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen den flugmedizinischen Sachverständigen und anderen medizinischen Sachverständigen des AeMC und"

8. Der folgende Punkt ORA.AeMC.205 wird eingefügt:

„**ORA.AeMC.205 Extern vergebene Tätigkeiten**

Ungeachtet von Punkt ORA.GEN.205 gilt Folgendes:

a) Die mindestens erforderlichen flugmedizinischen Untersuchungen müssen in der Organisation des flugmedizinischen Zentrums gemäß dem Umfang und den Rechten durchgeführt werden, die in den dem AeMC-Zeugnis beigefügten Zulassungsbedingungen festgelegt sind.

b) Zusätzliche medizinische Untersuchungen und Überprüfungen können von extern beauftragten Sachverständigen oder Organisationen durchgeführt werden. Dier Organisation muss sicherzustellen, dass bei einer externen Vergabe eines Teils ihrer Tätigkeiten die extern erbrachten Dienstleistungen oder Produkte die einschlägigen Anforderungen erfüllen."

9. Punkt ORA.AeMC.210 erhält folgende Fassung:

„**ORA.AeMC.210 Anforderungen an das Personal**

a) Das AeMC muss über folgendes Personal verfügen:

1. einen flugmedizinischen Sachverständigen (AME), der als Leiter des AeMC benannt wurde und zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 oder gegebenenfalls von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 3 gemäß der Verordnung (EU) 2015/340 in dem Umfang berechtigt ist, der in den dem AeMC-Zeugnis beigefügten Zulassungsbedingungen festgelegt ist, und der ausreichend Erfahrung in der Flugmedizin zur Ausübung seiner Aufgaben besitzt;

2. mindestens einen zusätzlichen qualifizierten flugmedizinischen Sachverständigen (AME), der zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 oder gegebenenfalls von Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 3 gemäß der Verordnung (EU) 2015/340 in dem Umfang berechtigt ist, der in den dem AeMC-Zeugnis beigefügten Zulassungsbedingungen festgelegt ist, sowie sonstige technische Mitarbeiter;

3. verfügbare medizinische Sachverständige.

b) Der Leiter des AeMC ist zuständig für

1. die Koordinierung der Beurteilung von Untersuchungsergebnissen;

2. die Unterzeichnung von Berichten, Zeugnissen und erstmalig ausgestellten Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 1 und Tauglichkeitszeugnissen der Klasse 3 gemäß der Verordnung (EU) 2015/340."

ANHANG V

Änderungen des Anhangs VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011

Anhang VIII Punkt DTO.GEN.135 erhält folgende Fassung:

„**DTO.GEN.135 Beendigung der Ausbildungsberechtigung**

a) Eine DTO ist nicht mehr befugt, einige oder alle in ihrer Erklärung genannten Ausbildungslehrgänge auf der Grundlage dieser Erklärung durchzuführen, sofern einer der folgenden Sachverhalte zutrifft:

   1. Die DTO hat der zuständigen Behörde nach Punkt DTO.GEN.116 Buchstabe b gemeldet, dass sie einige oder alle der in der Erklärung genannten Ausbildungslehrgänge einstellt.

   2. Die DTO hat seit über 36 aufeinanderfolgenden Monaten die Ausbildung nicht mehr durchgeführt.

b) Eine DTO muss Genehmigungen nach Punkt DTO.GEN.230 Buchstabe c in folgenden Fällen unverzüglich an die zuständige Behörde zurückgeben:

   1. bei Einstellung der Ausbildungstätigkeiten gemäß Buchstabe a;

   2. bei Widerruf gemäß Anhang VI (Teil-ARA) Punkt ARA.GEN.350 Buchstabe da Nummer 3.“

ANHANG VI

Änderungen des Anhangs III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

Anhang III Punkt ORO.FC.A.201 Buchstabe b Nummer 2 Ziffer iii erhält folgende Fassung:

„iii) wiederkehrende Schulung und Überprüfung nach Punkt ORO.FC.230, wobei

A) die Überprüfung keine Startmanöver umfassen muss;

B) die Überprüfung Landemanöver zumindest in der Rolle des überwachenden Piloten umfassen muss;“

ANHANG VII

Änderungen des Anhangs V (Teil-SPA) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

In Anhang V Punkt SPA.HEMS.130 wird folgender Buchstabe g angefügt:

„g) *Flugbesatzungsmitglieder, die das 60. Lebensjahr vollendet haben und HEMS-Betrieb mit einem Piloten nach Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.065 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durchführen*

1. Für Flugbesatzungsmitglieder, die das 60. Lebensjahr vollendet haben und HEMS-Betrieb mit einem Piloten nach Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.065 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 durchführen, muss der Betreiber bei seiner nach Punkt ORO.GEN.200 durchzuführenden Risikobewertung das höhere Risiko der Dienstunfähigkeit aufgrund kardiovaskulärer und zerebrovaskulärer Faktoren im Zusammenhang mit betrieblichen Umständen berücksichtigen.

2. Die Schulung und Überprüfung der unter Nummer 1 genannten Flugbesatzungsmitglieder muss von Personal durchgeführt werden, das eine entsprechende Schulung erhalten hat, um leichte Verschlechterungen der kognitiven Fähigkeiten zu erkennen und erforderlichenfalls eine medizinische Beurteilung des Besatzungsmitglieds anzufordern.“