Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/2076

25.7.2024

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2024/2076 VAN DE COMMISSIE

van 24 juli 2024

tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 1178/2011 en (EU) nr. 965/2012 wat betreft de verduidelijking van de vereisten voor tweede piloten voor aflossing tijdens de kruisvlucht, updates van de vereisten betreffende de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel en betreffende medische certificering, en verbeteringen voor de general aviation

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ([1]), en met name de artikelen 23, 27 en 31,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie ([2]) zijn de eisen vastgesteld voor piloten die betrokken zijn bij vluchtuitvoeringen met de in artikel 2, lid 1, punt b), i) en ii), van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde luchtvaartuigen.

(2) In Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ([3]) zijn technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering vastgesteld.

(3) Overeenkomstig artikel 140, lid 2, punt b), van Verordening (EU) 2018/1139 moet Verordening (EU) nr. 1178/2011 worden aangepast aan Verordening (EU) 2018/1139 voor wat betreft de definitie van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen; deze definitie was opgenomen in Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([4]), die is ingetrokken bij Verordening (EU) 2018/1139. Verordening (EU) nr. 1178/2011 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(4) Wat éénmotorige vliegtuigen betreft, moet Verordening (EU) nr. 1178/2011 worden gewijzigd om rekening te houden met de meest recente technische ontwikkelingen en met toekomstige ontwerpen, zoals elektrische motoren en hybride motorontwerpen, die uit zowel thermische als elektrische motoronderdelen bestaan.

(5) Verordening (EU) nr. 1178/2011 moet ook worden gewijzigd om de bepalingen ervan te verduidelijken en te actualiseren, op basis van kwesties die onder de aandacht van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart zijn gebracht door zijn adviesorganen, die tijdens monitoring- en uitvoeringsondersteunende activiteiten aan het licht zijn gekomen of die specifiek voor de general aviation of voor luchtvaartgeneeskundige certificering als problematisch zijn bevonden.

(6) Bij de vereenvoudiging van de vereisten voor de verlenging van de rechten van een bevoegdverklaring om in bergachtige gebieden te vliegen, moeten passende overgangsbepalingen worden vastgesteld om een soepele overgang van de huidige naar de toekomstige toepasselijke vereisten te waarborgen.

([1]) PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([4]) Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj).

(7) De voorschriften voor tweede piloten voor aflossing tijdens de kruisvlucht in zowel Verordening (EU) nr. 1178/2011 als Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten worden herzien om te garanderen dat deze piloten voldoende worden opgeleid en om passende vluchtuitvoeringsprocedures vast te stellen voor de overdracht van bevoegdheden tussen cockpitbemanningsleden.

(8) De in Verordeningen (EU) nr. 1178/2011 en (EU) nr. 965/2012 vastgestelde voorschriften voor piloten die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt en die als enige piloot medische noodhulpvluchten met helikopters (HEMS) uitvoeren, moeten worden herzien om de behoefte aan bredere beschikbaarheid van HEMS-vluchten in evenwicht te brengen met de risico's van vluchtuitvoeringen met piloten ouder dan 60 jaar.

(9) Aangezien medisch onderzoek strikte protocollen vereist, moeten de bepalingen van Verordeningen (EU) nr. 1178/2011 en (EU) nr. 965/2012 met betrekking tot bijzondere medische omstandigheden worden herzien om ervoor te zorgen dat zij geschikt zijn voor het beoogd doel, geen negatieve gevolgen hebben voor de vliegveiligheid en garanderen dat de gevestigde beginselen van medisch onderzoek worden nageleefd.

(10) De bepalingen op grond waarvan personen een wijziging van hun bevoegde autoriteit kunnen aanvragen, moeten worden herzien zodat zij ook van toepassing zijn op houders van medische certificaten die nog geen bevoegdheidsbewijs hebben gekregen.

(11) Aangezien de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie de beoordeling van gezondheidsrisicofactoren en preventief advies aanbeveelt, moeten de medische voorschriften worden herzien om de gezondheidsrisico's en met name de cardiovasculaire risicofactoren te kunnen beoordelen.

(12) De bepalingen voor luchtvaartgeneeskundige beoordelingen moeten worden herzien om ervoor te zorgen dat voldoende rekening wordt gehouden met de degeneratieve effecten van veroudering op de lichaamsfuncties.

(13) Wijzigingen van de vereisten inzake medische certificaten, luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra, alsook wijzigingen in verband met leeftijdsbeperkingen voor piloten die HEMS-vluchten uitvoeren, moeten met uitstel van toepassing zijn om de bevoegde autoriteiten van de lidstaten de tijd te geven om zich voor te bereiden op de uitvoering van die regelgevende wijzigingen.

(14) Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart heeft ontwerpuitvoeringsvoorschriften opgesteld en bij de Commissie ingediend als Advies nr. 05/2023, overeenkomstig artikel 75, lid 2, punten b) en c), en artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.

(15) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139 opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 3 wordt geschrapt;

b) de volgende punten 3 bis) en 3 ter) worden ingevoegd:

"3 bis) "complex vleugelvliegtuig": een vleugelvliegtuig dat een van de volgende kenmerken heeft:

i) een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg;

ii) gecertificeerd voor een maximale configuratie van meer dan 19 passagierszitplaatsen;

iii) gecertificeerd voor vluchtuitvoering met een bemanning van ten minste twee piloten;

iv) uitgerust met een of meer turbojetmotoren, of meer dan één turbopropmotor;

3 ter) "complexe helikopter": een helikopter die een van de volgende kenmerken heeft:

i) een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 3 175 kg;

ii) gecertificeerd voor een maximale configuratie van meer dan 9 passagierszitplaatsen;

iii) gecertificeerd voor vluchtuitvoering met een bemanning van ten minste twee piloten;";

c) de volgende punten 8 bis) en 8 ter) worden ingevoegd:

"8 bis) "SEP-vleugelvliegtuig": een éénmotorig, éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig waarvoor geen typebevoegdverklaring is vereist, met één centraal geplaatste voortstuwingseenheid die wordt bediend door één stuwkrachtregeling en wordt aangedreven door een van de volgende motortypen:

a) een zuigermotor, of

b) een elektrisch motorsysteem dat, indien dit volgens het certificeringsproces overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 is gespecificeerd, uit meer dan één elektrische motor mag bestaan;

c) een hybride motorsysteem dat bestaat uit zuiger- en elektrische motoren, indien gespecificeerd volgens het certificeringsproces overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012;

8 ter) "SEP-helikopter": een éénmotorige éénpiloot-gecertificeerde helikopter die wordt aangedreven door een zuigermotor;".

2) Artikel 3, lid 1, wordt vervangen door:

"1. Onverminderd Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/723 van de Commissie (*) moeten piloten van de in artikel 2, lid 1, punt b), i) en ii), van Verordening (EU) nr. 2018/1139 bedoelde luchtvaartuigen voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die in bijlage I en bijlage IV bij deze verordening zijn vastgesteld.

(*) Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/723 van de Commissie van 4 maart 2020 tot vaststelling van gedetailleerde regels met betrekking tot de erkenning van pilootcertificaten van derde landen en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 (PB L 170 van 2.6.2020, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).".

3) Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd:

"*Artikel 3 bis*

Overgangsmaatregelen voor medische onderzoeksprotocollen die worden toegepast overeenkomstig ARA.MED.330 van bijlage VI (Deel-ARA) en op basis daarvan afgegeven medische certificaten

1. Bevoegde autoriteiten die betrokken zijn bij medische onderzoeksprotocollen of zich wensen aan te sluiten bij een bestaand medisch onderzoeksprotocol, overeenkomstig ARA.MED.330 van bijlage VI (Deel-ARA), dat van toepassing was vóór 13 februari 2025, mogen het desbetreffende protocol blijven toepassen of er zich bij aansluiten zolang het geldig is, indien de geldigheidstermijn vóór 13 augustus 2024 is vastgesteld.

2. Houders van medische certificaten die zijn afgegeven overeenkomstig de in lid 1 bedoelde medische onderzoeksprotocollen, mogen de rechten van hun bevoegdheidsbewijzen als piloot uitoefenen op basis van hun medische certificaten, zolang het desbetreffende medische onderzoeksprotocol geldig is overeenkomstig lid 1.".

4) Artikel 4, lid 7, punt b), iii), wordt vervangen door:

"iii) SEP-vliegtuigen en SEP-helikopters, beide met een maximale startmassa van hoogstens 2 000 kg;".

5) Het volgende artikel 4 nonies wordt ingevoegd:

"*Artikel 4 nonies*

Overgangsmaatregelen voor houders van een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden

Als houders van een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden die is afgegeven vóór 13 augustus 2024, met een overeenkomstig FCL.815 van bijlage I goedgekeurde vervaldatum, hun bevoegdheden na die datum willen blijven uitoefenen, moeten zij de volgende stappen ondernemen:

a) de bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden opnieuw laten afgeven door de bevoegde autoriteit, zonder vervaldatum;

b) voldoen aan FCL.815, punt d), van bijlage I, tenzij zij in de voorgaande twee jaar hun bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden hebben laten verlengen overeenkomstig FCL.815, punt e), van bijlage I, dat van toepassing is tot 12 augustus 2024.”.

6) Bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

7) Bijlage IV wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

8) Bijlage VI wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage III bij deze verordening.

9) Bijlage VII wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage IV bij deze verordening.

10) Bijlage VIII wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage V bij deze verordening.

Artikel 2

Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:

1) Bijlage III (deel-ORO) wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage VI bij deze verordening.

2) Bijlage V (deel-SPA) wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage VII bij deze verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

De volgende wijzigingen zijn van toepassing met ingang van 13 februari 2025:

1) bijlage I, punt 7);

2) bijlage II;

3) bijlage III, punten 6) tot en met 18), 22) en 23);

4) bijlage IV, punten 2) tot en met 9);

5) bijlage VII.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 24 juli 2024.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Wijzigingen van bijlage I (Deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011

Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

1) In FCL.015 wordt punt e) vervangen door:

"e) De houder van een bewijs van bevoegdheid dat overeenkomstig deze bijlage (Deel-FCL) is afgegeven, mag bij de bevoegde autoriteit die door een andere lidstaat is aangewezen een wijziging van bevoegde autoriteit aanvragen met betrekking tot alle bewijzen van bevoegdheid in zijn bezit, zoals gespecificeerd in punt d). Houders van een overeenkomstig bijlage IV (Deel-MED) afgegeven geneeskundig certificaat die nog niet in het bezit zijn van een bevoegdheidsbewijs als piloot, hebben het recht een dergelijke wijziging van bevoegde autoriteit aan te vragen met betrekking tot alle medische dossiers die door de bevoegde autoriteit worden bijgehouden.".

2) In FCL.020 wordt punt a) vervangen door:

"a) Een leerling-piloot mag niet solo vliegen tenzij hij of zij:

1) daartoe gemachtigd is en onder toezicht staat van een vlieginstructeur;

2) alvorens de in punt 1) vermelde machtiging te ontvangen, de bekwaamheid heeft verworven om het desbetreffende luchtvaartuig veilig te bedienen tijdens de geplande solovlucht.".

3) FCL.025 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt b), 4) en 5), wordt vervangen door:

"4) Als kandidaten voor de afgifte van een bevoegdheidsbewijs voor het besturen van lichte vliegtuigen (LAPL), een bevoegdheidsbewijs als privépiloot (PPL) of een bevoegdverklaring voor basisinstrumentvliegen (BIR) na vier pogingen niet geslaagd zijn voor een van de theorie-examens of niet voor alle examens geslaagd zijn binnen de in punt b), 2), vermelde periode, moeten zij alle theorie-examens opnieuw afleggen.

5) De kandidaten moeten verdere opleiding volgen bij een DTO of ATO vóór zij de volledige reeks theorie-examens opnieuw afleggen. De omvang en reikwijdte van de vereiste opleiding worden bepaald door de DTO of ATO op basis van de behoeften van de kandidaten.";

b) punt c), 1), ii), wordt vervangen door:

"ii) gedurende een periode van 36 maanden voor de afgifte van een bevoegdheidsbewijs als commercieel piloot, een meerpilootbevoegdheidsbewijs of een bevoegdverklaring instrumentvliegen (IR);".

4) Aan FCL.035, punt b), wordt het volgende punt 6) toegevoegd:

"6) Wanneer aanhangsel 1 een vrijstelling voor het thema communicatie omvat, is al het volgende van toepassing:

i) deze vrijstelling wordt alleen verleend voor opleiding en examens voor dat thema indien de kandidaten tijdens eerdere theorie-examens overeenkomstig ARA.FCL.300 van bijlage VI het thema communicatie of beide thema's VFR-communicatie en IFR-communicatie hebben voltooid;

ii) kandidaten die alleen het thema VFR-communicatie of alleen het thema IFR-communicatie hebben voltooid, voltooien theorieonderricht in het thema communicatie, waarvan de duur kan worden verkort op basis van een beoordeling van de kandidaten door de ATO. Voor aanvragers die het thema VFR-communicatie hebben voltooid, kunnen aspecten die uitsluitend verband houden met VFR-communicatie worden beperkt. Voor aanvragers die het thema IFR-communicatie hebben voltooid, kunnen aspecten die uitsluitend verband houden met IFR-communicatie worden beperkt. In ieder geval moeten de kandidaten het theorie-examen voor het thema communicatie afleggen.".

5) FCL.045, punt d), wordt vervangen door:

"d) Een leerling-piloot moet op alle solo-overlandvluchten een bewijs van de vereiste autorisaties volgens FCL.020, punt a), 1), bij zich hebben.".

6) FCL.060, punt b), 3), wordt vervangen door:

"3) als tweede piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht, tenzij hij of zij in de voorafgaande 90 dagen een van de volgende heeft voltooid:

i) ten minste drie sectoren als tweede piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht in het desbetreffende type;

ii) opleiding waarvan de inhoud door de exploitant wordt bepaald en die ten minste drie sectoren omvat als tweede piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht in een FSTD die representatief is voor het desbetreffende type;

iii) periodieke opleiding overeenkomstig subdeel FC (ORO.FC) van bijlage III (Deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012;

iv) een bekwaamheidsproef voor tweede piloten voor aflossing tijdens de kruisvlucht overeenkomstig aanhangsel 9.".

7) In FCL.065 wordt punt a) vervangen door:

"a) 60-64 jaar. Vleugelvliegtuigen en helikopters. De houder van een bewijs van bevoegdheid als piloot die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als piloot van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, uitgezonderd als lid van een bemanning bestaande uit meerdere piloten. Bij wijze van uitzondering hebben dergelijke houders het recht op te treden als enige piloot bij medische noodhulpvluchten met helikopters overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012, mits zij voldoen aan de toepasselijke eisen die voor dat doel zijn gespecificeerd in die verordening en in bijlage IV (Deel-MED) bij deze verordening.".

8) FCL.115 wordt vervangen door:

"FCL.115 LAPL — Opleiding

a) Een kandidaat voor een LAPL moet een opleiding voltooien aan een DTO of ATO. Die opleiding omvat:

1) theorie- en vlieglessen die passend zijn voor de bevoegdheden van de aangevraagde LAPL;

2) voor de LAPL(H), bovendien de verplichte opleidingselementen voor het relevante helikoptertype, zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met bijlage I (Deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

b) De theorie- en vlieglessen kunnen worden voltooid aan een andere DTO of ATO dan die waar de kandidaten hun opleiding zijn begonnen.

c) Voor de opleiding voor de klassebevoegdverklaring voor éénmotorige vleugelvliegtuigen met zuigermotor (zee), moet rekening worden gehouden met de elementen van aanhangsel 9, sectie B (Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen), punt 7 (klassebevoegdverklaringen — zee).

d) Kandidaten voor een LAPL kunnen vrijstellingen krijgen voor eerdere PPL-opleidingen die zij hebben gevolgd in dezelfde luchtvaartuigcategorie, in overeenstemming met subdeel C, op basis van een beoordeling van de kandidaat door de ATO of de DTO die verantwoordelijk is voor de LAPL-opleiding. Aanvragers moeten in elk geval voldoen aan de ervaringseisen van FCL.110.A, punt a), of FCL.110.H, punt a), al naargelang van toepassing.".

9) In FCL.105.A wordt punt a) vervangen door:

"a) *Bevoegdheden*

De houder van een LAPL voor vleugelvliegtuigen zijn bevoegd om op te treden als PIC op SEP-vliegtuigen — land (SEP(land)), SEP-vliegtuigen — zee (SEP(zee)) of TMG's met een maximale gecertificeerde startmassa van 2 000 kg of minder, met maximaal drie passagiers, zodat er nooit meer dan vier personen aan boord van het luchtvaartuig zijn.".

10) In FCL.110.A wordt punt c) vervangen door:

"c) Vrijstelling. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC kunnen onder de volgende voorwaarden worden vrijgesteld van de eisen van punt a):

1) de omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de DTO of ATO waar de piloot de opleidingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

i) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;

ii) 50 % van de bij punt a) vereiste uren overschrijden;

iii) de eisen van punt a), 2), omvatten;

2) eerdere ervaring als PIC in luchtvaartuigen waarvoor een lidstaat een besluit heeft genomen overeenkomstig artikel 2, lid 8, punt a) of punt c), van Verordening (EU) 2018/1139 of die binnen het toepassingsgebied van bijlage I bij die verordening vallen, kan in aanmerking worden genomen, mits het luchtvaartuig voldoet aan de definitie van de respectieve luchtvaartuigcategorie in deze bijlage (Deel-FCL).".

11) in FCL.135.A worden de punten a) en b) vervangen door:

"a) Kandidaten voor een LAPL(A) krijgen bevoegdheden voor de klasse van vleugelvliegtuigen of TMG's waarin de vaardigheidstest is afgelegd. Om hun bevoegdheden uit te breiden tot een andere klasse, moeten houders van een LAPL(A) in die andere klasse al het volgende voltooien:

1) 3 uur vlieginstructie, met inbegrip van:

i) 10 starts en landingen met dubbelbesturing;

ii) 10 solostarts en -landingen onder toezicht;

2) een vaardigheidstest om bewijs te leveren van een adequaat niveau van praktische vaardigheden voor de nieuwe klasse. Tijdens die vaardigheidstest moet de kandidaat ook aantonen aan de examinator dat hij over een adequaat niveau van theoriekennis beschikt met betrekking tot de nieuwe klasse wat betreft de volgende onderwerpen:

i) vluchtuitvoeringsprocedures;

ii) vluchtprestaties en -planning;

iii) algemene kennis van het luchtvaartuig.

b) Om zijn bevoegdheden uit te breiden naar een andere variant in een klasse, moet een piloot een verschillen- of familiarisatietraining volgen. De verschillentraining moet worden aangetekend in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur. Bij de uitbreiding van de bevoegdheden voor een SEP-vliegtuigklasse tot een variant met een ander motortype als bedoeld in artikel 2, punt 8 bis), bestaat de verschillentraining uit dubbelbesturings- en theorie-instructie, die, met betrekking tot dat andere motortype en aanverwante luchtvaartuigsystemen, ten minste alle volgende onderwerpen omvat:

1) vluchtuitvoeringsprocedures;

2) vluchtprestaties en -planning;

3) algemene kennis van het luchtvaartuig.".

12) FCL.140.A wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a), 1), wordt vervangen door:

"1) ze hebben ten minste 12 uur vliegtijd als PIC of vliegervaring met dubbele besturing of solo onder toezicht van een instructeur, waaronder:

i) 12 starts en landingen;

ii) een herhalingsopleiding van ten minste 1 uur totale vliegtijd in aanwezigheid en tot tevredenheid van een instructeur die de vliegoefeningen selecteert die de kandidaat in staat stellen zijn bekwaamheid te vernieuwen om het luchtvaartuig veilig te bedienen en normale, abnormale en noodprocedures toe te passen;";

b) de volgende punten c) en d) worden toegevoegd:

"c) Houders van een LAPL(A) met bevoegdheden voor SEP-vleugelvliegtuigen die, in overeenstemming met FCL.135.A, punt b), hun bevoegdheden hebben uitgebreid tot een variant met een ander motortype als bedoeld in artikel 2, punt 8 bis), moeten, indien zij in de voorgaande 2 jaar niet met die variant hebben gevlogen, een van de volgende opleidingsonderdelen in die variant voltooien alvorens hun bevoegdheden in die variant uit te oefenen:

1) verdere verschillenopleiding overeenkomstig FCL.135.A, punt b);

2) een bekwaamheidsproef;

3) herhalingsopleiding overeenkomstig FCL.140.A, punt a), 1), ii).

d) De vluchten met dubbele besturing, vluchten onder toezicht als bedoeld in de inleidende zin van punt a), 1), ii), de herhalingsopleiding als bedoeld in punt a), 1), ii), en punt c), 3), en de bekwaamheidsproef als bedoeld in punt a), 2), en punt c), 2), worden opgenomen in het logboek van de piloot of een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur of examinator, al naargelang van toepassing.".

13) In FCL.110.H wordt punt b) vervangen door:

"b) Vrijstelling. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC kunnen onder de volgende voorwaarden worden vrijgesteld van de eisen van punt a):

1) de omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de DTO of ATO waar de piloot de opleidingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

i) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;

ii) 50 % van de bij punt a) vereiste uren overschrijden;

iii) de eisen van punt a), 2), omvatten;

2) eerdere ervaring als PIC in luchtvaartuigen waarvoor een lidstaat een besluit heeft genomen overeenkomstig artikel 2, lid 8, punt b), van Verordening (EU) 2018/1139 of die binnen het toepassingsgebied van bijlage I bij die verordening vallen, kan in aanmerking worden genomen, mits het luchtvaartuig voldoet aan de definitie van de helikoptercategorie in deze bijlage (Deel-FCL).".

14) In FCL.135.H worden de punten a) en b) vervangen door:

"a) Kandidaten voor een LAPL(H) krijgen bevoegdheden voor het specifieke helikoptertype waarin de vaardigheidstest is afgelegd. Om hun bevoegdheden uit te breiden tot een ander helikoptertype, moeten houders van een LAPL(H) in die andere klasse al het volgende voltooien:

1) tenzij anders gespecificeerd in de overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 vastgestelde gegevens voor operationele geschiktheid, minstens 5 uur vlieginstructie, met inbegip van:

i) 15 starts, naderingen en landingen met dubbelbesturing;

ii) 15 solostarts, -naderingen en -landingen onder toezicht;

2) een vaardigheidstest om bewijs te leveren van een passend niveau van praktische vaardigheden in het nieuwe type. Tijdens die vaardigheidstest moet de kandidaat ook aantonen aan de examinator dat hij over een passend niveau van theoriekennis beschikt met betrekking tot het andere type, wat betreft de volgende onderwerpen:

i) operationele procedures,

ii) vluchtprestaties en -planning,

iii) algemene kennis van het luchtvaartuig.

b) Vooraleer de houder van een LAPL(H) de bevoegdheden van het bevoegdheidsbewijs kan uitoefenen in een andere helikoptervariant dan die welke werd gebruikt voor de vaardigheidstest, moet de piloot een verschillen- en familiarisatietraining volgen, zoals bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012. De verschillentraining moet worden aangetekend in het logboek van de piloot of een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur.".

15) FCL.140.H wordt vervangen door:

"FCL.140.H LAPL(H) — Eisen inzake recentheid

a) Houders van een LAPL(H) mogen de bevoegdheden van hun bevoegdheidsbewijs enkel uitoefenen in een specifiek type wanneer ze gedurende de afgelopen 12 maanden een van de volgende stappen hebben ondernomen in het relevante type:

1) al het volgende hebben voltooid:

i) ten minste 6 vlieguren in helikopters van dat type als PIC, of dubbel- of solovluchten onder toezicht van een instructeur, met inbegrip van 6 starts, naderingen en landingen;

ii) een herhalingsopleiding van ten minste 1 uur totale vliegtijd in aanwezigheid en tot tevredenheid van een instructeur die de vliegoefeningen selecteert die de kandidaat in staat stellen zijn bekwaamheid te vernieuwen om het luchtvaartuig veilig te bedienen en normale, abnormale en noodprocedures toe te passen;

2) met succes een bekwaamheidsproef hebben afgelegd met een examinator in het specifiek type alvorens de uitoefening van de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid te hervatten. Het programma van de bekwaamheidsproef moet gebaseerd zijn op de vaardigheidstest voor de LAPL(H).

b) Aanvragers kunnen ervoor kiezen de in punt a), 1), ii) bedoelde herhalingsopleiding te voltooien in het luchtvaartuig of een FSTD die het relevante type vertegenwoordigt, of in een combinatie van beide.

c) De vluchten met dubbele besturing, vluchten onder toezicht als bedoeld in punt a), 1), i), de herhalingsopleiding als bedoeld in punt a), 1), ii), en de bekwaamheidsproef als bedoeld in punt a), 2), worden opgenomen in het logboek van de piloot of een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur of examinator, al naargelang van toepassing.".

16) FCL.205.A, punt b), 2) en 3), worden vervangen door:

"2) de uitvoering van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de in punt 1) vermelde bewijzen van bevoegdheid;

3) de opleiding, toetsing en tests voor de bevoegdverklaringen of certificaten die verband houden met het bewijs van bevoegdheid van instructeur of examinator, al naargelang van toepassing.".

17) in FCL.210.A worden de punten a) en b) vervangen door:

"a) Kandidaten voor een PPL(A) moeten ten minste 45 uur vlieginstructie hebben voltooid in vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan er 5 voltooid mogen zijn in een FSTD, met inbegrip van ten minste:

1) 25 uur dubbelbesturingsonderricht;

2) 10 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 5 uur solo-overlandvluchten met ten minste één overlandvlucht van ten minste 270 km (150 NM), gedurende welke landingen met volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op twee luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.

Kandidaten mogen de vliegtijd van een opleidingscursus voor nachtbevoegdverklaring voltooien overeenkomstig FCL.810, punt a), 1), ii), als onderdeel van de 45 uur vlieginstructie, op voorwaarde dat zij, alvorens met de opleiding voor een nachtbevoegdverklaring te beginnen, de basisopleiding instrumentvliegen hebben voltooid.

b) Specifieke eisen voor kandidaten die een LAPL(A) opleiding hebben gevolgd. Kandidaten voor een PPL(A) krijgen vrijstellingen voor eerdere LAPL(A)-opleiding die zij hebben gevolgd en krijgen een PPL(A), op voorwaarde dat de LAPL(A)-opleiding en de PPL(A)-opleiding die zij in totaal hebben voltooid, voldoen aan de ervaringseisen in punt a). In dat geval is echter al het volgende van toepassing:

1) als de kandidaten reeds houder zijn van een LAPL(A), is al het volgende van toepassing, mits de kandidaten ten minste 45 uur totale vliegtijd hebben voltooid in vleugelvliegtuigen of TMG's:

i) de eis in de inleidende zin van punt a) wordt beperkt tot 40 uur vlieginstructie;

ii) de eis in punt a), 1), wordt beperkt tot 21 uur dubbelbesturingsonderricht;

2) kandidaten moeten ten minste al het volgende hebben voltooid met een instructeur die bevoegd is om instructie te geven voor een PPL(A):

i) 5 uur dubbelbesturingsonderricht,

ii) solovliegtijd zoals gespecificeerd in punt a), 2).".

18) FCL.205.H, punt b), 2) en 3), wordt vervangen door:

"2) de uitvoering van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de in punt 1) vermelde bewijzen van bevoegdheid;

3) de opleiding, toetsing en tests voor de bevoegdverklaringen of certificaten die verband houden met het bewijs van bevoegdheid van instructeur of examinator, al naargelang van toepassing.".

19) FCL.210.H wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt a) wordt de inleidende zin vervangen door:

"Kandidaten voor een PPL(H) moeten ten minste 45 uur vlieginstructie hebben voltooid in helikopters, waarvan er 5 voltooid mogen zijn in een FSTD, met inbegrip van ten minste:";

b) punt b) wordt vervangen door:

"b) Specifieke eisen voor kandidaten die een LAPL(H)-opleiding hebben gevolgd. Kandidaten voor een PPL(H) krijgen vrijstellingen voor eerdere LAPL(H)-opleiding die zij hebben gevolgd en krijgen een PPL(H), op voorwaarde dat de LAPL(H)-opleiding en de PPL(H)-opleiding die zij in totaal hebben voltooid, voldoen aan de ervaringseisen in punt a).".

20) FCL.205.As, punt b), 2) en 3), wordt vervangen door:

"2) de uitvoering van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de in punt 1) vermelde bewijzen van bevoegdheid;

3) de opleiding, toetsing en tests voor de bevoegdverklaringen of certificaten die verband houden met het bewijs van bevoegdheid van instructeur of examinator, al naargelang van toepassing.".

21) FCL.325.A wordt vervangen door:

"FCL.325.A CPL(A) — Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een MPL

a) Kandidaten voor een CPL(A) die houder zijn van een MPL, moeten het volgende hebben voltooid in vleugelvliegtuigen:

1) 70 vlieguren op een van de volgende wijzen:

i) als PIC;

ii) waarvan ten minste 10 uur als PIC en de resterende vliegtijd als PIC onder toezicht (PICUS).

Van die 70 uur moet 20 uur VFR-overlandvliegtijd zijn als PIC, of overlandvliegtijd bestaande uit ten minste 10 uur als PIC en 10 uur als PICUS. Daarin begrepen is een VFR-overlandvlucht van ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke op twee verschillende luchtvaartterreinen wordt geland tot volledige stilstand, gevlogen als PIC;

2) de elementen van de modulaire cursus CPL(A) zoals gespecificeerd in hoofdstuk E, punt 10, a), en punt 11, van aanhangsel 3;

3) de vaardigheidstest voor CPL(A) in overeenstemming met FCL.320.

b) Als aanvragers een CPL krijgen overeenkomstig punt a) moeten zij de volgende voorwaarden naleven:

1) voldoen aan de eisen van FCL.405.A, punt c), om de bevoegdheden van hun IR(A) te laten uitbreiden tot éénpilootbediening in vleugelvliegtuigen;

2) de bevoegdheden van hun typebevoegdverklaringen worden beperkt tot de uitoefening van de bevoegdheden van een tweede piloot. Die beperking wordt opgeheven wanneer kandidaten een bekwaamheidsproef als PIC voor het desbetreffende type afleggen overeenkomstig aanhangsel 9.".

22) In FCL.405.A wordt punt b) vervangen door:

"b) Houders van een MPL moeten, op aanvraag:

1) aanvullende bevoegdheden van de houder van een PPL(A) krijgen, op voorwaarde dat zij voldoen aan de in subdeel C gespecificeerde eisen voor de PPL(A);

2) hun MPL laten vervangen door een CPL(A), op voorwaarde dat zij voldoen aan de in FCL.325.A gespecificeerde eisen.".

23) Aan FCL.510.A, punt c), wordt het volgende punt 3) toegevoegd:

"3) Houders van een beperkte typebevoegdverklaring die is afgegeven in overeenstemming met FCL.720.A, punt c), krijgen tot maximaal 250 uur vrijstelling voor de vliegtijd die zij hebben voltooid tijdens de uitoefening van de bevoegdheden van die typebevoegdverklaring.".

24) FCL.710 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

"a) Piloten moeten een verschillenopleiding of familiarisatieopleiding volgen om hun bevoegdheden uit te breiden tot een andere variant van luchtvaartuigen binnen een klasse- of typebevoegdverklaring, of, in het geval van FCL.710, punt d), 1), van deze bijlage, om die bevoegdheden te behouden. In het geval van varianten binnen een klasse- of typebevoegdverklaring omvat de verschillenopleiding of familiarisatieopleiding de relevante elementen die zijn gedefinieerd in de gegevens betreffende operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012, indien van toepassing. Bij de uitbreiding van de bevoegdheden van een klassebevoegdverklaring voor SEP-vliegtuigen tot een variant met een ander motortype als bedoeld in artikel 2, punt 8 bis), van deze verordening, bestaat de verschillenopleiding uit dubbelbesturings- en theorie-instructie die, met betrekking tot dat andere motortype en aanverwante luchtvaartuigsystemen, ten minste alle volgende onderwerpen omvatten:

1) algemene kennis van het luchtvaartuig;

2) vluchtuitvoeringsprocedures;

3) vluchtprestaties en -planning.";

b) de punten c) en d) worden vervangen door:

"c) Niettegenstaande de eis in punt b) mag de verschillenopleiding voor het volgende luchtvaartuig worden uitgevoerd door een naar behoren gekwalificeerde instructeur, tenzij anders bepaald in de gegevens betreffende operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012:

1) vliegtuigen waarvoor een klassebevoegdverklaring vereist is:

i) TMG's;

ii) SEP-vleugelvliegtuigen;

iii) MEP-vleugelvliegtuigen;

iv) SET-vleugelvliegtuigen, met uitzondering van complexe SET-vleugelvliegtuigen of SET-vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen;

2) éénmotorige helikopters met een maximale startmassa van niet meer dan 3 175 kg.

d) Piloten die, nadat zij hun bevoegdheden hebben uitgebreid naar een andere variant binnen een klasse- of typebevoegdverklaring overeenkomstig dit punt, in de voorgaande 2 jaar niet met die variant hebben gevlogen, moeten, alvorens hun bevoegdheden in die variant uit te oefenen, een van de volgende in die variant voltooien:

1) verdere verschillenopleiding overeenkomstig de punten a) en b) of, indien van toepassing, punt c);

2) een bekwaamheidsproef;

3) in het geval van een variant binnen de SEP-klassebevoegdverklaring met een bepaald motortype als bedoeld in artikel 2, punt 8 bis), herhalingsopleiding overeenkomstig FCL.740.A, punt b), 1), ii), C).";

c) het volgende punt d bis) wordt ingevoegd:

"d bis) FCL.710, punt d), is niet van toepassing op varianten binnen de TMG-klassebevoegdverklaring en varianten binnen de SEP-klassebevoegdverklaring met hetzelfde motortype als bedoeld in artikel 2, punt 8 bis), van deze verordening.".

25) FCL.725 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

"a) Opleidingscursus. Een kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet een opleidingscursus voltooien aan een ATO. Een kandidaat voor een klassebevoegdverklaring voor SEP-vliegtuigen zonder groot prestatievermogen, een klassebevoegdverklaring voor TMG's of een typebevoegdverklaring voor eenmotorige helikopers als bedoeld in DTO.GEN.110, punt a), 2), c), van bijlage VIII (Deel-DTO) bij deze verordening, mag de opleiding aan een DTO voltooien. De opleidingscursus voor een typebevoegdverklaring moet de verplichte opleidingselementen bevatten voor het relevante type zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.";

b) punt d) wordt vervangen door:

"d) Één- en meerpilootbediening in éénpilootgecertificeerde luchtvaartuigen — typebevoegdverklaringen

1) De bevoegdheden van houders van een typebevoegdverklaring voor een éénpilootgecertificeerd luchtvaartuig omvatten de bevoegdheden om met het luchtvaartuig te vliegen met éénpilootbediening en meerpilootbediening. Deze houders oefenen deze bevoegdheden echter alleen uit voor een bepaalde vorm van vluchtuitvoering indien zij voldoen aan alle volgende voorwaarden:

i) zij hebben met succes de vliegopleiding voltooid voor het desbetreffende type vluchtuitvoering in het desbetreffende luchtvaartuigtype overeenkomstig aanhangsel 9 van deze bijlage, tenzij anders vermeld in de overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 vastgestelde gegevens voor operationele geschiktheid. Die vliegopleiding voor een bepaald type vluchtuitvoering moet worden opgenomen in de opleidingscursus voor de initiële typebevoegdverklaring aan een ATO of, na de initiële afgifte van de typebevoegdverklaring, worden voltooid als aanvullende opleiding bij een van de volgende:

A) een ATO;

B) een organisatie waarop bijlage III (Deel-ORO) van Verordening (EU) nr. 965/2012 van toepassing is en die gerechtigd is dergelijke opleiding te verstrekken op basis van een erkenning of een verklaring;

ii) zij hebben een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef afgelegd:

A) voor éénpilootbediening op een van de volgende wijzen:

1) bij éénpilootbediening;

2) bij meerpilootbediening met aanvullende elementen voor éénpilootbediening zoals gespecificeerd in aanhangsel 9;

B) voor meerpilootbediening, bij meerpilootbediening;

iii) in het geval van meerpilootbediening in éénpilootgecertificeerde luchtvaartuigen:

A) zij voldoen aan de eisen die zijn gespecificeerd in:

1) FCL.720.A, punt b), 4), of FCL.720.H, punt a), 2), naargelang het geval;

2) FCL.720.A, punt b), 5), voor éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen, vóór aanvang van de vliegopleiding voor meerpilootbediening overeenkomstig FCL.725, punt d), 1), i);

B) zij oefenen hun bevoegdheden alleen uit bij een organisatie die valt onder bijlage III (Deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

2) Wanneer kandidaten voor de eerste afgifte van een typebevoegdverklaring voor een éénpilootgecertificeerd luchtvaartuig de vliegopleiding en de vaardigheidstest uitsluitend bij meerpilootbediening voltooien, wordt de typebevoegdverklaring afgegeven met een beperking tot meerpilootbediening. Deze beperking wordt opgeheven wanneer de kandidaten, in overeenstemming met aanhangsel 9, een aanvullende opleiding en een bekwaamheidsproef voltooien die de nodige elementen voor éénpilootbediening bevat.

In alle andere gevallen wordt de wijze van bediening niet in het bewijs van bevoegdheid vermeld.";

c) de volgende punten d bis) en d ter) worden ingevoegd:

"d bis) Eén- en meerpilootbediening — klassebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen

De bevoegdheden van houders van een klassebevoegdverklaring voor een éénpilootgecertificeerd vliegtuig omvatten de bevoegdheden om met het vliegtuig te vliegen bij meerpilootbediening, op voorwaarde dat de houders:

1) voldoen aan de voorschriften die zijn uiteengezet in:

i) FCL.720.A, punt b), 4);

ii) FCL.720.A, punt b), 5), vóór aanvang van de vliegopleiding voor meerpilootbediening overeenkomstig FCL.725, punt d bis), 2);

2) een vliegopleiding hebben voltooid en geslaagd zijn voor een bekwaamheidsproef voor meerpilootbediening in de relevante vliegtuigklasse overeenkomstig sectie B, punt 5, g), van aanhangsel 9, bij een organisatie die is gespecificeerd in FCL.725, punt d), 1), i), en

3) hun bevoegdheden alleen uitoefenen bij een organisatie die valt onder bijlage III (Deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

Aanvullende bevoegdheden voor meerpilootbediening in een klasse van éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen mogen niet op het bewijs van bevoegdheid worden vermeld.

d ter) Indien een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénpilootgecertificeerde luchtvaartuigen wordt uitgevoerd op een van de volgende wijzen, moeten de vorm of vormen van bediening waarin die vaardigheidstest of bekwaamheidsproef wordt afgelegd, worden opgenomen in het logboek van de kandidaten en ondertekend door de examinator:

1) vluchten met meerpilootbediening;

2) éénpiloot- en meerpilootbediening.".

26) FCL.740, punt b), 1), ii) en iii), worden vervangen door:

"ii) bij een DTO of een ATO als de verlopen bevoegdverklaring betrekking had op een klassebevoegdverklaring voor SEP-vliegtuigen zonder groot prestatievermogen, een klassebevoegdverklaring voor TMG's of een typebevoegdverklaring voor eenmotorige helikopers als bedoeld in DTO.GEN.110, punt a), 2), c), van bijlage VIII;

iii) bij een DTO of ATO of met een instructeur als de bevoegdverklaring niet meer dan 3 jaar geleden verlopen is en het om een klassebevoegdverklaring voor SEP-vliegtuigen zonder groot prestatievermogen of voor TMG's ging;".

27) FCL.720.A wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt a) worden de twee alinea's tussen het kopje "a) Eénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen" en het kopje "(1) Eénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen" geschrapt;

b) punt b), 5), i), wordt vervangen door:

"i) ze hebben in de voorgaande 3 jaar de opleiding en toetsing voltooid overeenkomstig ORO.FC.220 of ORO.FC.230 van bijlage III (Deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012;";

c) punt c) wordt vervangen door:

"c) Onverminderd FCL.720.A, punt b), wordt aan kandidaten die voldoen aan sectie B, punt 6, i), van aanhangsel 9, een typebevoegdverklaring met beperkte bevoegdheden afgegeven voor een meerpilootgecertificeerd vleugelvliegtuig dat houders van een dergelijke bevoegdverklaring het recht verleent om op te treden als tweede piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht boven vliegniveau 200, op voorwaarde dat twee andere bemanningsleden beschikken over een typebevoegdverklaring overeenkomstig FCL.720.A, punt b).

Om de beperking weg te nemen, moeten kandidaten aan al het volgende voldoen:

1) een beoordeling ondergaan bij een ATO die hun opleidingsbehoeften bepaalt om de beperking op te heffen;

2) op basis van de in punt 1) gespecificeerde beoordeling, bij die ATO een opleiding voltooien die hen in staat stelt het bekwaamheidsniveau te bereiken om het luchtvaartuig veilig te bedienen;

3) na voltooiing van de in punt 2) gespecificeerde opleiding, een vaardigheidstest afleggen overeenkomstig aanhangsel 9;

4) na voltooiing van de in punt 3) gespecificeerde vaardigheidstest, aan een van de volgende voorwaarden voldoen:

i) voldoen aan ORO.FC.220, punt e), van bijlage III (Deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, op voorwaarde dat zij voldoen aan de ervaringseisen van FCL.730.A van deze bijlage;

ii) een vliegopleiding in het luchtvaartuig voltooien, met inbegrip van manoeuvres met betrekking tot opstijgen, landen en doorstart.".

28) In FCL.725.A wordt punt c) vervangen door:

"c) voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen, éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen en meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen moeten de opleidingen theoretische kennis over UPRT en vliegonderricht met betrekking tot de specifieke kenmerken van de relevante klasse of het relevante type omvatten. Voor het vliegonderricht mogen FSTD's worden gebruikt overeenkomstig aanhangsel 9, sectie A, punt 18.".

29) In FCL.730.A, punt a), worden de punten 1) en 2) vervangen door:

"1) indien gedurende de opleiding een FFS wordt gebruikt die gekwalificeerd is voor niveau CG, C of interim-C:

i) in het geval van tweede piloten voor aflossing tijdens de kruisvlucht, 1 500 vlieguren;

ii) in alle andere gevallen, 1 500 vlieguren of 250 routesectoren;

2) indien tijdens de cursus een FFS wordt gebruikt die gekwalificeerd is voor niveau DG of D:

i) in het geval van tweede piloten voor aflossing tijdens de kruisvlucht, 750 vlieguren;

ii) in alle andere gevallen, 500 vlieguren of 100 routesectoren;".

30) FCL.740.A, punt b), wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1) wordt als volgt gewijzigd:

i) de inleidende zin wordt vervangen door:

"Klassebevoegdverklaringen voor SEP-vleugelvliegtuigen en TMG-klassebevoegdverklaringen. Voor de verlenging van klassebevoegdverklaringen voor SEP-vleugelvliegtuigen of TMG-klassebevoegdverklaringen moeten de kandidaten:";

ii) punt ii) wordt vervangen door:

"ii) binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring 12 uur vliegtijd hebben voltooid in de desbetreffende klasse, waaronder:

A) 6 uur als PIC;

B) 12 starts en 12 landingen;

C) een herhalingsopleiding van ten minste 1 uur totale vliegtijd in aanwezigheid en tot tevredenheid van een vlieginstructeur (FI) of instructeur voor klassebevoegdverklaring (CRI) die de vliegoefeningen selecteert die de kandidaat in staat stellen zijn bekwaamheid te vernieuwen om het luchtvaartuig veilig te bedienen en normale, abnormale en noodprocedures toe te passen. Kandidaten worden vrijgesteld van deze herhalingsopleiding als zij geslaagd zijn voor een van de volgende, ongeacht de klasse of het type vleugelvliegtuig:

1) een bekwaamheidsproef voor klasse- of typebevoegdverklaring;

2) een vaardigheidstest;

3) een EBT-praktijkbeoordeling;

4) een bekwaamheidsbeoordeling.";

b) punt 2) wordt vervangen door:

"2) Wanneer de kandidaat houder is van zowel een klassebevoegdverklaring voor SEP-vleugelvliegtuigen (land) als een TMG-klassebevoegdverklaring, mag hij aan de eisen van punt 1) voldoen in een van beide klassen of een combinatie daarvan en daarmee verlenging van beide bevoegdverklaringen verkrijgen.";

c) punt 4) wordt vervangen door:

"4) Wanneer kandidaten houder zijn van zowel een klassebevoegdverklaring voor SEP-vleugelvliegtuigen (land) als een klassebevoegdverklaring voor SEP-vleugelvliegtuigen (zee), mogen zij aan de eisen van punt 1), ii), voldoen in een van beide klassen of een combinatie daarvan en daarmee voldoen aan de eisen voor beide bevoegdverklaringen. Ten minste 1 uur van de vereiste tijd als PIC en 6 van de vereiste 12 starts en 12 landingen moeten worden volbracht in elke klasse.".

31) FCL.745.A, punt a), 3), wordt vervangen door:

"3) 3 uur dubbelbesturingsonderricht;3 uur dubbelbesturingsonderricht met een vlieginstructeur voor vleugelvliegtuigen FI(A) die gekwalificeerd is overeenkomstig punt FCL.915, punt e), bestaande uit geavanceerde UPRT in een vleugelvliegtuig dat gekwalificeerd is voor de opleidingstaken. Vliegtijd die geen geavanceerde UPRT omvat, maar dient om naar het UPRT-opleidingsgebied te vliegen of ervan terug te keren, telt niet mee voor die 3 uur.".

32) FCL.740.H wordt vervangen door:

"FCL.740.H Verlenging van typebevoegdverklaringen — helikopters

a) Verlenging. Voor de verlenging van typebevoegdverklaringen voor helikopters moeten kandidaten voldoen aan een van de volgende voorwaarden, al naargelang van toepassing:

1) zij moeten de volgende stappen ondernemen:

i) binnen de geldigheidsperiode van de typebevoegdverklaring ten minste 2 uur als piloot voltooien in het relevante helikoptertype;

ii) binnen de 3 maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van de typebevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef:

A) die wordt uitgevoerd overeenkomstig aanhangsel 9 in het relevante helikoptertype of een FSTD die representatief is voor dat type;

B) waarvan de duur mag worden meegeteld voor de in punt i) gespecificeerde vliegtijd;

2) voor typebevoegdverklaringen voor éénmotorige helikopters met een maximale startmassa van 3 175 kg moeten zij voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

i) voldoen aan punt a), 1);

ii) in het relevante helikoptertype:

A) binnen de geldigheidsperiode van de typebevoegdverklaring ten minste 6 uur vliegtijd voltooien als piloot van het relevante helikoptertype;

B) binnen de 3 maanden onmiddellijk voorafgaand aan de uiterste geldigheidsdatum van de bevoegdverklaring een herhalingsopleiding van ten minste 1 uur totale vliegtijd voltooien in aanwezigheid en tot tevredenheid van een instructeur die de vliegoefeningen selecteert die de kandidaat in staat stellen zijn bekwaamheid te vernieuwen om het luchtvaartuig veilig te bedienen en normale, abnormale en noodprocedures toe te passen. Kandidaten kunnen ervoor kiezen de herhalingsopleiding te voltooien in het luchtvaartuig of een FSTD die representatief is voor het relevante type, of in een combinatie van beide.

b) Als kandidaten houder zijn van meer dan één typebevoegdverklaring voor SEP-helikopters, kunnen zij een verlenging van alle relevante typebevoegdverklaringen verkrijgen door te slagen voor de bekwaamheidsproef overeenkomstig punt a), 1), ii), of door de herhalingsopleiding te voltooien overeenkomstig punt a), 2), ii), B), in slechts één van de relevante types waarvoor zij houder zijn van een typebevoegdverklaring, op voorwaarde dat zij tijdens de geldigheidsperiode een van de volgende vliegtijden als PIC hebben behaald in elk van de andere relevante typen:

1) als zij een bekwaamheidsproef hebben afgelegd overeenkomstig punt a), 1), ii), ten minste 2 uur;

2) als zij een bekwaamheidsproef hebben afgelegd overeenkomstig punt a), 2), ii), B), ten minste 6 uur.

De bekwaamheidsproef of de herhalingsopleiding, al naargelang het geval, moet elke keer in een ander type worden afgelegd. De nieuwe geldigheidsperiode van alle typebevoegdverklaringen die overeenkomstig dit punt zijn verlengd, begint samen met de geldigheidsperiode van de typebevoegdverklaring waarvoor de bekwaamheidsproef of de herhalingsopleiding wordt afgelegd.

c) Als kandidaten houder zijn van meer dan één typebevoegdverklaring voor SET-helikopters met een maximale gecertificeerde startmassa van hoogstens 3 175 kg, kunnen zij een verlenging van alle relevante typebevoegdverklaringen verkrijgen door te slagen voor de bekwaamheidsproef overeenkomstig punt a), 1), ii), of door de herhalingsopleiding te voltooien overeenkomstig punt a), 2), ii), B), in slechts één van de relevante types waarvoor zij houder zijn van een typebevoegdverklaring, op voorwaarde dat zij al het volgende hebben behaald:

1) 300 uur als PIC in helikopters;

2) 15 uur in elk van de types waarvoor ze houder zijn;

3) een van de volgende vliegtijden als PIC in elk van de andere relevante types tijdens de geldigheidsperiode:

i) als zij een bekwaamheidsproef hebben afgelegd overeenkomstig punt a), 1), ii), ten minste 2 uur;

ii) als zij een bekwaamheidsproef hebben afgelegd overeenkomstig punt a), 2), ii), B), ten minste 6 uur.

De bekwaamheidsproef moet elke keer in een ander type worden afgelegd. De nieuwe geldigheidsperiode van alle typebevoegdverklaringen die overeenkomstig dit punt zijn verlengd, begint samen met de geldigheidsperiode van de typebevoegdverklaring waarvoor de bekwaamheidsproef of de herhalingsopleiding is voltooid.

d) Kandidaten die met succes een vaardigheidstest afleggen voor de afgifte van een aanvullende typebevoegdverklaring of slagen in een bekwaamheidsproef voor de hernieuwde afgifte van een typebevoegdverklaring, moeten een verlenging verkrijgen voor de relevante typebevoegdverklaringen die reeds in de gemeenschappelijke groepen zijn opgenomen, zoals gespecificeerd in de punten b) en c).

De nieuwe geldigheidsperiode van alle typebevoegdverklaringen die overeenkomstig dit punt zijn verlengd, begint samen met de geldigheidsperiode van de typebevoegdverklaring waarvoor de vaardigheidstest of de bekwaamheidsproef is afgelegd.

e) De verlenging van een IR(H), indien de kandidaat daar houder van is, kan worden gecombineerd met een bekwaamheidsproef voor een typebevoegdverklaring.

f) Kandidaten die er voor de vervaldatum van een typebevoegdverklaring niet in slagen op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mogen de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat zij in de bekwaamheidsproef zijn geslaagd. In het geval van de punten b) en c) mogen kandidaten hun rechten in geen van de typen uitoefenen.".

33) FCL.810, punt a), 3), wordt vervangen door:

"3) Indien kandidaten houder zijn van zowel een klassebevoegdverklaring voor SEP-vleugelvliegtuigen (land) als een TMG-klassebevoegdverklaring, mogen zij aan de eisen van punt 1) voldoen in een van beide of in beide klassen.".

34) FCL.815 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt d) wordt vervangen door:

"d) Om de bevoegdheden van de bevoegdverklaring voor vliegen in bergachtige gebieden uit te oefenen, moet de houder van de bevoegdverklaring in de afgelopen 2 jaar aan de volgende voorwaarden hebben voldaan:

1) ten minste zes landingen hebben uitgevoerd op een oppervlak waarvoor een bevoegdverklaring voor vliegen in bergachtige gebieden vereist is;

2) geslaagd zijn voor een bekwaamheidsproef die voldoet aan de eisen van punt c). De voltooiing van de bekwaamheidsproef wordt genoteerd in het logboek van de piloot en ondertekend door de verantwoordelijke examinator.";

b) de punten e) en f) worden geschrapt.

35) FCL.820, punt b), wordt als volgt gewijzigd:

a) de inleidende zin wordt vervangen door:

"De verplichting om houder te zijn van een in punt a) vastgestelde bevoegdverklaring voor testvliegen geldt enkel voor testvluchten uitgevoerd met:";

b) punt 2), ii), wordt vervangen door:

"ii) de normen van CS-23 of gelijkwaardige luchtwaardigheidsvoorschriften, behalve voor vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van 2 000 kg of minder.".

36) FCL.835, punt a), 1), wordt vervangen door:

"1) Houders van een BIR zijn bevoegd om onder IFR te vliegen met éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen waarvoor zij houder zijn van klassebevoegdverklaringen, met uitzondering van:

i) vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen;

ii) vleugelvliegtuigvarianten indien uit gegevens betreffende operationele geschiktheid is gebleken dat een IR vereist is.";

37) FCL.915, punt b), wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

"Aanvullende eisen voor instructeurs die vliegonderricht geven in luchtvaartuigen.";

b) punt 3), ii), wordt vervangen door:

"ii) geslaagd zijn voor een vakbekwaamheidsbeoordeling voor de betreffende categorie van instructeur in die klasse of dat type luchtvaartuig;";

c) punt 4) wordt vervangen door:

"4) bevoegd zijn om op te treden als PIC in het luchtvaartuig tijdens dergelijk vliegonderricht, en";

d) het volgende punt 5) wordt toegevoegd:

"5) bij het geven van vliegonderricht in een variant van de SEP-vliegtuigklasse met een bepaald motortype als bedoeld in artikel 2, punt 8 bis), van deze verordening, hebben voldaan aan een van de volgende voorwaarden:

i) ten minste 5 vlieguren hebben voltooid als piloot in die variant;

ii) geslaagd zijn voor een bekwaamheidsbeoordeling voor de betreffende categorie van instructeur in die variant.".

38) In FCL.930 wordt punt a) vervangen door:

"a) Kandidaten voor een certificaat als instructeur moeten een theorieopleiding en vlieginstructie hebben voltooid aan een ATO".

39) FCL.945 wordt vervangen door:

"FCL.945 Verplichtingen voor instructeurs

Na voltooiing van de opleidingsvlucht voor de verlenging van een klassebevoegdverklaring voor SEP-vleugelvliegtuig of TMG overeenkomstig FCL.740.A, punt b), 1), ii), C), of voor de verlenging van een typebevoegdverklaring voor éénmotorige helikopters overeenkomstig FCL.740.H, punt a), 2), ii), B), en alleen indien wordt voldaan aan alle andere verlengingscriteria die zijn vereist op grond van FCL.740.A, punt b), 1), ii), of FCL.740.H, punt a), 2), ii), al naargelang van toepassing, bekrachtigt de instructeur de nieuwe vervaldatum van de bevoegdverklaring op het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat, indien hij daartoe specifiek gemachtigd is door de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat.".

40) FCL.915.FI, punt b), wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 2) wordt als volgt gewijzigd:

i) de inleidende zin wordt vervangen door:

"houder zijn van ten minste een PPL(A), of houder zijn van een MPL met aanvullende PPL-bevoegdheden overeenkomstig FCL.405.A, punt b), 1), en hebben voldaan aan de volgende voorwaarden:";

ii) punt i) wordt vervangen door:

"i) behalve voor een FI(A) die alleen opleiding geeft voor de LAPL, zijn geslaagd in het CPL-theorie-examen, dat mag worden afgelegd zonder een CPL-theorieopleiding te hebben voltooid en dat in dat geval niet geldig is voor:

A) de afgifte van een CPL;

B) het ontvangen van vrijstellingen voor CPL-theoriekennis overeenkomstig FCL.035 en aanhangsel 1;";

b) punt 3) wordt vervangen door:

"3) ten minste 30 uur hebben gevlogen in de klasse of het type vleugelvliegtuig dat wordt gebruikt voor de FI(A)-opleidingscursus, waarvan ten minste 5 uur in de 6 maanden voorafgaand aan de in FCL.930.FI, punt a), vermelde toelatingsvliegtest;".

41) In FCL.930.FI wordt punt a) vervangen door:

"a) Kandidaten voor het FI-certificaat moeten aan een ATO geslaagd zijn voor een specifieke toelatingsvliegtest, afgenomen door een conform FCL.905.FI, punt j), gekwalificeerde FI, tijdens de zes maanden voorafgaand aan de aanvang van de opleiding, om te beoordelen of de kandidaat geschikt is om de opleiding te volgen. Die toelatingsvliegtest is gebaseerd op de bekwaamheidsproef voor de klasse- en typebevoegdverklaringen zoals beschreven in aanhangsel 9.".

42) FCL.940.FI wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a), 1), ii), wordt vervangen door:

"ii) ze hebben een herhalingscursus gevolgd als FI bij een ATO of bij de bevoegde autoriteit;";

b) punt b) wordt vervangen door:

"b) *Verlenging*

Als het FI-certificaat is verlopen, moeten aanvragers, binnen een periode van 12 maanden vóór de datum van aanvraag van de hernieuwde afgifte, een herhalingscursus voor instructeurs volgen als FI bij een ATO of een bevoegde autoriteit, en een beoordeling van de vakbekwaamheid ondergaan overeenkomstig FCL.935.".

43) FCL.905.TRI, punt a), 2), ii), wordt vervangen door:

"ii) hij heeft de vlieginstructiesyllabus van het relevante deel van de TRI-opleidingscursus gegeven overeenkomstig FCL.930.TRI, punt a bis), 3), tot tevredenheid van het hoofd van de opleiding van een ATO;".

44) FCL.910.TRI wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a), 1) en 2), wordt vervangen door:

"1) LIFUS, voor zover de TRI-opleidingscursus de in FCL.930.TRI, punt a bis), 4), gespecificeerde relevante training omvatte;

2) landingsopleiding, voor zover de TRI-opleidingscursus de in FCL.930.TRI, punt a bis), 4), gespecificeerde relevante training omvatte, of";

b) in punt b) wordt de alinea na punt 3) vervangen door:

"De bevoegdheden van TRI's worden uitgebreid tot andere varianten, mits zij voldoen aan FCL.710 in die andere varianten en, indien van toepassing, aan de elementen die zijn vermeld in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 voor die varianten.";

c) in punt c), 1), wordt de alinea na punt iii) vervangen door:

"De bevoegdheden van TRI's worden uitgebreid tot andere varianten, mits zij voldoen aan FCL.710 in die andere varianten en, indien van toepassing, aan de elementen die zijn vermeld in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 voor die varianten.".

45) FCL.930.TRI wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

"a) De TRI-opleidingscursus wordt gegeven:

1) in het geval van MPA, in een FFS of een combinatie van (een) FSTD('s) en FFS;

2) in het geval van typebevoegdverklaringen voor SPA en helikopters, in een van de volgende:

i) een beschikbare en toegankelijke FFS, of in een combinatie van dergelijke FFS en FSTD('s);

ii) een combinatie van FSTD('s) en het luchtvaartuig, indien er geen FSS beschikbaar of toegankelijk is, of

iii) het luchtvaartuig, indien er geen FSTD beschikbaar of toegankelijk is.";

b) de volgende punten a bis) en a ter) worden ingevoegd:

"a bis) In afwijking van punt a) mag de TRI-opleidingscursus:

1) voor niet-complexe helikopters worden gegeven in een combinatie van FSTD('s) en het luchtvaartuig, zelfs als een FFS beschikbaar en toegankelijk is;

2) voor de in deel A, punt 1 sexies, van aanhangsel 9 bedoelde luchtvaartuigen worden gegeven overeenkomstig FCL.930.TRI, punt a), 2), i), ii) of iii), ongeacht of een FFS of FSTD beschikbaar en toegankelijk is.

A ter) De TRI-opleidingscursus moet het volgende omvatten:

1) 25 uur onderricht en leren;

2) 10 uur technische opleiding, met inbegrip van herhaling van technische kennis, voorbereiding van leerplannen en ontwikkeling van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal of vluchtsimulator;

3) 5 uur vlieginstructie in het toepasselijke luchtvaartuig of een FSTD die representatief is voor dat luchtvaartuig voor éénpilootgecertificeerde luchtvaartuigen en 10 uur voor meerpilootgecertificeerde luchtvaartuigen of een FSTD die representatief is voor dat luchtvaartuig;

4) indien de bevoegdheden voor het geven van LIFUS- of start- en landingsopleidingen worden aangevraagd, de volgende opleiding, naargelang het geval:

i) in een FSTD en in verband met de relevante bevoegdheden, aanvullende specifieke opleiding die, in het geval van bevoegdheden voor het geven van start- en landingsopleidingen, opleiding voor noodprocedures met betrekking tot het luchtvaartuig omvat;

ii) consolidatie van de specifieke opleiding overeenkomstig punt 4), i), waarbij de kandidaat in het luchtvaartuig LIFUS-opleiding of start- en landingsopleiding moet geven, naargelang het geval, onder toezicht van een TRI die daartoe door de ATO is aangewezen.".

46) FCL.905.CRI, punt a), 2), wordt vervangen door:

"2) een bevoegdverklaring voor slepen of stuntvliegen in de toepasselijke categorie vleugelvliegtuigen, op voorwaarde dat de CRI houder is van de betreffende bevoegdverklaring en zijn bekwaamheid om instructie te geven voor die bevoegdverklaring heeft aangetoond aan een FI die gekwalificeerd is in overeenstemming met FCL.905.FI, punt j);".

47) FCL.905.IRI, punt b), 3), wordt vervangen door:

"3) In het geval van een IRI die reeds is gekwalificeerd om instructie te geven voor geïntegreerde cursussen voor ATP(A) of CPL(A)/IR, mag de eis van FCL.905.IRI, punt b), 2), worden vervangen door het voltooien van de cursus beschreven in FCL.905.FI, punt k), 3).".

48) In FCL.930.IRI wordt punt b) vervangen door:

"b) Vlieginstructie moet worden gegeven door een FI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FI, punt j).".

49) In FCL.910.SFI, tweede alinea, wordt de inleidende zin vervangen door:

"Tenzij anders gespecificeerd in de overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 vastgestelde gegevens voor operationele geschiktheid, moeten SFI's, om hun bevoegdheden uit te breiden naar andere FSTD's die representatief zijn voor verdere types van dezelfde luchtvaartuigcategorie:".

50) In FCL.930.SFI wordt punt b) vervangen door:

"b) Een kandidaat voor een SFI-certificaat die:

1) houder is van een TRI-certificaat voor het betreffende type wordt volledig vrijgesteld van de eisen van punt a);

2) houder is of was van een instructeurscertificaat wordt volledig vrijgesteld van de eisen van punt a), 3).".

51) Aanhangsel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a) de punten 1.3 en 1.4 worden vervangen door:

"1.3. Voor de afgifte van een PPL, wordt de houder van een LAPL in dezelfde categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld van de eisen inzake theorieonderwijs en de exameneisen. Die vrijstelling geldt ook voor kandidaten voor een PPL die reeds met succes het theorie-examen voor de LAPL in dezelfde luchtvaartuigcategorie hebben afgelegd, mits dit binnen de in FCL.025, punt c), gespecificeerde geldigheidsperiode valt.

1.4. In afwijking van punt 1.2 moet de houder van een SPL die overeenkomstig bijlage III (Deel-SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 is afgegeven met de bevoegdheden om met TMG's te vliegen, voor de afgifte van een LAPL(A) aantonen dat hij over een passend niveau van theoriekennis beschikt voor de klasse SEP-vliegtuigen (land), overeenkomstig FCL.135A, punt a), 2).";

b) punt 2.2 wordt vervangen door:

"2.2. De kandidaten moeten slagen voor theorie-examens zoals uiteengezet in deze bijlage (Deel-FCL) voor de volgende onderwerpen in de betreffende luchtvaartuigcategorie:

021 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: vliegtuigcasco en systemen, elektrische installatie, voortstuwingsinrichting, nooduitrusting;

022 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: instrumenten;

032/034 — Prestaties van vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval;

070 — Vluchtuitvoeringsprocedures, en

081/082 — Vliegbeginselen voor vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval;";

c) punt 2.4 wordt vervangen door:

"2.4. Kandidaten voor een CPL die zijn geslaagd voor de relevante theorie-examens voor een IR in dezelfde categorie van luchtvaartuigen worden vrijgesteld van de eisen inzake theoretische kennis op het gebied van communicatie.";

d) punt 3.2 wordt vervangen door:

"3.2. De kandidaten moeten slagen voor theorie-examens zoals gedefinieerd in deze bijlage (Deel-FCL) voor de volgende onderwerpen in de betreffende luchtvaartuigcategorie:

021 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: vliegtuigcasco en systemen, elektrische installatie, voortstuwingsinrichting, nooduitrusting;

022 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: instrumenten;

032/034 — Prestaties van vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval;

070 — Vluchtuitvoeringsprocedures, en

081/082 — Vliegbeginselen voor vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval;".

52) Aanhangsel 4, deel B, punt 5, wordt als volgt gewijzigd:

a) de eerste alinea wordt vervangen door:

"Items van sectie 2, punt c), sectie 2, punt e), iv), sectie 3, punt g), en de gehele secties 5 en 6 mogen worden uitgevoerd in een FNPT II of een FFS. De examinator kan beslissen de items in sectie 6, d), niet uit te voeren.";

b) de tabel wordt als volgt gewijzigd:

i) sectie 3 wordt als volgt gewijzigd:

— rij g wordt vervangen door:

"g	Het volgen van grondkoersen, plaatsbepaling (NDB, VOR of koers tussen waypoints), identificatie van faciliteiten (instrumentvliegen)."

— de volgende rij h wordt toegevoegd:

"h	Implementatie van een uitwijkplan naar een uitwijkluchthaven (vliegen op zicht)"

ii) in sectie 6 wordt rij d vervangen door:

"d	Uitschakelen en herstarten van de motor (indien geselecteerd door de examinator)"

53) Aanhangsel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

"*Aanhangsel 8*

Wederzijdse erkenning van het IR-onderdeel van een bekwaamheidsproef voor een klasse- of typebevoegdverklaring of een EBT-praktijkbeoordeling";

b) in de tabel in sectie A worden de eerste en de tweede rij vervangen door:

"Wanneer een vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of EBT-praktijkbeoordeling inclusief IR wordt uitgevoerd en de houder beschikt over een geldige:	Dan is de vrijstelling geldig voor het IR-onderdeel in de bekwaamheidsproef voor een:
MPA-typebevoegdverklaring; typebevoegdverklaring voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen	SE-klassebevoegdverklaring (*), en SE-typebevoegdverklaring (*), en SP-ME-klasse- of typebevoegdverklaring, behalve bevoegdverklaringen voor complexe types met groot prestatievermogen, maar alleen vrijstelling voor sectie 3B van de vaardigheidstest in punt B.5 van aanhangsel 9 (*)"

54) Aanhangsel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

"*Aanhangsel 9*

Opleiding, vaardigheidstest en bekwaamheidsproef voor MPL, ATPL, type- en klassebevoegdverklaringen en bekwaamheidsproeven voor de BIR en IR";

b) sectie A wordt als volgt gewijzigd:

1) punt 1 wordt vervangen door:

"1. Kandidaten voor een vaardigheidstest moeten instructie hebben genoten in hetzelfde type of dezelfde klasse van luchtvaartuig dat bij de test zal worden gebruikt.";

2) de volgende punten 1 bis tot en met 1 septies worden ingevoegd:

"1 bis. De opleiding in FFS overeenkomstig de punten 1 ter en 1 quater van deze sectie wordt aangevuld met start- en landingstraining in een éénpilootgecertificeerd luchtvaartuig dat wordt gebruikt bij éénpiloot- of meerpilootbediening, of in een meerpilootgecertificeerd luchtvaartuig, naargelang het geval, overeenkomstig punt 17 van deze sectie, tenzij de opleiding wordt voltooid overeenkomstig FCL.730.A of een opleiding vormt voor tweede piloten voor aflossing tijdens de kruisvlucht overeenkomstig sectie B, punt 6, i), van dit aanhangsel.

1 ter. De opleiding voor MPA- en PL-typebevoegdverklaringen vindt plaats in een FFS of een combinatie van FSTD('s) en FFS. De vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor MPA- en PL-typebevoegdverklaringen en de afgifte van een ATPL en een MPL vinden plaats in een FFS, indien beschikbaar.

1 quater. De opleiding, vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor klasse- of typebevoegdverklaringen voor SPA en helikopters wordt uitgevoerd in:

a) een beschikbare en toegankelijke FFS, of in een combinatie van dergelijke FFS en FSTD('s);

b) een combinatie van FSTD('s) en het luchtvaartuig, indien er geen FSS beschikbaar of toegankelijk is, of

c) het luchtvaartuig indien er geen FSTD beschikbaar of toegankelijk is.

1 quinqies. In afwijking van punt 1 quater mag de opleiding, vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor klasse- of typebevoegdverklaringen voor niet-complexe SPA en voor niet-complexe helikopters worden uitgevoerd in een combinatie van (een) FSTD('s) en het luchtvaartuig, zelfs als een FFS beschikbaar en toegankelijk is.

1 sexies. In afwijking van punt 1 quater mag de opleiding, vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor een van de volgende onderdelen worden uitgevoerd overeenkomstig punt 1 quater, a), b) of c), ongeacht of een FFS of FSTD beschikbaar en toegankelijk is:

a) niet-complexe éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen;

b) TMG's;

c) niet-complexe helikopters met een gecertificeerde maximale stoelconfiguratie van ten hoogste vijf zitplaatsen.

1 septies. Wanneer FSTD's worden gebruikt tijdens de opleiding, tests of proeven, wordt de geschiktheid van de gebruikte FSTD's getoetst aan de toepasselijke "tabel van functies en subjectieve tests" en de toepasselijke "tabel van FSTD-valideringstests" in het primair referentiedocument voor het gebruikte toestel. Alle beperkingen die vermeld zijn op het geschiktheidscertificaat van het toestel moeten in rekening worden genomen.";

3) de titel vóór punt 13 wordt vervangen door:

"SPECIFIEKE EISEN VOOR DE OPLEIDING, VAARDIGHEIDSTEST EN BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR MEERPILOOTGECERTIFICEERDE LUCHTVAARTUIGEN, VOOR ÉÉNPILOOTGECERTIFICEERDE LUCHTVAARTUIGEN BIJ MEERPILOOTBEDIENING, VOOR DE MPL EN DE ATPL";

4) punt 17 wordt als volgt gewijzigd:

i) de eerste alinea wordt vervangen door:

"Als de opleiding voor typebevoegdverklaring minder dan 2 uur vliegopleiding in het luchtvaartuig omvatte, moeten de kandidaten, vóór of na de vaardigheidstest, een vliegopleiding in het luchtvaartuig voltooien.";

ii) in de tweede alinea wordt de inleidende zin vervangen door:

"De goedgekeurde vliegopleiding omvat start- en landingsmanoeuvres en wordt verstrekt door een gekwalificeerde instructeur, onder de verantwoordelijkheid van:";

c) sectie B wordt als volgt gewijzigd:

1) punt 5 wordt als volgt gewijzigd:

i) de punten g), h), i) en j) worden vervangen door:

"g) Om de bevoegdheden uit te oefenen van een klasse- of typebevoegdverklaring voor meerpilootbediening in overeenstemming met FCL.725, punt d) of punt d bis), moeten piloten die reeds bevoegd zijn om te vliegen met de desbetreffende klasse of het desbetreffende type vleugelvliegtuig bij éénpilootbediening, voldoen aan de volgende voorwaarden:

1) een overbruggingscursus voltooien die manoeuvres en procedures omvat, met inbegrip van MCC, alsook de oefeningen van sectie 7, waarbij gebruik wordt gemaakt van dreigings- en foutenbeheer (TEM), CRM en menselijke factoren bij een organisatie als gespecificeerd in FCL.725, punt d), 1), i);

2) slagen in een vaardigheidstest voor meerpilootbediening.

h) Om de bevoegdheden van een typebevoegdverklaring uit te oefenen bij éénpilootbediening overeenkomstig FCL.725, punt d), moeten piloten die reeds bevoegd zijn om met het relevante type vleugelvliegtuig te vliegen bij meerpilootbediening, worden opgeleid bij een organisatie die is gespecificeerd in FCL.725, punt d), 1), i), en worden getoetst op de volgende aanvullende manoeuvres en procedures in éénpilootbediening:

i) voor SE-vleugelvliegtuigen, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B;

ii) voor ME-vleugelvliegtuigen, 1.6, sectie 6 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B.

i) Piloten die het recht hebben om de bevoegdheden van een klasse- of typebevoegdverklaring uit te oefenen bij zowel éénpiloot- als meerpilootbediening in overeenstemming met de punten g) en h), mogen bevoegdheden behouden voor beide vormen van bediening door een van de volgende te voltooien:

i) twee bekwaamheidsproeven, één voor éénpilootbediening en één voor meerpiloot-bediening;

ii) een bekwaamheidsproef voor meerpilootbediening in aanvulling op de in punt h), i), of punt h), ii), bedoelde oefeningen, naargelang het geval, bij éénpilootbediening.

Bekwaamheidsproeven voor de verlenging of vernieuwde afgifte van klassebevoegdverklaringen omvatten altijd de in punt h), i), of punt h), ii), bedoelde oefeningen, naargelang het geval, bij éénpilootbediening.

j) Om een beperking tot meerpilootbediening te schrappen uit een typebevoegdverklaring voor éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen overeenkomstig FCL.725, punt d), 2), moeten piloten voldoen aan punt h).";

ii) in punt l) worden de eerste en tweede alinea vervangen door:

"Om PBN-bevoegdheden vast te stellen of in stand te houden, moet één nadering een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD.

In afwijking van de eerste alinea, in gevallen waarin een bekwaamheidsproef voor de verlenging van PBN-bevoegdheden wordt uitgevoerd in een luchtvaartuig of een FSTD die representatief is voor dat luchtvaartuig en die niet is uitgerust voor RNP APCH-manoeuvres, mag de bekwaamheidsproef geen RNP APCH-oefeningen omvatten. In dergelijke gevallen mogen de PBN-bevoegdheden van de piloot geen RNP APCH omvatten. De beperking wordt opgeheven als de piloot een bekwaamheidsproef heeft afgelegd, met inbegrip van een RNP APCH-oefening voor de desbetreffende klasse of het desbetreffende type.";

2) punt 6 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt h) wordt vervangen door:

"h) Om een beperking tot meerpilootbediening overeenkomstig FCL.725, punt d), 2), te schrappen uit een typebevoegdverklaring voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, moeten piloten de manoeuvres/procedures in 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 en ten minste één manoeuvre/procedure uit sectie 3.4 voltooien bij éénpilootbediening.";

ii) punt i) wordt vervangen door:

"i) Kandidaten voor en houders van een beperkte typebevoegdverklaring die is afgegeven overeenkomstig FCL.720.A, punt c), moeten opleiding, vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven afronden in overeenstemming met dit aanhangsel. Tenzij zij een vaardigheidstest afleggen overeenkomstig FCL.720.A, punt c), 3), moeten zij tijdens een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef ten minste de landingsmanoeuvres uitvoeren in de rol van de piloot, maar zijn zij niet verplicht het volgende uit te voeren:

i) opstijgmanoeuvres;

ii) landingsmanoeuvres in de rol van de piloot die het luchtvaartuig bestuurt.";

iii) in punt j) worden de eerste en tweede alinea vervangen door:

"Om PBN-bevoegdheden vast te stellen of in stand te houden, moet één nadering een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD.

In afwijking van de eerste alinea, in gevallen waarin een bekwaamheidsproef voor de verlenging van PBN-bevoegdheden wordt uitgevoerd in een luchtvaartuig of een FSTD die representatief is voor dat luchtvaartuig en die niet is uitgerust voor RNP APCH-manoeuvres, mag de bekwaamheidsproef geen RNP APCH-oefeningen omvatten. In dergelijke gevallen mogen de PBN-bevoegdheden van de piloot geen RNP APCH omvatten. De beperking wordt opgeheven als de piloot een bekwaamheidsproef heeft afgelegd, met inbegrip van een RNP APCH-oefening voor de desbetreffende klasse of het desbetreffende type.";

d) sectie C wordt als volgt gewijzigd:

1) de tabel in punt 12 wordt als volgt gewijzigd:

i) de rij voor oefening 2.6.1 wordt vervangen door:

"2.6.1.	Voor éénmotorige helikopters (SEH): — landing in autorotatie, of — herstel van het vermogen, mits de aanvragers in het voorgaande jaar een opleiding met een landing in autorotatie hebben voltooid en deze opleiding door de instructeur in het logboek van de aanvragers is opgenomen en ondertekend. Voor meermotorige helikopters (MEH): herstel van het vermogen.	P	——>		M"	

ii) de rijen voor oefeningen 5.4.1 en 5.4.2 worden vervangen door:

"5.4.1.	Handmatig, zonder stuurcommandosysteem. Opmerking: Volgens het vlieghandboek kan voor RNP APCH-procedures het gebruik van de automatische piloot of het stuurcommandosysteem noodzakelijk zijn. Bij de keuze van de handmatig te vliegen procedure wordt met die beperkingen rekening gehouden (kies, bijvoorbeeld, een ILS voor 5.4.1 in het geval van een dergelijke beperking in het vlieghandboek).	P*	——>*		M* (tenzij oefening 5.4.2 wordt voltooid)	

5.4.2.	Handmatig, met stuurcommandosysteem	P*	——>*		M* (tenzij oefening 5.4.1 wordt voltooid)"	

2) punt 13 wordt vervangen door:

"13. Om de bevoegdheden van de typebevoegdverklaring uit te oefenen overeenkomstig FCL.725, punt d), moeten kandidaten voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een typebevoegdverklaring voor éénpilootgecertificeerde helikopters:

a) voor éénpilootbediening: de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef afleggen bij éénpilootbediening;

b) voor meerpilootbediening: de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef afleggen bij meerpilootbediening;

c) voor zowel éénpiloot- als meerpilootbediening: de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef afleggen bij meerpilootbediening en bovendien de volgende manoeuvres en procedures bij éénpilootbediening:

1) voor éénmotorige helikopters: 2.1 opstijgen en 2.6 en 2.6.1 autorotatiedaling en autorotatielanding;

2) voor meermotorige helikopters: 2.1 opstijgen en 2.4 en 2.4.1 motorstoringen kort vóór en kort na het bereiken van de TDP;

3) voor IR-bevoegdheden, naast punt 1) of punt 2), één nadering van sectie 5, tenzij de criteria van aanhangsel 8 zijn vervuld;

d) om een beperking tot meerpilootbediening te schrappen uit een typebevoegdverklaring voor een niet-complexe éénpilootgecertificeerde helikopter, overeenkomstig FCL.725, punt d), 2), een bekwaamheidsproef afleggen die de in punt c), 1), of punt c), 2), bedoelde manoeuvres en procedures omvat, al naargelang van toepassing.".

BIJLAGE II

Wijzigingen van bijlage IV (Deel-MED) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011

Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

1) in MED.A.010 wordt na de definitie van "kleurveilig" de volgende definitie ingevoegd:

"— "medische noodvluchten met helikopters (HEMS)": een "HEMS-vlucht" zoals gedefinieerd in punt 61 van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 965/2012;".

2) In MED.A.040 wordt punt c), 1), vervangen door:

"1) Medische certificaten van klasse 1 en klasse 2 worden verlengd en hernieuwd afgegeven door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts. Meer bepaald worden medische certificaten van klasse 1 voor kandidaten die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt en betrokken zijn bij HEMS-vluchten met één piloot, in de eerste plaats verlengd en hernieuwd door een luchtvaartgeneeskundig centrum of, naar keuze van de bevoegde autoriteit, door een ervaren bevoegde keuringsarts die door de bevoegde autoriteit is aangewezen.".

3) Aan MED.B.005 wordt de volgende derde alinea toegevoegd:

"In hun onderzoek houden AME's rekening met de degeneratieve effecten van veroudering op het lichaamsstelsel.".

4) MED.B.010 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a), 3) en 4), wordt vervangen door:

"3) Voor een medisch certificaat van klasse 1: een uitgebreide cardiovasculaire beoordeling bij het eerste onderzoek voor verlenging of hernieuwde afgifte na de leeftijd van 65 jaar en daarna om de 4 jaar. Aanvragers die HEMS-vluchten bij éénpilootbediening uitvoeren, moeten een uitgebreide cardiovasculaire beoordeling ondergaan bij het eerste onderzoek voor verlenging of hernieuwde afgifte na de leeftijd van 60 jaar en daarna op basis van een beoordeling van de cardiovasculaire risicofactoren.

4) Voor een medisch certificaat van klasse 1: een bepaling van serumlipiden, waaronder cholesterolfracties, bij het eerste onderzoek en bij het eerste onderzoek na het bereiken van de leeftijd van 40 jaar.";

b) aan punt b) wordt het volgende punt 5) toegevoegd:

"5) Een beoordeling van de cardiovasculaire risicofactoren maakt deel uit van de onderzoeken voor medische certificaten van klasse 1 en klasse 2 bij het eerste onderzoek na het bereiken van de leeftijd van 40 jaar en vervolgens met regelmatige tussenpozen.".

5) MED.B.015 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt b) wordt vervangen door:

"b) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 ondergaan functionele tests van de longen bij het eerste onderzoek en wanneer dit klinisch is aangewezen.";

b) het volgende punt b bis) wordt ingevoegd:

"b bis) Voor houders van medische certificaten van klasse 1 die betrokken zijn bij HEMS-vluchten bij éénpilootbediening, moeten pulmonale functionele tests en obstructieve slaapapneusscreening (OSA) worden voltooid bij het eerste onderzoek voor verlenging of hernieuwde afgifte na de leeftijd van 60 jaar.";

c) punt c) wordt vervangen door:

"c) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 ondergaan morfologische en functionele tests van de longen wanneer dit klinisch of epidemiologisch is aangewezen.".

6) Aan MED.B.070, punt a), 1), wordt het volgende punt iii) toegevoegd:

"iii) wanneer houders betrokken zijn bij HEMS-vluchten bij éénpilootbediening, moet een uitgebreid oogonderzoek worden uitgevoerd bij het eerste onderzoek voor verlenging of hernieuwde afgifte na de leeftijd van 60 jaar en daarna jaarlijks.".

7) MED.B.075, punt b), 1), wordt vervangen door:

"1) Vóór de eerste afgifte van een medisch certificaat worden aanvragers aan de Ishihara-test onderworpen. Houders van een medisch certificaat van klasse 1 die betrokken zijn bij HEMS-vluchten bij éénpilootbediening, moeten een beoordeling van het kleurenzicht ondergaan bij het eerste onderzoek voor verlenging of hernieuwde afgifte na de leeftijd van 60 jaar en daarna jaarlijks. Aanvragers die de test met goed gevolg afleggen, worden als geschikt beoordeeld.".

8) MED.B.080, punt a), wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1), i), wordt vervangen door:

"i) Wanneer voor een medisch certificaat van klasse 1 en voor een medisch certificaat van klasse 2 een bevoegdverklaring instrumentvliegen of een basisinstrumentbevoegdverklaring aan het bewijs van bevoegdheid moet worden toegevoegd, wordt het gehoor met zuivere-toonaudiometrie getest bij het eerste onderzoek en vervolgens om de 5 jaar totdat de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 40 jaar bereikt, vervolgens om de 2 jaar totdat de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 60 jaar bereikt en daarna jaarlijks.";

b) het volgende punt 3) wordt toegevoegd:

"3) Voor houders van medische certificaten van klasse 1 die betrokken zijn bij HEMS-vluchten bij éénpiloot-bediening, wordt een uitgebreid onderzoek van de oren, neus en keel uitgevoerd bij het eerste onderzoek voor verlenging of hernieuwde afgifte na de leeftijd van 60 jaar.".

9) In MED.D.020 wordt het volgende punt a bis) ingevoegd:

"a bis) Om aan te tonen dat MED.D.010, punt b), en MED.D.015, punt c), zijn nageleefd, kan een opleidingscursus luchtvaartgeneeskunde die is gevolgd door een aanvrager buiten het grondgebied waarvoor de lidstaten verantwoordelijk zijn uit hoofde van het Verdrag van Chicago, door de bevoegde autoriteit worden aanvaard, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

i) de bevoegde autoriteit heeft de syllabus van de cursus beoordeeld en geverifieerd overeenkomstig ARA.MED.200, punt c), 1), van bijlage VI;

ii) de aanvrager heeft een specifieke opleidingsmodule over de in deze bijlage (Deel-MED) beschreven luchtvaartmedische eisen voltooid, zoals verstrekt door de bevoegde autoriteit.".

BIJLAGE III

Wijzigingen van bijlage VI (Deel-ARA) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011

Bijlage VI wordt als volgt gewijzigd:

1) ARA.GEN.305, punt d), wordt vervangen door:

"d) Voor houders van een door de bevoegde autoriteit afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest omvat het toezichtsprogramma een passend aantal inspecties en onaangekondigde inspecties.".

2) Aan ARA.GEN.360 wordt het volgende punt e) toegevoegd:

"e) Wanneer een bevoegde autoriteit een verzoek van de houder van een geneeskundig certificaat tot wijziging van de bevoegde autoriteit ontvangt, zoals gespecificeerd in de in punt a) bedoelde eisen, is de procedure van de punten a) tot en met d) van toepassing.".

3) ARA.FCL.200, punt d), wordt vervangen door:

"d) Bekrachtiging van het bewijs van bevoegdheid door instructeurs. Alvorens bepaalde inspecteurs specifiek te machtigen om een klassebevoegdverklaring voor SEP-vleugelvliegtuigen, een TMG-klassebevoegdverklaring of een typebevoegdverklaring voor een éénmotorige helikopter met een maximale startmassa van 3 175 kg opnieuw af te geven, dient de bevoegde autoriteit passende procedures op te stellen.".

4) ARA.FCL.300, punt b), 3), wordt vervangen door:

"3) het examen communicatie mag afzonderlijk van andere studiegebieden worden gehouden.".

5) ARA.FSTD.120 wordt vervangen door:

"ARA.FSTD.120 Voortzetting van een FSTD-kwalificatie

"a) De bevoegde autoriteit houdt voortdurend toezicht op de organisatie die de FSTD exploiteert, als onderdeel van het toezichtprogramma, om na te gaan of aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1) de volledige reeks tests in de master-QTG wordt gespreid overgedaan over een periode van 12 maanden;

2) de resultaten van deze terugkerende evaluatie blijven voldoen aan de kwalificatiebasis en worden gedateerd en bewaard;

3) er is een configuratiecontrolesysteem opgezet om de voortdurende integriteit van de hardware en software van de gekwalificeerde FSTD te waarborgen.

b) De bevoegde autoriteit dient terugkerende evaluaties van de FSTD uit te voeren in overeenstemming met de in ARA.FSTD.100 vastgestelde procedures. Deze evaluaties dienen plaats te vinden:

1) jaarlijks, in het geval van een volledige vluchtsimulator (Full flight simulator — FFS), een vluchtopleidingstoestel (Flight training device — FTD) of een opleidingstoestel voor vlucht- en navigatieprocedures (Flight and navigation procedures trainer — FNPT). Elk terugkerend tijdvak van 12 maanden gaat in op het einde van de maand van de eerste kwalificatie, tenzij een andere datum is overeengekomen tussen de bevoegde autoriteit en de organisatie die de FSTD exploiteert. Elke periodieke FSTD-evaluatie vindt plaats binnen een periode van 60 dagen vóór en 30 dagen na het begin van elke terugkerende periode van 12 maanden;

2) om de drie jaar in het geval van een BITD.

c) De bevoegde autoriteit mag de periodieke evaluatieperiode van een in ARA.FSTD.120, punt b), 1), gespecificeerde FSTD verlengen tot maximaal 36 maanden, mits al het volgende van toepassing is:

1) gedurende de voorafgaande 36 maanden, voldoet de organisatie die de FSTD exploiteert aan de criteria van ARA.GEN.305, punt c), 1) tot en met 4);

2) de FSTD heeft een eerste en minstens één periodieke evaluatie ondergaan waaruit bleek dat is voldaan aan de kwalificatiebasis;

3) de bevoegde autoriteit voert om de 12 maanden een audit uit van de elementen van het beheersysteem van de organisatie, zoals gespecificeerd in ORA.GEN.200, punt a), 3) en 6), van bijlage VII;

4) de organisatie heeft procedures ontwikkeld om de in ORA.FSTD.225, punt b), van bijlage VII gespecificeerde taken uit te voeren.”.”

6) ARA.MED.120 wordt vervangen door:

“ARA.MED.120 Medische beoordelaars

De bevoegde autoriteit dient een of meer medische beoordelaars aan te stellen om de in deze verordening beschreven luchtvaartgeneeskundige taken uit te voeren. De medische beoordelaar dient te beschikken over de bevoegdheid en een certificaat voor het uitoefenen van de geneeskunde en over:

a) postuniversitaire werkervaring in de klinische geneeskunde;

b) specifieke kennis en ervaring op het gebied van luchtvaartgeneeskunde en luchtvaartgeneeskundige praktijk;

c) specifieke opleiding op het gebied van luchtvaartgeneeskundige certificering.”.

7) ARA.MED.125 wordt vervangen door:

“ARA.MED.125 Verwijzing naar de vergunningverlenende autoriteit

Wanneer een luchtvaartgeneeskundig centrum of een luchtvaartgeneeskundige keuringsarts (AME) het besluit over de geschiktheid van een aanvrager aan de medische beoordelaar van de vergunningverlenende autoriteit heeft voorgelegd:

a) dient de medische beoordelaar of het medisch personeel dat door de medische beoordelaar is aangewezen de relevante medische documenten te evalueren en zo nodig aanvullende medische documenten, onderzoeken en tests op te vragen;

b) dient de medische beoordelaar te bepalen of de aanvrager in aanmerking komt voor de afgifte van een medische verklaring, zo nodig met een of meer beperkingen;

c) stelt de medische beoordelaar het luchtvaartgeneeskundig centrum of de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts in kennis van het besluit;

d) geeft de medische beoordelaar, indien de aanvrager als geschikt wordt beoordeeld, het medisch certificaat af of delegeert hij de afgifte aan het luchtvaartgeneeskundig centrum dat of de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts die de betrokken aanvrager heeft doorverwezen.”.

8) ARA.MED.126 en ARA.MED.128 worden als volgt ingevoegd:

“ARA.MED.126 Beperking, schorsing of intrekking van medische certificaten

a) De vergunningverlenende autoriteit stelt een procedure vast om een medisch certificaat te beperken, te schorsen of in te trekken.

b) De vergunningverlenende autoriteit beperkt, schorst of trekt een medisch certificaat in als er aanwijzingen zijn dat:

1) het medisch certificaat is vervalst of verkregen door middel van een valse verklaring of valse bewijsstukken;

2) het medisch certificaat wordt gebruikt in strijd met de bepalingen van MED.A.020 van bijlage IV;

3) de houder van het medisch certificaat niet meer voldoet aan bijlage IV (Deel-MED).

c) De vergunningverlenende autoriteit kan een medisch certificaat ook schorsen of intrekken op schriftelijk verzoek van de houder van het medisch certificaat.

d) In geval van beperking, schorsing of intrekking van een medisch certificaat stelt de vergunningverlenende autoriteit de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of het luchtvaartgeneeskundig centrum van afgifte in kennis van de reden voor de beperking, schorsing of intrekking.

e) In geval van schorsing of intrekking van een medisch certificaat zorgt de vergunningverlenende autoriteit ervoor dat aan de bepalingen van MED.A.046 van bijlage IV (Deel-MED) wordt voldaan.

f) De vergunningverlenende autoriteit stelt een procedure vast om een medisch certificaat opnieuw geldig te verklaren.

ARA.MED.128 Raadplegingsprocedure

De bevoegde autoriteit stelt een raadplegingsprocedure vast voor de luchtvaartgeneeskundige centra en AME's overeenkomstig bijlage IV (deel-MED).”.

9) ARA.MED.130 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt als volgt gewijzigd:

1) punt 2) wordt geschrapt;

2) punt 3) wordt vervangen door:

"3) Nummer van het medisch certificaat, te beginnen met de VN-landcode van de staat waar het bewijs van bevoegdheid als piloot is afgegeven en gevolgd door een code bestaande uit Arabische cijfers en/of Latijnse letters (III)";

3) punt 6) wordt vervangen door:

"6) Geboortedatum van de houder: (dd/mm/jjjj) (IV bis)";

4) punt 9) wordt vervangen door:

"9) Vervaldatum van het medisch certificaat (IX) voor:

i) klasse 1,

ii) éénpilootgecertificeerde commerciële vluchtuitvoeringen van klasse 1, met passagiers,

iii) klasse 2,

iv) LAPL";

5) punt 11) wordt vervangen door:

"11) Datum van het laatste en volgende elektrocardiogram";

6) punt 12) wordt vervangen door:

"12) Datum van het laatste en volgende audiogram";

7) het volgende punt 12 bis) wordt ingevoegd:

"12 bis) Datum van het laatste en volgende oogheelkundig onderzoek";

8) het volgende punt 15) wordt toegevoegd:

"15) Overige informatie";

b) de punten b) en c) worden vervangen door:

"b) het papier of ander materiaal dat wordt gebruikt, moet van die aard zijn dat elke wijziging of schrapping uitgesloten of direct zichtbaar is. De vergunningverlenende autoriteit moet uitdrukkelijk toestemmen met elk gegeven dat aan het formulier wordt toegevoegd of eruit geschrapt.

c) Taal: De medische certificaten moeten worden opgesteld in de nationale ta(a)l(en) en in het Engels alsook in andere talen die de bevoegde autoriteit passend acht.".

10) ARA.MED.135, ARA.MED.145 en ARA.MED.150 worden vervangen door:

"ARA.MED.135 Luchtvaartmedische formulieren

De bevoegde autoriteit verstrekt de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen het formaat voor de volgende documenten:

a) het aanvraagformulier voor een medisch certificaat;

b) het onderzoeksverslag voor aanvragers van klasse 1 en klasse 2;

c) het onderzoeksverslag voor aanvragers van een bewijs van bevoegdheid voor het besturen van lichte vliegtuigen (LAPL).

ARA.MED.145 GMP-kennisgeving door huisartsen aan de bevoegde autoriteit

De bevoegde autoriteit dient, voor zover van toepassing, een kennisgevingsproces voor huisartsen in te voeren om te waarborgen dat de huisarts op de hoogte is van de in deze verordening vervatte toepasselijke eisen.

ARA.MED.150 Bijhouden van gegevens

a) Naast de in ARA.GEN.220 voorgeschreven gegevens dient de bevoegde autoriteit in haar registratiesysteem bijzonderheden op te nemen over luchtvaartmedische keuringen en beoordelingen die worden ingediend door luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen, luchtvaartgeneeskundige centra of huisartsen.

b) Alle luchtvaartmedische gegevens van aanvragers/houders van bewijzen van bevoegdheid moeten worden bewaard gedurende minstens tien jaar na de vervaldatum van hun laatste medisch certificaat.

c) Met het oog op luchtvaartmedische keuringen en standaardisatie, worden alle luchtvaartmedische dossiers na schriftelijke toestemming van de aanvrager/houder van het bewijs van bevoegdheid beschikbaar gesteld aan:

1) een AeMC, AME of huisarts teneinde een luchtvaartmedische keuring uit te voeren;

2) een medische toetsingscommissie die de bevoegde autoriteit mag instellen voor een extra verificatie van twijfelgevallen;

3) relevante medische specialisten teneinde een luchtvaartmedische keuring uit te voeren;

4) de medische beoordelaar van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat met het oog op toezicht in onderlinge samenwerking;

5) de betrokken aanvrager/houder van het bewijs van bevoegdheid, op diens schriftelijk verzoek;

6) het Agentschap voor normalisatiedoeleinden, op zodanige wijze dat het medisch geheim te allen tijde is gewaarborgd.

d) De bevoegde autoriteit kan luchtvaartgeneeskundige dossiers beschikbaar stellen voor andere dan de in punt c) genoemde doeleinden overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679.

e) De bevoegde autoriteit houdt een lijst bij van:

1) luchtvaartgeneeskundige centra en luchtvaargeneeskundige keuringsartsen die zij heeft gecertificeerd;

2) luchtvaargeneeskundige keuringsartsen die zijn gecertificeerd door andere bevoegde autoriteiten die hun rechten op hun grondgebied uitoefenen en aan wie zij een briefing heeft gegeven overeenkomstig MED.D.001, punt f), 3), van bijlage IV (Deel-MED);

3) huisartsen die hun bevoegdheden uitoefenen overeenkomstig MED.A.040 van bijlage IV (Deel-MED), indien van toepassing;

4) bedrijfsartsen die de bevoegde autoriteit in kennis hebben gesteld van hun voornemen om luchtvaartgeneeskundige beoordelingen van het cabinepersoneel uit te voeren overeenkomstig MED.C.005, punt c), en MED.D.040 van bijlage IV (Deel-MED), indien van toepassing.

De lijst vermeldt de rechten van de in de punten 1) tot en met 4) van de eerste alinea genoemde personen en organisaties en wordt door de bevoegde autoriteit gepubliceerd en up-to-date gehouden.

f) De bevoegde autoriteit analyseert de gezondheidsgegevens van piloten ouder dan 60 jaar, met name piloten die betrokken zijn bij éénpilootgecertificeerde HEMS-vluchten, en rapporteert deze gezondheidsgegevens jaarlijks op geanonimiseerde en geaggregeerde wijze aan het EASA.".

11) ARA.MED.200 wordt vervangen door:

"ARA.MED.200 Procedure voor afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van een certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts (AME)

Onverminderd de bepalingen van ARA.GEN.315 is al het volgende van toepassing:

a) de bevoegde autoriteit ziet erop toe dat kandidaten vóór de afgifte, hernieuwde afgifte, verlenging of uitbreiding van de bevoegdheden van een certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts hun luchtvaartmedische bekwaamheid aantonen overeenkomstig MED.D.030, punt a), 6), en punt b), 5), van bijlage IV;

b) de bevoegde autoriteit beschikt over een procedure om ervoor te zorgen dat zij, alvorens het certificaat van luchtvaartgeneeskundige keuringsarts af te geven, beschikt over het bewijs dat de praktijk van de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts is uitgerust en dat er passende processen voorhanden zijn om luchtvaartgeneeskundige onderzoeken uit te voeren binnen het toepassingsgebied van het aangevraagde certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts. Als de praktijk van de luchtvaargeneeskundige keuringsarts zich op meerdere locaties bevindt, moeten deze allemaal op het certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts worden vermeld;

c) voor de in MED.D.020, punt a bis), van bijlage IV bedoelde aanvragers mag de bevoegde autoriteit een opleidingscursus luchtvaartgeneeskunde aanvaarden die is gevolgd door een aanvrager buiten het grondgebied waarvoor de lidstaten verantwoordelijk zijn uit hoofde van het Verdrag van Chicago, op voorwaarde dat de bevoegde autoriteit al het volgende heeft gedaan:

1) heeft beoordeeld en geverifieerd of de cursussyllabus gelijkwaardig is aan de opleidingscursussen luchtvaartgeneeskunde die in de lidstaten beschikbaar zijn;

2) aan de aanvrager een specifieke opleidingsmodule heeft verstrekt over de luchtvaartgeneeskundige eisen die zijn beschreven in bijlage IV (Deel-MED);

d) als de bevoegde autoriteit van oordeel is dat de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts voldoet aan de toepasselijke eisen, gaat zij over tot de afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van het certificaat van luchtvaartgeneeskundige keuringsarts voor een periode van hoogstens drie jaar, waarbij zij gebruikmaakt van het in aanhangsel VII vastgestelde formulier.".

12) De titel van ARA.MED.240 wordt vervangen door:

"**ARA.MED.240 Huisartsen die de bevoegdheden uitoefenen overeenkomstig MED.A.040 van bijlage IV (Deel-MED)**".

13) ARA.MED.245 wordt vervangen door:

"**ARA.MED.245 Blijvend toezicht op luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en huisartsen**

Bij de ontwikkeling van het in ARA.GEN.305 bedoelde programma voor blijvend toezicht houdt de bevoegde autoriteit rekening met:

1) het aantal luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en huisartsen die hun bevoegdheden uitoefenen op het grondgebied waar de bevoegde autoriteit toezicht uitoefent;

2) het aantal door bevoegde autoriteiten van andere lidstaten gecertificeerde huisartsen die hun bevoegdheden uitoefenen op het grondgebied waar de bevoegde autoriteit toezicht uitoefent;

3) een risicogebaseerde beoordeling van de activiteiten van de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en huisartsen.".

14) ARA.MED.246 wordt als volgt ingevoegd:

"ARA.MED.246 Coöperatief toezicht op luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra

Onverminderd het bepaalde in ARA.GEN.300, punt e), geldt het volgende:

a) wanneer een luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of luchtvaartgeneeskundig centrum zijn activiteiten in meer dan één lidstaat verricht, beschikt de bevoegde autoriteit die de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of het luchtvaartgeneeskundig centrum heeft gecertificeerd over een procedure om te zorgen voor de uitwisseling van informatie overeenkomstig ARA.GEN.200, punt c), en ARA.GEN.300, punten d) en e), met de bevoegde autoriteit van de andere lidstaat of lidstaten waar de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of het luchtvaartgeneeskundig centrum zijn activiteiten verricht. Over deze procedure moet overeenstemming zijn bereikt door de betrokken bevoegde autoriteiten;

b) in het in punt a) genoemde geval deelt de bevoegde autoriteit van de andere lidstaat of lidstaten waar de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of het luchtvaartgeneeskundig centrum zijn activiteiten verricht, alle informatie die relevant is voor het toezicht op de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of het luchtvaartgeneeskundig centrum met de bevoegde autoriteit die de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of het luchtvaartgeneeskundig centrum heeft gecertificeerd.".

15) ARA.MED.250 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt als volgt gewijzigd:

i) de inleidende zin wordt vervangen door:

"De bevoegde autoriteit dient een certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts te beperken, te schorsen of in te trekken indien:";

ii) punt 1) wordt vervangen door:

"1) de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts niet voldoet aan de toepasselijke eisen;";

iii) het woord "en" aan het einde van punt 6) wordt geschrapt;

iv) het volgende punt 8) wordt ingevoegd:

"8) elke operationele context van de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts die een direct of indirect negatief effect kan hebben op de vliegveiligheid";

b) in punt b) wordt de inleidende zin vervangen door:

"Het certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts wordt als ongeldig beschouwd in een van de volgende omstandigheden en de bevoegde autoriteit trekt het onmiddellijk in:";

c) het volgende punt c) wordt toegevoegd:

"c) De bevoegde autoriteit beschikt over een procedure voor het opvragen van de ingetrokken certificaten van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts, werkt de lijst van luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen bij en stelt de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten dienovereenkomstig in kennis.".

16) ARA.MED.255 wordt vervangen door:

"**ARA.MED.255 Handhavingsmaatregelen**

Indien tijdens het toezicht of anderszins bewijzen worden gevonden dat een luchtvaartgeneeskundig centrum, luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of huisarts de vereisten niet naleeft, dient de bevoegde autoriteit te beschikken over een proces om de door dit luchtvaartgeneeskundig centrum, die luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of die huisarts afgegeven medische verklaringen opnieuw te bekijken en mag deze eventueel nietig verklaren in zoverre dat nodig is om de vliegveiligheid te waarborgen.

Voor medische certificaten die worden afgegeven aan aanvragers die een andere vergunningverlenende autoriteit hebben dan de bevoegde autoriteit die het certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts heeft afgegeven, wisselt die bevoegde autoriteit relevante informatie uit met de medische beoordelaar van de vergunningverlenende autoriteit van de desbetreffende houder van het medische certificaat.".

17) ARA.MED.315 en ARA.MED.325 worden vervangen door:

"ARA.MED.315 Beoordeling van onderzoeksverslagen

De vergunningverlenende autoriteit beschikt over een procedure waarbij de medische beoordelaar de volgende stappen kan ondernemen:

a) van de luchtvaartgeneeskundige centra, luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en huisartsen ontvangen onderzoeks- en beoordelingsverslagen opnieuw bekijken en eventuele tegenstrijdigheden, vergissingen of fouten in het beoordelingsproces aan hen melden;

a bis) passende corrigerende maatregelen nemen voor geconstateerde tegenstrijdigheden, vergissingen of fouten;

b) luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra desgevraagd bijstaan om, bij twijfelgevallen en in complexe gevallen, een besluit te nemen over de luchtvaartmedische geschiktheid.

ARA.MED.325 Tweede beoordelingsprocedure

De bevoegde autoriteit stelt een procedure vast voor de beoordeling van twijfelgevallen, complexe gevallen en gevallen waarin een aanvrager verzoekt om een evaluatie overeenkomstig de toepasselijke medische eisen en de geaccrediteerde medische conclusie zoals gedefinieerd in MED.A.010 van bijlage IV (Deel-MED).".

18) ARA.MED.330 wordt geschrapt.

19) In punt a), 2), van aanhangsel I wordt punt XIII) vervangen door:

"XIII) opmerkingen: d.w.z. bijzondere aantekeningen betreffende beperkingen en aantekeningen inzake rechten, met inbegrip van aantekeningen betreffende de talenkennis, opmerkingen over de automatische validatie van het bewijs van bevoegdheid, en".

20) Aanhangsel III wordt als volgt gewijzigd:

a) op bladzijde 1 van het model van het certificaat worden de voetnoot en de voettekst vervangen door:

"(*) "Europese Unie" schrappen voor niet-EU-lidstaten of het EASA.

EASA-formulier 143 uitgave 3 — pagina 1 van 2";

b) op bladzijde 2 van het model van het certificaat wordt de voettekst vervangen door:

"EASA-formulier 143 uitgave 3 — pagina 2 van 2".

21) Aanhangsel IV wordt als volgt gewijzigd:

a) op bladzijde 1 van het model van het certificaat worden de voetnoot en de voettekst vervangen door:

"(*) "Europese Unie" schrappen voor niet-EU-lidstaten of het EASA.

EASA-formulier 145 uitgave 2 — pagina 1 van 2";

b) op bladzijde 2 van het model van het certificaat wordt de voettekst vervangen door:

"EASA-formulier 145 uitgave 2 — pagina 2 van 2".

22) Aanhangsel V wordt vervangen door:

"*Aanhangsel V van BIJLAGE VI DEEL-ARA*

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA (AeMC's)

Europese Unie ([1])

Bevoegde autoriteit

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIG CENTRUM

REFERENTIE:

Overeenkomstig Verordeningen (EU) nr. 1178/2011 en (EU) 2015/340 van de Commissie ([2]) en mits voldaan is aan de hierna gespecificeerde voorwaarden, certificeert de [bevoegde autoriteit] hierbij dat:

[NAAM VAN DE ORGANISATIE]

[ADRES VAN DE ORGANISATIE]

als luchtvaartgeneeskundig centrum is gecertificeerd overeenkomstig Deel-ORA, met de rechten en binnen het kader van de activiteiten die zijn opgesomd in de hierbij gevoegde goedkeuringsvoorwaarden.

VOORWAARDEN:

1. Dit certificaat is beperkt tot hetgeen ter zake is vastgelegd in het gedeelte reikwijdte van de erkenning van het goedgekeurde organisatiehandboek.
2. Dit certificaat vereist naleving van de in de organisatiedocumentatie vastgelegde procedures overeenkomstig Deel-ORA.
3. Mits aan de vereisten van Deel-ORA is voldaan, blijft onderhavig certificaat geldig tenzij hiervan afstand is gedaan, of dit is vervangen, geschorst of ingetrokken.

Datum van afgifte: dd/mm/jjjj Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

([1]) "Europese Unie" schrappen voor niet-EU-lidstaten of het EASA.
([2]) De verwijzing naar Verordening (EU) nr. 1178/2011 of Verordening (EU) 2015/340 wordt gewijzigd overeenkomstig het toepassingsgebied van het certificaat.

EASA-formulier 146 Versie 2

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIG CENTRUM

Aanhangsel ([1]) van het AeMC-certificaat met nummer:

RECHTEN EN TOEPASSINGSGEBIED

[Naam van de organisatie] heeft het (de) recht(en) verworven om luchtvaartgeneeskundige keuringen en beoordelingen uit te voeren met het oog op de afgifte van de in de onderstaande tabel vermelde medische certificaten en verslagen, en om deze medische certificaten en verslagen af te geven met het oog op:

	Eerste afgifte/verlenging/hernieuwde afgifte	Datum van afgifte
Klasse 1		
Klasse 2/LAPL/cabinepersoneel		
Klasse 3 ([1])		

([1]) Klasse 3 wordt alleen toegevoegd voor de luchtvaartgeneeskundige centra die zijn erkend voor het uitvoeren van luchtvaartgeneeskundige keuringen van klasse 3.

Datum: dd/mm/jjjj Handtekening: [Bevoegde autoriteit]”

([1]) Dit aanhangsel kan worden afgegeven als onderdeel van het certificaat van luchtvaartgeneeskundig centrum of als afzonderlijk document..

23) Aanhangsel VII wordt vervangen door:

Aanhangsel VII van BIJLAGE VI DEEL-ARA

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE KEURINGSARTSEN (AME's)

Europese Unie ([1])

Bevoegde Authoriteit

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE KEURINGSARTS

NUMMER/REFERENTIE CERTIFICAAT:

Overeenkomstig Verordeningen (EU) nr. 1178/2011 en (EU) 2015/340 van de Commissie ([2]) en mits voldaan is aan de hierna gespecificeerde voorwaarden, certificeert de [bevoegde autoriteit] hierbij:

[NAAM VAN DE LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE KEURINGSARTS]

[ADRES VAN DE PRAKTIJK(EN) VAN DE LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE KEURINGSARTS]

als luchtvaartgeneeskundige keuringsarts

VOORWAARDEN:

1. Dit certificaat is beperkt tot de rechten die in het aanhangsel van het certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts zijn gespecificeerd.
2. Dit certificaat vereist naleving van de in Deel-MED/Deel ATCO.MED ([2]) gespecificeerde uitvoeringsregels en -procedures.
3. Mits aan de eisen van Deel-MED/Deel ATCO.MED ([2]) is voldaan, blijft dit certificaat geldig van [dd/mm/jjjj] tot en met [dd/mm/jjjj ([3])], tenzij er afstand van is gedaan, of het is vervangen, geschorst of ingetrokken.

Datum van afgifte: dd/mm/jjjj Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

([1]) "Europese Unie" schrappen voor niet-EU-lidstaten.
([2]) De verwijzing naar Verordening (EU) nr. 1178/2011 of Verordening (EU) 2015/340, en naar Deel-MED en Deel ATCO.MED, wordt gewijzigd overeenkomstig het toepassingsgebied van het certificaat.
([3]) Formaat vervaldatum: dag/maand/jaar.

EASA-formulier 148 Versie 2

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE KEURINGSARTS

Aanhangsel ([1]) van het AME-certificaat met nummer:

RECHTEN EN TOEPASSINGSGEBIED

[Naam en academische titel van de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts] heeft het (de) recht(en) verworven om luchtvaartgeneeskundige keuringen en beoordelingen uit te voeren met het oog op de afgifte van de in de onderstaande tabel vermelde medische certificaten en verslagen, en om deze medische certificaten en verslagen af te geven met het oog op:

Klasse 1 herbevestiging/verlenging	[geldig tot]/[Niet van toepassing]
Klasse 2/LAPL/cabinebemanning Eerste afgifte/herbevestiging/verlenging	[geldig tot]
Klasse 3 ([1]) herbevestiging/verlenging	[geldig tot]/[Niet van toepassing]

([1]) Klasse 3 wordt alleen toegevoegd voor de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen die zijn erkend voor het uitvoeren van luchtvaartgeneeskundige keuringen van klasse 3.

Datum van afgifte: dd/mm/jjjj

Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

([1]) Dit aanhangsel kan worden afgegeven als onderdeel van het certificaat van luchtvaartgeneeskundig keuringsarts of als afzonderlijk document.”.

BIJLAGE IV

Wijzigingen van bijlage VII (Deel-ORA) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011

Bijlage VII wordt als volgt gewijzigd:

1) ORA.FSTD.225 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt als volgt gewijzigd:

1) de inleidende zin wordt vervangen door:

"Het FSTD-kwalificatiecertificaat blijft geldig voor zover:";

2) punt 2) wordt vervangen door:

"2) de bevoegde autoriteit toegang wordt verleend tot de organisatie als bepaald in ORA.GEN.140 om de blijvende naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen vast te stellen;";

b) de punten b) en c) worden vervangen door:

"b) Als de bevoegde autoriteit de periodieke evaluatieperiode voor een FSTD heeft verlengd overeenkomstig ARA.FSTD.120, punt c), van bijlage VI (Deel-ARA), wijst de organisatie een persoon of groep personen met voldoende ervaring aan die al het volgende doet binnen een periode van 60 dagen vóór en 30 dagen na het begin van elke terugkerende periode van 12 maanden overeenkomstig ARA.FSTD.120, punt b), 1), van bijlage VI:

1) de regelmatige herhalingen van de volledige tests in de master-QTG evalueren;

2) de relevante functies en subjectieve tests uitvoeren;

3) een verslag van de resultaten naar de bevoegde autoriteit sturen.

c) Een BITD-kwalificatie blijft geldig mits de bevoegde autoriteit de naleving van de toepasselijke kwalificatiebasis periodiek controleert overeenkomstig ARA.FSTD.120 van bijlage VI.".

2) ORA.AeMC.105 wordt vervangen door:

"ORA.AeMC.105 Toepassingsgebied

Dit subdeel bevat aanvullende eisen waaraan een organisatie moet voldoen om in aanmerking te komen voor de afgifte of verlenging van een erkenning als luchtvaartgeneeskundig centrum (AeMC) om:

a) luchtvaartgeneeskundige deskundigheid en praktische opleiding voor luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen te verstrekken;

b) medische certificaten en medische verslagen van cabinepersoneel af te geven, met inbegrip van initiële medische certificaten van klasse 1, of medische certificaten van klasse 3 overeenkomstig Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie (*) , of beide, al naargelang van toepassing.

(*) Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot vergunningen en certificaten van luchtverkeersleiders overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie (PB L 63 van 6.3.2015, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).".

3) In ORA.AeMC.115 wordt punt b) vervangen door:

"b) in aanvulling op de in ORA.GEN.115 voorgeschreven documenten voor de erkenning van een organisatie, bijzonderheden te verstrekken over activiteiten die zijn uitbesteed aan aangewezen ziekenhuizen of medische instellingen met het oog op gespecialiseerde medische onderzoeken.".

4) ORA.AeMC.120 wordt als volgt ingevoegd:

“ORA.AeMC.120 Certificaat van luchtvaartgeneeskundig centrum

Een organisatie die houder is van een certificaat van luchtvaartgeneeskundig centrum mag op geen enkel moment houder zijn van meer dan één certificaat van luchtvaartgeneeskundig centrum dat is afgegeven met hetzelfde toepassingsgebied overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen.”.

5) ORA.AeMC.135 wordt vervangen door:

“ORA.AeMC.135 Blijvende geldigheid

Het AeMC-certificaat wordt afgegeven voor onbepaalde tijd. Het blijft geldig mits de houder en de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen van de organisatie:

a) voldoen aan MED.D.030 van bijlage IV (Deel-MED) bij deze verordening of ATCO.MED.C.025 van bijlage IV (Deel ATCO.MED) bij Verordening (EU) 2015/340, naargelang het geval;

b) ervoor zorgen dat hun ervaring op peil blijft door jaarlijks een voldoende aantal medische keuringen van klasse 1 of klasse 3, of gelijkwaardige militaire luchtvaartgeneeskundige onderzoeken, naargelang het geval, uit te voeren overeenkomstig Verordening (EU) 2015/340.”.

6) ORA.AeMC.160 wordt als volgt ingevoegd:

“ORA.AeMC.160 Rapportage

Het luchtvaartgeneeskundig centrum verstrekt de bevoegde autoriteit statistische verslagen over de luchtvaartgeneeskundige beoordelingen van aanvragers, met inbegrip van verslagen over de screening op drugs en alcohol die zijn uitgevoerd overeenkomstig MED.B.055, punt b), van bijlage IV (Deel-MED) en alle gezondheidsrisicofactoren of -trends die tijdens de luchtvaartgeneeskundige beoordelingen zijn vastgesteld.”.

7) ORA.AeMC.200 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

“a) voor medische certificering overeenkomstig Deel-MED;”;

b) het volgende punt a bis) wordt ingevoegd:

“a bis) om de samenwerking tussen de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en andere medische deskundigen van het luchtvaartgeneeskundig centrum te vergemakkelijken, en”.

8) ORA.AeMC.205 wordt als volgt ingevoegd:

“ORA.AeMC.205 Uitbestede activiteiten

Onverminderd ORA.GEN.205 is al het volgende van toepassing:

a) de minimaal vereiste luchtvaartgeneeskundige onderzoeken worden uitgevoerd binnen de organisatie van het luchtvaartgeneeskundig centrum, in overeenstemming met het toepassingsgebied en de bevoegdheden die zijn gedefinieerd in de erkenningsvoorwaarden die aan het certificaat van het luchtvaartgeneeskundig centrum zijn gehecht;

b) aanvullende medische keuringen en onderzoeken kunnen worden uitbesteed aan individuele deskundigen of organisaties. Wanneer de organisatie een deel van haar activiteiten uitbesteedt, zorgt zij ervoor dat de uitbestede dienst of het uitbestede product voldoet aan de toepasselijke eisen.”.

9) ORA.AeMC.210 wordt vervangen door:

“ORA.AeMC.210 Personeelseisen

a) Het luchtvaartgeneeskundig centrum dient over het volgende personeel te beschikken:

1) een luchtvaartgeneeskundige keuringsarts (AME) die is aangewezen als hoofd van het luchtvaartgeneeskundig centrum, met de bevoegdheid om medische certificaten van klasse 1 af te geven, of medische certificaten van klasse 3 overeenkomstig Verordening (EU) 2015/340, naargelang het geval, in overeenstemming met het toepassingsgebied dat is gedefinieerd in de aan het certificaat van het luchtvaartgeneeskundig centrum gehechte erkenningsvoorwaarden, en met voldoende ervaring op het gebied van luchtvaartgeneeskunde om zijn of haar taken uit te voeren;

2) minstens één aanvullende gekwalificeerde luchtvaartgeneeskundige keuringsarts met de bevoegdheid om medische certificaten van klasse 1 af te geven, of medische certificaten van klasse 3 overeenkomstig Verordening (EU) 2015/340, naargelang het geval, in overeenstemming met het toepassingsgebied dat is gedefinieerd in de aan het certificaat van het luchtvaartgeneeskundig centrum gehechte erkenningsvoorwaarden, en ander technisch personeel;

3) beschikbare medische deskundigen.

b) Het hoofd van het luchtvaartgeneeskundig centrum is verantwoordelijk voor:

1) de coördinatie van de beoordeling van onderzoeksresultaten;

2) de ondertekening van verslagen, certificaten en eerste medische certificaten van klasse 1 en klasse 3, overeenkomstig Verordening (EU) 2015/340.”.

BIJLAGE V

Wijzigingen van bijlage VIII (Deel-DTO) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011

In bijlage VIII wordt DTO.GEN.135 vervangen door:

"**DTO.GEN.135 Beëindiging van het recht om opleiding te verstrekken**

a) Een DTO is niet langer gerechtigd om op grond van de verklaring bepaalde of alle in die verklaring gespecificeerde opleidingen te verstrekken, indien:

1) de DTO de bevoegde autoriteit overeenkomstig DTO.GEN.116, punt b), in kennis heeft gesteld van de stopzetting van bepaalde of alle opleidingsactiviteiten waarop de verklaring betrekking heeft;

2) de DTO gedurende meer dan 36 opeenvolgende maanden geen opleiding heeft verstrekt.

b) Een DTO stuurt de goedkeuringscertificaten overeenkomstig DTO.GEN.230, punt c), onverwijld terug naar de bevoegde autoriteit:

1) in geval van stopzetting van de opleidingsactiviteiten overeenkomstig punt a);

2) in geval van intrekking overeenkomstig ARA.GEN.350, punt d bis), 3), van bijlage VI (Deel-ARA).".

BIJLAGE VI

Wijzigingen van bijlage III (Deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012

Bijlage III, punt ORO.FC.A.201, punt b), 2), iii), wordt vervangen door:

"iii) periodieke opleiding en toetsing in overeenstemming met ORO.FC.230, onder de volgende voorwaarden:

A) de toetsing omvat geen opstijgmanoeuvres;

B) de toetsing omvat landingsmanoeuvres, ten minste in de rol van controlepiloot;".

BIJLAGE VII

Wijzigingen van bijlage V (Deel-SPA) bij Verordening (EU) nr. 965/2012

Aan SPA.HEMS.130 van bijlage V wordt het volgende punt g) toegevoegd:

"g) *Cockpitbemanningsleden die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt en die éénpilootgecertificeerde HEMS-vluchten uitvoeren overeenkomstig FCL.065, punt a), van bijlage I (Deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011*

1) Voor cockpitbemanningsleden die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt en die éénpilootgecertificeerde HEMS-vluchten uitvoeren overeenkomstig FCL.065, punt a), van bijlage I (Deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, houdt de exploitant in zijn overeenkomstig ORO.GEN.200 uitgevoerde risicobeoordeling rekening met de toename van het risico op arbeidsongeschiktheid als gevolg van cardiovasculaire en cerebrovasculaire factoren in verband met operationele omstandigheden.

2) De opleiding en toetsing van cockpitbemanningsleden als bedoeld in punt 1) worden uitgevoerd door personeel dat een passende opleiding heeft gekregen om hen te helpen lichte cognitieve afname op te sporen en zo nodig een medische beoordeling van bemanningsleden te vragen.".