

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/1747****af 15. oktober 2019****om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår krav til visse flyvebesætningscertifikater og -beviser, regler om træningsorganisationer og kompetente myndigheder****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 23, stk. 1, artikel 27, stk. 1, og artikel 62, stk. 14, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 <sup>(2)</sup> fastsættes nærmere regler vedrørende tekniske krav og administrative procedurer for personale inden for civil luftfart.
- (2) Det blev i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1178/2011 konstateret, at visse krav indeholdt redaktionelle fejl eller tvetydigheder. Desuden er en række frister eller bestemmelser, der oprindeligt var medtaget for at give medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at bringe deres nationale regler i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1178/2011, udløbet. Dette har udmøntet sig i problemer med gennemførelsen og klarheden af EU-reglerne. Disse krav bør præciseres og rettes. Nye definitioner bør indføres for at sikre, at vilkårene gennemføres på en ensartet måde.
- (3) For at øge proportionaliteten og gennemsigtigheden i reguleringssystemet for almenflyvning bør de regler, der gælder for piloter af lette luftfartøjer, privatpiloter, svæveflyvemaskinepiloter og ballonskipperne, ændres for at give mulighed for at udvide beføjelserne og præcisere indholdet af træning og prøver. I forbindelse med udvidelsen af beføjelser, rettigheder — sø og krav om nylig erfaring bør kravene til teoriprøver og godskrivningskrav præciseres.
- (4) Kravene til instrumentrettigheden for flyvemaskiner og helikoptere bør ændres for at præcisere kravene i relation til teoretisk viden og flyveinstruktion samt forlængelse og fornyelse.
- (5) Klasse- og typerettigheder bør ændres for at præcisere og sikre overensstemmelse med hensyn til varianter, gyldighed og fornyelse. Endvidere bør der foretages ændringer for at præcisere kravene til rettigheden til kunstflyvning, rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner og bannere samt rettigheden til natflyvning og rettigheden til bjergflyvning.
- (6) Ved gennemførelsen af reglerne er det konstateret, at nogle af de krav, der gælder for instruktører og eksaminatorer, er uklare. For instruktørers vedkommende bør kravene som følge deraf ændres med hensyn til instruktørbeviser, forudsætninger, kompetencebedømmelse, gyldighed, beføjelser og betingelser, kursusindhold samt forlængelse og fornyelse. For eksaminatorers vedkommende bør kravene ændres med hensyn til eksaminatorbeviser, standardisering, forudsætninger, kompetencebedømmelse, gyldighed, beføjelser og betingelser samt forlængelse og fornyelse.

<sup>(1)</sup> EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

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

- (7) Forordning (EU) 2018/1139 åbner mulighed for at anerkende træning og erfaring på luftfartøjer, der ikke er omfattet af forordning (EU) 2018/1139 (bilag I »Luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 3, litra d)«) med henblik på at opnå et del-FCL-certifikat. Derfor bør de relevante regler for træningsorganisationer og kompetente myndigheder ændres for at muliggøre en sådan anerkendelse.
- (8) Gennemførelsen af reglerne vedrørende anmeldte træningsorganisationer (DTO) <sup>(3)</sup> afslørede et behov for at præcisere de gældende regler, således at et effektivt myndighedstilsyn med DTO sikres. Kravene bør ændres for at sikre, at muligheden for at følge træning i en DTO kun bør tillades, hvis den pågældende DTO er beliggende inden for det område, for hvilket medlemsstaterne er ansvarlige i henhold til Chicagokonventionen.
- (9) Ved gennemførelsen af reglerne om muligheden for at overføre del-FCL-certifikater og tilhørende helbredsgodkendelser er det konstateret, at der er behov for at præcisere de involverede kompetente myndigheders ansvar og timingen af overførslen af ansvaret for at føre tilsyn. Derfor bør de relevante regler ændres.
- (10) Foranstaltningerne i denne forordning er blevet foreslået i udtalelse nr. 05/2017 afgivet af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur i henhold til artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 og i forbindelse med efterfølgende tekniske drøftelser.
- (11) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

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

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

»3) forskellige helbredsgodkendelser til piloter, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af helbredsgodkendelser samt helbredsgodkendelsesindehavernes rettigheder og ansvar«.

- 2) I artikel 2 udgår nr. 4), 9), 10) og 13).

- 3) Artikel 4, stk. 1, udgår.

- 4) Artikel 4, stk. 6, affattes således:

»6. Uanset stk. 3 skal indehavere af beviser som klasserettighedsinstruktører eller -eksaminatorer, som har beføjelser til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, have disse beføjelser konverteret til et bevis for typerettighedsinstruktører eller -eksaminatorer for flyvemaskiner med én pilot.«

- 5) Artikel 5 udgår.

- 6) Artikel 9, stk. 1, affattes således:

»1. Med henblik på udstedelsen af del-FCL-certifikater i henhold til bilag I skal træning, der er påbegyndt forud for denne forordnings anvendelse i henhold til JAR og procedurer og under tilsyn af en medlemsstat, som er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse inden for det fælles luftfartsmyndighedssystem i relation til de relevante JAR, godskrives fuldt ud, forudsat at træning og prøve blev afsluttet senest den 8. april 2016, og der udstedes et del-FCL-certifikat senest den 1. april 2020.«

(<sup>3</sup>) Kommissionens forordning (EU) 2018/1119 af 31. juli 2018 om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår anmeldte træningsorganisationer (EUT L 204 af 13.8.2018, s. 13).

7) I artikel 10a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Organisationer er i overensstemmelse med artikel 24, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139 kun berettigede til at træne piloter, der opererer de i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) og ii), i forordning (EU) 2018/1139 omhandlede luftfartøjer, hvis disse organisationer har fået udstedt en godkendelse af den kompetente myndighed, hvori det bekræftes, at de opfylder de væsentlige krav i bilag IV til forordning (EU) 2018/1139 og kravene i bilag VII til nærværende forordning. Under henvisning til artikel 24, stk. 6, i forordning (EU) 2018/1139 er organisationer, hvis hovedforretningssted er beliggende i en medlemsstat, dog berettigede til at udføre den træning, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.110 i bilag VIII til nærværende forordning, uden en sådan godkendelse inden for det område, for hvilket medlemsstaterne er ansvarlige i henhold til Chicagokonventionen, hvis de har afgivet en erklæring til den kompetente myndighed i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i punkt DTO.GEN.115 i nævnte bilag, og den kompetente myndighed har godkendt træningsprogrammet, hvis dette kræves i henhold til punkt DTO.GEN.230, litra c), i nævnte bilag.«

b) Stk. 2, 3 og 4 udgår.

8) Artikel 10b, stk. 2 og 3, udgår.

9) Artikel 10c, stk. 2 og 3, udgår.

10) Artikel 11, stk. 2, udgår.

11) Artikel 11a, stk. 2 og 3, udgår.

12) Artikel 12, stk. 1b, 2, 3, 5 og 6 udgår.

13) Artikel 12, stk. 7, affattes således:

»7. Anvender en medlemsstat kravene i stk. 2a og 4, skal den underrette Kommissionen og agenturet herom. I underretningen beskrives årsagerne til denne undtagelse og et gennemførelsesprogram med en tids- og handlingsplan.«

14) Bilag I (del-FCL), bilag VI (del-ARA) og bilag VIII (del-DTO) ændres i overensstemmelse med bilaget til denne forordning.

## Artikel 2

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

Nummer 57), 58), 59) og 66) i bilaget til nærværende forordning finder dog anvendelse fra den 21. december 2019.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. oktober 2019.

På Kommissionens vegne

Formand

Jean-Claude JUNCKER

## BILAG

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

- 1) Punkt FCL.010 ændres således:
  - a) følgende definition indsættes efter definitionen af »vinkeloperation (angular operation)«:

»kompetencebedømmelse«: demonstration af færdigheder, viden og holdninger med henblik på den første udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et instruktør- eller eksaminatorbevis«
  - b) følgende definition indsættes efter definitionen af »flyve- og navigationsproceduretræner«:

»flyves udelukkende med reference til instrumenter«: piloterne flyver luftfartøjet uden ydre visuelle referencer under simulerede eller faktiske instrumentvejrforhold (IMC)«
  - c) følgende definition indsættes efter definitionen af »lineær operation«:

»ruteflyvning under tilsyn (LIFUS)«: ruteflyvning efter et godkendt ZFTT-rettighedskursus (nulflyvetidstræning) eller ruteflyvning som krævet ifølge en rapport over data om operationel egnethed (OSD)«
  - d) følgende definition indsættes efter definitionen af »nat«:

»OSD«: de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012«
  - e) følgende definition indsættes efter definitionen af »luftfartøjstype«:

»typerettigheds- og certifikatpåtegningsliste«: en af agenturet offentliggjort liste, som er baseret på resultatet af OSD-evalueringen, og som indeholder klasser af flyvemaskiner og luftfartøjstyper med henblik på udstedelse af flyvebesætningscertifikater«
  - f) definitionen af »nat« affattes således:

»nat«: perioden mellem afslutningen på civilt aftentusmørke og begyndelsen på civilt morgentusmørke eller den periode mellem solnedgang og solopgang, som er foreskrevet af vedkommende myndighed«
  - g) definitionen af »andre træningsanordninger (OTD)« affattes således:

»andre træningsanordninger (OTD)«: andre træningsanordninger end FSTD, som giver mulighed for træning, hvor det ikke er nødvendigt med et komplet cockpitmiljø«
  - h) definitionen af »duelighedsprøve« affattes således:

»duelighedsprøve«: demonstration af færdigheder med henblik på forlængelse eller fornyelse af rettigheder eller beføjelser, herunder en sådan mundtlig prøve, som måtte være påkrævet«.
- 2) Punkt FCL.025 ændres således:
  - a) Litra a), nr. 1), affattes således:

»1) Ansøgere skal tage alle teoriprøver til et bestemt certifikat eller en rettighed under den samme medlemsstats kompetente myndigheds ansvar.«
  - b) Litra b) affattes således:
    - »b) Beståkrav
      - 1) En teoriprøve vil være bestået, hvis ansøgeren opnår mindst 75 % af de point, der er tildelt den pågældende besvarelse. Der gives ikke strafpoint.
      - 2) Medmindre andet er fastlagt i denne del, har en ansøger bestået den krævede teoriprøve for det relevante pilotcertifikat eller den relevante rettighed, hvis vedkommende har bestået alle de krævede eksamensopgaver under teoriprøven inden for 18 måneder fra udgangen af den kalendermåned, hvor ansøgeren for første gang brugte et prøvforsøg.
      - 3) Hvis en ansøger til en teoriprøve for et ATPL eller med henblik på udstedelse af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat (CPL), en instrumentrettighed (IR) eller en route-instrumentrettighed (EIR) ikke har bestået en af eksamensopgaverne under teoriprøven efter fire forsøg eller ikke har bestået alle opgaver efter enten seks forsøg eller inden for den periode, der er nævnt i litra b), nr. 2), skal vedkommende besvare alle eksamensopgaverne under teoriprøven på ny.

- 4) Hvis personer, der ansøger om udstedelse af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL), et privat pilotcertifikat (PPL), et pilotcertifikat til svæveflyvemaskine (SPL) eller et pilotcertifikat til balloner (BPL), ikke har bestået en af eksamensopgaverne under teoriprøven efter fire forsøg eller ikke har bestået alle opgaver inden for den periode, der er nævnt i litra b), nr. 2), skal de besvare alle eksamensopgaverne under teoriprøven på ny.
- 5) Før ansøgerne tager teoriprøven en gang til, skal de have ekstra træning hos en DTO eller en ATO. Omfanget af den påkrævede træning fastlægges af DTO eller ATO på grundlag af ansøgernes behov.»
- 3) Punkt FCL.040 affattes således:
- »FCL.040 Udøvelse af beføjelser tilknyttet et certifikat**
- Udøvelse af de beføjelser, et certifikat giver, afhænger af gyldigheden af eventuelle rettigheder tilknyttet certifikatet, og helbredsmyndigheden alt efter hvilke beføjelser, der udøves.«
- 4) Punkt FCL.055 affattes således:
- »FCL.055 Sprogfærdigheder**
- a) Generelt. Flyvemaskinepiloter, helikopterpiloter, VTOL-luftfartøjspiloter og luftskibspiloter, der skal bruge radiotelefonen, må ikke udøve beføjelser tilknyttet deres certifikater og rettigheder, medmindre de har en sprogpåtegning på deres certifikat om sprogfærdighed i enten engelsk eller det sprog, der bruges til radiokommunikation på flyvningen. Påtegningen skal angive sproget, færdighedsniveauet og gyldighedsdatoen, og den skal være opnået efter en procedure, som en kompetent myndighed har fastlagt. Det acceptable minimumsfærdighedsniveau er det operative niveau (niveau 4) i overensstemmelse med tillæg 2 til dette bilag.
- b) En ansøger til en sprogpåtegning skal i overensstemmelse med tillæg 2 til dette bilag mindst demonstrere sprogfærdigheder på operativt niveau både i anvendelsen af fraseologi og almindeligt sprog over for en sagkyndig, der er certificeret af en kompetent myndighed, eller et organ, der udfører sprogtest, og som er godkendt af en kompetent myndighed, alt efter hvad der er relevant. For at gøre dette skal ansøgeren demonstrere evnen til at:
- 1) kommunikere effektivt udelukkende verbalt og ansigt til ansigt
  - 2) udtrykke sig præcist og klart om almindelige og faglige spørgsmål
  - 3) anvende relevante kommunikationsstrategier til at udveksle meddelelser og afklare misforståelser i en almindelig eller arbejdsrelateret situation
  - 4) klare sproglige udfordringer som følge af en komplikation eller uventet begivenhed i forbindelse med en rutinearbejdssituation eller en kommunikationsopgave, som de ellers er fortrolige med, og
  - 5) anvende en dialekt eller accent, der er forståelig i luftfartsmiljøet.
- c) Undtagen for piloter, som har demonstreret sprogfærdigheder på ekspertniveau (niveau 6) i overensstemmelse med tillæg 2 til dette bilag, skal sprogpåtegningen revurderes:
- 1) hvert fjerde år ved operativt niveau (niveau 4) eller
  - 2) hvert sjette år ved udvidet niveau (niveau 5).
- d) Specifikke krav til indehavere af en instrumentrettighed (IR) eller en route-instrumentrettighed (EIR). Uanset ovenstående bestemmelser skal indehavere af en IR eller en EIR have demonstreret evnen til at anvende engelsk på et tilstrækkeligt færdighedsniveau, jf. definitionen i tillæg 2 til dette bilag.
- e) Sprogfærdigheder og evnen til at bruge engelsk demonstreres for IR- og EIR-indehaveres vedkommende ved hjælp af en metode, som fastlægges af en kompetent myndighed.«
- 5) Punkt FCL.060, litra c), nr. 2), affattes således:
- »2) Opfylder piloten ikke kravet i nr. 1), skal vedkommende gennemføre en træningsflyvning med en instruktør, der i henhold til subpart J er kvalificeret til at instruere i den pågældende luftfartøjstype. Træningsflyvningen skal udføres i luftfartøjet eller en FFS af den luftfartøjstype, der skal anvendes, og den skal mindst omfatte de krav, der er beskrevet i litra b), nr. 1) og 2), før vedkommende kan udøve sine beføjelser.«
- 6) I punkt FCL.115 tilføjes følgende nye litra d):
- »d) I forbindelse med træning med henblik på at opnå beføjelse til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor — søklasse skal elementerne i tillæg 9 til dette bilag, afsnit B. (Specifikke krav for flyvemaskinekategori), nr. 7 (Klasserettigheder — sø), tages i betragtning.«

7) Punkt FCL.120 affattes således:

**»FCL.120LAPL — Teoriprøve**

a) Personer, der ansøger om et LAPL(A) henholdsvis et LAPL(H), skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende emner:

1) generelle emner:

- luftfartsret og procedurer for flyvekontrol (ATC)
- menneskelig ydeevne
- meteorologi
- kommunikation
- navigation.

2) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:

- flyveprincipper
- operationelle procedurer
- flyvepræstation og -planlægning
- generel viden om luftfartøjer.

b) Personer, der ansøger om et LAPL(B) henholdsvis et LAPL(S), skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende:

1) generelle emner:

- luftfartsret og procedurer for flyvekontrol (ATC)
- menneskelig ydeevne
- meteorologi
- kommunikation.

2) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:

- flyveprincipper
- operationelle procedurer
- flyvepræstation og -planlægning
- generel viden om luftfartøjer og
- navigation.«

8) Punkt FCL.105.A affattes således:

**»FCL.105.ALAPL(A) — Beføjelser og betingelser**

a) Beføjelser

En indehaver af et LAPL til flyvemaskiner har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor — land (SEP(land)), enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor — sø (SEP(sø)) eller TMG med en maksimal certificeret startmasse på 2 000 kg eller derunder med højst 3 passagerer, således at der aldrig er flere end 4 personer om bord på luftfartøjet.

b) Betingelser

- 1) Indehavere af et LAPL(A) må udelukkende medbringe passagerer, hvis de efter udstedelsen af certifikatet har fuldført 10 timers flyvetid som luftfartøjschef om bord på flyvemaskiner eller TMG.
- 2) Indehavere af et LAPL(A), som har været indehaver af et ATPL(A), et MPL(A), et CPL(A) eller et PPL(A), er undtaget fra kravene i litra b), nr. 1).«

9) Punkt FCL.135.A, litra b), affattes således:

»b) For at udvide beføjelserne til en anden variant inden for en klasse skal piloten gennemføre enten difference- eller rutineopbygnings træning. Differencetræningen indføres i pilotens logbog eller i et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren.«

10) Punkt FCL.140.A affattes således:

**»FCL.140.ALAPL(A) — Krav om nylig erfaring**

- a) Indehavere af et LAPL(A) må udelukkende udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat, hvis de i løbet af de seneste to år har opfyldt en eller flere af følgende betingelser som piloter på flyvemaskiner eller TMG:
- 1) de har fuldført mindst 12 timers flyvetid som luftfartøjschef, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, herunder:
    - 12 starter og landinger og
    - opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør
  - 2) de har bestået en LAPL(A)-duelighedsprøve med en eksaminator. Programmet for duelighedsprøven skal være baseret på den praktiske prøve for LAPL(A).
- b) Hvis indehavere af et LAPL(A) har såvel SEP(land)- som SEP(sø)-beføjelse, opfylder de muligvis kravene i litra a), nr. 1), i en af klasserne eller en kombination heraf, som skal være gyldig for begge beføjelser. Der skal til dette formål fuldføres mindst 1 time af den påkrævede flyvetid og 6 af de krævede 12 starter og landinger i hver klasse.«

11) Punkt FCL.140.H affattes således:

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

Indehavere af et LAPL(H) må udelukkende udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat på en bestemt type, hvis de inden for de seneste 12 måneder har enten:

- a) fuldført mindst seks timers flyvetid på helikoptere af den pågældende type som luftfartøjschef, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, herunder seks starter, indflyvninger og landinger, og fuldført opfriskningstræning på mindst 1 time af den samlede flyvetid med en instruktør, eller
- b) bestået en duelighedsprøve med en eksaminator på den relevante type, før de igen udøver beføjelser tilknyttet deres certifikat. Dette program for duelighedsprøven skal være baseret på den praktiske prøve for LAPL(H).«

12) Punkt FCL.215 affattes således:

**»FCL.215 Teoriprøve**

- a) Personer, der ansøger om et PPL, skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende emner:
- 1) generelle emner:
    - luftfartsret
    - menneskelig ydeevne
    - meteorologi
    - kommunikation og
    - navigation.
  - 2) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:
    - flyveprincipper
    - operationelle procedurer
    - flyvepræstation og -planlægning og
    - generel viden om luftfartøjer.
- b) Personer, der ansøger om et BPL eller SPL, skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende emner:
- 1) generelle emner:
    - luftfartsret
    - menneskelig ydeevne
    - meteorologi
    - kommunikation.

- 2) specifikke emner om de forskellige luftfartøjskategorier:
- flyveprincipper
  - operationelle procedurer
  - flyvepræstation og -planlægning
  - generel viden om luftfartøjer og
  - navigation.«
- 13) Punkt FCL.205.A, litra a), affattes således:
- »a) Indehavere af et PPL(A) har beføjelser til vederlagsfrit at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på flyvemaskiner eller TMG i ikke-erhvervsmæssige operationer og udføre alle beføjelser, som tildeles indehavere af et LAPL(A).«
- 14) Punkt FCL.205.H, litra a), affattes således:
- »a) Indehaveren af et PPL(H) har beføjelser til vederlagsfrit at fungere som luftfartøjschef eller andenpilot på helikoptere i ikke-erhvervsmæssige operationer og udføre alle beføjelser, som tildeles indehavere af et LAPL(H).«
- 15) Punkt FCL.625 affattes således:
- »FCL.625IR — Gyldighed, forlængelse og fornyelse**
- a) Gyldighed
- En IR er gyldig i ét år.
- b) Forlængelse
- 1) En IR skal forlænges inden for tre måneder umiddelbart forud for rettighedens udløbsdato ved at overholde kriterierne for forlængelse for den relevante luftfartøjskategori.
  - 2) Vælger ansøger at opfylde kravene med henblik på forlængelse tidligere end foreskrevet i nr. 1), indledes den nye gyldighedsperiode fra datoen for duelighedsprøven.
  - 3) Ansøgere, som ikke består det relevante afsnit af en IR-duelighedsprøve før udløbsdatoen, må udelukkende udføre de pågældende IR-beføjelser, hvis de har bestået IR-duelighedsprøven.
- c) Fornyelse
- Hvis en IR er udløbet, skal ansøger for at forny deres beføjelser overholde alle følgende betingelser:
- 1) opfriskningstræning fuldføres hos en ATO, hvis den pågældende ATO finder dette nødvendigt for at nå op på det færdighedsniveau, der kræves for at bestå instrumentdelen af den praktiske prøve i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag
  - 2) en duelighedsprøve består i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag i den relevante luftfartøjskategori
  - 3) den relevante klasse- eller typerettighed indehaves, medmindre andet er angivet i dette bilag.
- d) Hvis IR'en ikke er blevet forlænget eller fornyet i de foregående syv år, skal personer, der ansøger om den pågældende IR, på ny bestå teori- og den praktiske prøve for IR.
- e) Indehavere af en gyldig IR på et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med kravene i bilag 1 til Chicagokonventionen, fritages for at opfylde kravene i litra c), nr. 1), og litra d), i forbindelse med fornyelse af IR-beføjelserne på certifikater, som er udstedt i overensstemmelse med dette bilag.
- f) Den duelighedsprøve, der er nævnt i litra c), nr. 2), og litra e), kan kombineres med en duelighedsprøve med henblik på fornyelse af den relevante klasse- eller typerettighed.«
- 16) Punkt FCL.625.A, litra a), affattes således:
- »a) Forlængelse.
- For at forlænge en IR(A) skal ansøgere:
- 1) indehave den relevante klasse- eller typerettighed, medmindre forlængelsen af IR kombineres med fornyelsen af den relevante klasse- eller typerettighed



- 2) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag, hvis forlængelsen af IR kombineres med forlængelsen af en klasse- eller typerettighed
- 3) hvis forlængelsen af IR ikke kombineres med forlængelsen af en klasse- eller typerettighed:
  - i) fuldføre afsnit 3b og de emner i afsnit 1, der er relevante for den planlagte flyvning, i den duelighedsprøve, der er foreskrevet i tillæg 9 til dette bilag, for flyvemaskiner med én pilot og
  - ii) fuldføre afsnit 6 i duelighedsprøven for flyvemaskiner med én pilot i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag udelukkende med reference til instrumenter for flermotorede flyvemaskiner.
- 4) En FNPT II eller en FFS, der repræsenterer den relevante flyvemaskineklasse eller -type, kan anvendes med henblik på forlængelse i medfør af nr. 2), forudsat at mindst hver anden duelighedsprøve med henblik på en forlængelse af en IR(A) udføres i en flyvemaskine.«

17) Punkt FCL.625.H affattes således:

»**FCL.625.HIR(H) — Forlængelse**

a) For at forlænge en IR(H) skal ansøgere:

- 1) indehave den relevante typerettighed, medmindre forlængelsen af IR kombineres med fornyelsen af den relevante typerettighed
- 2) bestå en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag for den relevante helikoptertype, hvis forlængelsen af IR kombineres med forlængelsen af en typerettighed
- 3) fuldføre afsnit 5 og de relevante emner i afsnit 1 i den duelighedsprøve, der er fastlagt i tillæg 9 til dette bilag, for den relevante helikoptertype, hvis forlængelsen af IR ikke kombineres med forlængelse af en typerettighed.

b) En FTD 2/3 eller en FFS, der repræsenterer den relevante helikoptertype, kan anvendes til duelighedsprøven i medfør af litra a), nr. 3), forudsat at mindst hver anden duelighedsprøve med henblik på en forlængelse af en IR(H) udføres i en helikopter.

c) Der godskrives i overensstemmelse med tillæg 8 til dette bilag.«

18) Punkt FCL.710 affattes således:

»**FCL.710 Klasse- og typerettigheder — varianter**

a) Piloter skal fuldføre difference- eller rutineopbygningstræning for at udvide deres beføjelser til en anden luftfartøjsvariant inden for en klasse- eller typerettighed. I forbindelse med varianter inden for en klasse- eller typerettighed skal difference- eller rutineopbygningstræningen omfatte de relevante elementer, der er defineret i de pågældende OSD, hvis det er relevant.

b) Differencetræningen gennemføres hos en af følgende:

- 1) en ATO
- 2) en DTO for så vidt angår luftfartøjer, der er omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra a), nr. 1) c), og litra a), nr. 2) c), i bilag VIII
- 3) en AOC-indehaver, som har et godkendt differencetræningsprogram for den relevante klasse eller type.

c) Uanset kravet i litra b) må differencetræning for TMG, enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor (SEP), enmotorede flyvemaskiner med turbinemotorer (SET) og flermotorede flyvemaskiner med stempelmotor (MEP) udføres af en behørigt kvalificeret instruktør, medmindre andet er fastsat i de pågældende OSD.

d) Har piloter ikke fløjet den pågældende variant inden for en periode på to år efter differencetræningen, jf. litra b), skal der fuldføres yderligere differencetræning eller en duelighedsprøve på varianten, bortset fra typer eller varianter inden for klasserettigheder til SEP og TMG.

e) Differencetræningen eller duelighedsprøven på den pågældende variant skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren eller eksaminatoren, alt efter hvad der er relevant.«

19) I punkt FCL.725, litra b), tilføjes følgende nr. 5):

»5) For enmotorede flyvemaskiner med én pilot og flermotorede flyvemaskiner (sø) med én pilot skal prøven være skriftlig og indeholde mindst 30 multiple choice-spørgsmål.«

20) Punkt FCL.740 affattes således:

**»FCL.740 Gyldighed og fornyelse af klasse- og typerettigheder**

a) Gyldighed

Gyldighedsperioden for klasse- og typerettigheder er ét år, bortset fra klasserettigheder til enmotorede luftfartøjer med én pilot, som har en gyldighedsperiode på to år, medmindre andet er fastlagt i OSD. Vælger piloter at opfylde kravene med henblik på forlængelse tidligere end foreskrevet i FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL og FCL.740.As, indledes den nye gyldighedsperiode fra datoen for duelighedsprøven.

b) Fornyelse

I forbindelse med fornyelse af en klasse- eller typerettighed skal ansøgeren opfylde alle følgende betingelser:

- 1) en duelighedsprøve i overensstemmelse med tillæg 9 til dette bilag består
- 2) forud for den i nr. 1) omhandlede duelighedsprøve udføres opfriskningstræning hos en ATO, hvis ATO'en finder det nødvendigt med henblik på at nå færdighedsniveauet for på sikker vis at kunne operere den relevante luftfartøjsklasse eller -type, medmindre vedkommende er indehaver af en gyldig rettighed for den samme luftfartøjsklasse eller -type på et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1, og hvis vedkommende har ret til at udøve de beføjelser, der er tilknyttet denne rettighed. Ansøgeren må gennemføre træningen:
  - i) hos en DTO eller en ATO, hvis den udløbne rettighed vedrørte en klasserettighed til ikke-højtydende enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor, en TMG-klasserettighed eller en typerettighed til enmotorede helikoptere som omhandlet i punkt DTO.GEN.110, litra a), nr. 2) c), i bilag VIII
  - ii) hos en DTO eller en ATO eller med en instruktør, hvis rettigheden udløb for højst tre år siden, og rettigheden vedrørte en klasserettighed til ikke-højtydende enmotorede luftfartøjer med stempelmotor eller en TMG-klasserettighed.
- 3) Uanset litra b), nr. 1) og 2), er piloter, som indehaver en prøveflyvningsrettighed udstedt i henhold til punkt FCL.820, som deltog i prøveflyvninger i forbindelse med udvikling, certificering eller produktion af en luftfartøjstype, og som har fuldført enten 50 timers samlet flyvetid eller 10 timers flyvetid som luftfartøjschef på prøveflyvninger på den pågældende type i året forud for datoen for deres ansøgning, berettiget til at ansøge om forlængelse eller fornyelse af den relevante typerettighed.«

21) Punkt FCL.805, litra d), affattes således:

- »d) Beføjelser i tilknytning til rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner og bannere begrænses til flyvemaskiner eller TMG, henholdsvis luftfartøjer, som flyveinstruktionen blev fuldført på. Beføjelserne til at slæbe bannere begrænses til den slæbemetode, der blev anvendt i forbindelse med flyveinstruktionen. Beføjelserne udvides, hvis piloter har fuldført mindst tre træningsflyvninger med dobbeltstyring, der omfatter det fulde træningsprogram for slæbning i det relevante luftfartøj og metoden til slæbning af banner.«

22) I punkt FCL.810, litra a), nr. 1), affattes indledningen således:

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

23) Punkt FCL.815, litra e), affattes således:

»e) Forlængelse

For at få forlænget en rettighed til bjergflyvning skal ansøgere enten:

- 1) i de foregående to år have fuldført mindst seks landinger på en overflade, som kræver en rettighed til bjergflyvning, eller
- 2) bestå en duelighedsprøve, der er i overensstemmelse med kravene i litra c).«

24) Punkt FCL.900, litra c), affattes således:

»c) Instruktion, som gives uden for medlemsstaternes område

- 1) Uanset litra a) skal den kompetente myndighed i tilfælde af, at flyveinstruktion i forbindelse med et træningskursus, som er godkendt i henhold til dette bilag, finder sted uden for det område, hvor medlemsstaterne er ansvarlige i henhold til Chicagokonventionen, udstede et instruktørbevis til ansøgere, som:
  - i) er indehaver af et pilotcertifikat, der opfylder alle følgende kriterier:
    - A) det er i overensstemmelse med Chicagokonventionens bilag 1
    - B) det er under alle omstændigheder mindst et CPL for den relevante luftfartøjskategori med en relevant rettighed eller et relevant certifikat
  - ii) opfylder kravene i denne subpart for udstedelse af det relevante instruktørbevis
  - iii) over for den kompetente myndighed demonstrerer en tilstrækkelig viden om de europæiske flyvesikkerhedsregler til at kunne udøve instruktørbeføjelser i overensstemmelse med dette bilag.
- 2) Beviset skal afgrænses til alene at give flyveinstruktion i forbindelse med et træningskursus, som er godkendt i henhold til dette bilag, og som opfylder alle følgende betingelser:
  - i) den gives uden for det område, som medlemsstaterne er ansvarlige for i henhold til Chicagokonventionen.
  - ii) den gives til flyveelever, som har tilstrækkelige færdigheder i det sprog, flyveinstruktionen gives på.«

25) Punkt FCL.935, litra a), affattes således:

»a) Bortset fra instruktører i samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer (MCCI), instruktører i syntetisk flyvetræning (STI), bjergflyvningsinstruktører (MI) og prøvflyvningsinstruktører (FTI) skal ansøgere til et instruktørbevis bestå en kompetencebedømmelse i den relevante luftfartøjskategori, i den relevante klasse eller type eller en FSTD, for at demonstrere over for en eksaminator, som er kvalificeret i henhold til subpart K i dette bilag, at de har evnen til at instruere en flyveelev med henblik på det niveau, der kræves for udstedelse af det relevante certifikat, den relevante rettighed eller det relevante bevis.«

26) Punkt FCL.940 affattes således:

**»FCL.940Instruktørbevisets gyldighed**

Bortset fra MI og uanset punkt FCL.900, litra b), nr. 1), og punkt FCL.915, litra e), nr. 2), er instruktørbeviser gyldige i en periode på tre år.«

27) Punkt FCL.905.FI affattes således:

**»FCL.905.FIBeføjelser og betingelser**

FI har beføjelser til at give flyveinstruktion med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af:

- a) et PPL, SPL, BPL og LAPL i den relevante luftfartøjskategori
- b) klasse- og typerettigheder til luftfartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot; klasse- og gruppeudvidelser for balloner og »class recencies« (nylig erfaring) for svæveflyvemaskiner
- c) klasse- og typerettigheder for flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, i operationer udført med flere piloter, hvis FI opfylder en eller flere af følgende betingelser:
  - 1) vedkommende har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter
  - 2) vedkommende har fuldført alt følgende:
    - i) mindst 500 timer som pilot i operationer med flere piloter på flyvemaskiner
    - ii) træningskurset for MCCI i overensstemmelse med punkt FCL.930.MCCI
- d) typerettigheder til luftskibe med én eller flere piloter

- e) et CPL i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI har fuldført mindst 200 timers flyveinstruktion i den pågældende luftfartøjskategori
- f) rettigheden til natflyvning, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:
- 1) er kvalificeret til at flyve om natten i den relevante luftfartøjskategori
  - 2) har demonstreret evnen til at instruere om natten over for en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med litra j)
  - 3) opfylder kravet til naterfaring som fastsat i punkt FCL.060, litra b), nr. 2)
- g) en slæberettighed, rettighed til kunstflyvning, eller hvis vedkommende er i besiddelse af et FI(S), en rettighed for svæveflyvemaskine, der anvendes til skyflyvning, forudsat at sådanne beføjelser haves, og at FI over for en FI, som er kvalificeret i overensstemmelse med litra j), har demonstreret evnen til at give instruktion i forbindelse med den pågældende rettighed
- h) en EIR eller IR i den relevante luftfartøjskategori, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:
- 1) har fuldført mindst 200 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf højst 50 timer må være instrumenttid på jorden i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II
  - 2) har fuldført IRI-træningskurset som flyveelev og bestået en kompetencebedømmelse for IRI-beviset
  - 3) opfylder kravene i punkt FCL.915.CRI, litra a), FCL.930.CRI og FCL.935 for så vidt angår flermotorede flyvemaskiner og punkt FCL.910.TRI, litra c), nr. 1), og punkt FCL.915.TRI, litra d), nr. 2), for så vidt angår flermotorede helikoptere
- i) klasse- eller typerettigheder til flermotorede fartøjer med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis FI opfylder følgende betingelser:
- 1) for så vidt angår flyvemaskiner opfylder kravene i punkt FCL.915.CRI, litra a), punkt FCL.930.CRI og punkt FCL.935
  - 2) for så vidt angår helikoptere opfylder kravene i punkt FCL.910.TRI, litra c), nr. 1), og punkt FCL.915.TRI, litra d), nr. 2)
- j) et FI-, et IRI-, et CRI-, et STI- eller et MI-bevis, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:
- 1) de har fuldført mindst 50 timers flyveinstruktion eller 150 starter under flyveinstruktion i svæveflyvemaskiner for FI(S), mindst 50 timers flyveinstruktion eller 150 starter under flyveinstruktion på balloner for FI(B) og 500 timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori i alle øvrige tilfælde
  - 2) de har bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935 i den relevante luftfartøjskategori ved over for en flyveinstruktørekseksaminator (FIE) at demonstrere evnen til at give instruktion med henblik på det relevante certifikat
- k) et MPL, hvis FI opfylder alle følgende betingelser:
- 1) har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner, herunder mindst 200 timers flyveinstruktion, for den elementære flyvetræning
  - 2) for grundtræningen:
    - i) har en IR til flermotorede flyvemaskiner og beføjelse til at give instruktion med henblik på IR og
    - ii) har fuldført mindst 1 500 timers flyvetid i operationer med flere besætningsmedlemmer.
  - 3) for FI, som allerede er kvalificeret til at give instruktion på integrerede ATP(A)- eller CPL(A)/IR-kurser, kan kravet i nr. 2), ii), erstattes af fuldførelse af et struktureret kursus med træning bestående af:
    - i) MCC-kvalifikation
    - ii) observation af fem sessioner med flyveinstruktion i fase 3 af et MPL-kursus
    - iii) observation af fem sessioner med flyveinstruktion i fase 4 af et MPL-kursus
    - iv) observation af fem vedligeholdende flyvetræningssessioner for besætningsmedlemmer
    - v) indholdet af MCCI-kurset.

I dette tilfælde skal FI gennemføre deres første fem instruktørsessioner under tilsyn af en TRI(A), MCCI(A) eller SFI(A), som er kvalificeret med hensyn til MPL-flyveinstruktion.»

28) Punkt FCL.915.FI ændres således:

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

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

b) litra c) nr. 2), affattes således:

»2) mindst 200 timer som luftfartøjschef, hvis ansøgeren har mindst et PPL(H) og har bestået den CPL-teoriprøve, som kan tages uden at udføre et CPL-teorikursus, og som ikke giver ret til udstedelse af et CPL«

29) I punkt FCL.930.FI tilføjes følgende som litra c):

»c) Ansøgere til et FI-bevis, der har eller har haft et andet instruktørbevis, som er udstedt i overensstemmelse med dette bilag, anses for at opfylde kravene i litra b), nr. 1).«

30) Punkt FCL.940.FI affattes således:

**»FCL.940.FI — Forlængelse og fornyelse**

a) Forlængelse

1) For at få forlænget et FI-bevis skal indehavere opfylde mindst to af følgende tre krav før FI-bevisets udløbsdato:

i) de skal have fuldført:

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

B) mindst 20 timers flyveinstruktion på luftskibe som FI, IRI eller som eksaminator for et FI(A). Hvis beføjelserne til at give instruktion til IR skal forlænges, skal 10 af disse timer være flyveinstruktion for en IR, og de skal være fuldført inden for den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før FI-bevisets udløbsdato

C) mindst 60 starter eller 30 timer under flyveinstruktion på svæveflyvemaskiner, motorsvæveflyvemaskiner eller TMG som FI eller som eksaminator for et FI(S)

D) mindst 6 timer under flyveinstruktion på balloner som FI eller som eksaminator for et FI(B)

ii) de har gennemført opfriskningstræning som FI hos en ATO eller hos den kompetente myndighed. FI(B) og FI(S) må udføre denne opfriskningstræning hos en DTO

iii) de har bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935 inden for den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før FI-bevisets udløbsdato.

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

b) Fornyelse.

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

31) Punkt FCL.905.TRI, litra b) og c), affattes således:

»b) udstedelse af et TRI- eller SFI-bevis, hvis indehaveren opfylder alle følgende betingelser:

1) vedkommende har mindst 50 timers erfaring i instruktion som TRI eller SFI i henhold til denne forordning eller Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012

2) vedkommende har gennemgået flyveinstruktionspensummet for den relevante del af TRI-træningskurset i overensstemmelse med punkt FCL.930.TRI, litra a), nr. 3), til en ATO's skoleleders tilfredshed, og

c) når det gælder TRI i flyvemaskiner med én pilot:

- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis ansøgeren ønsker beføjelser til operationer med én pilot.

TRI(SPA)'s beføjelser kan udvides til flyveinstruktion for typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter, hvis TRI opfylder en eller flere af følgende betingelser:

- i) har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter
  - ii) har mindst 500 timer på flyvemaskiner i operationer med flere piloter og har fuldført et MCCI-træningskursus i overensstemmelse med punkt FCL.930.MCCI.
- 2) MPL-grundkurset, hvis vedkommende får beføjelserne udvidet til operationer med flere piloter og har eller har haft et FI(A)- eller et IRI(A)-bevis.«

32) Punkt FCL.910.TRI affattes således:

**»FCL.910.TRI — Begrænsede beføjelser**

a) Generelt. Hvis TRI-træningen kun udføres på FSTD'er, skal beføjelserne i tilknytning til TRI være begrænset til træning i FSTD'er. Denne begrænsning skal dog omfatte følgende rettigheder til i luftfartøjet at gennemføre:

- 1) LIFUS, forudsat at TRI-træningskurset har omfattet den træning, som er specificeret i punkt FCL.930.TRI, litra a), nr. 4) i)
- 2) landingstræning, forudsat at TRI-træningskurset har omfattet den træning, som er specificeret i punkt FCL.930.TRI, litra a), nr. 4) ii), eller
- 3) den træningsflyvning, der er specificeret i punkt FCL.060, litra c), nr. 2), hvis TRI-træningskurset har omfattet den træning, som er omhandlet i litra a), nr. 1), eller litra a), nr. 2).

Begrænsningen til FSTD ophæves, hvis TRI har fuldført en kompetencebedømmelse i luftfartøjet.

b) TRI'er til flyvemaskiner og til VTOL-luftfartøjer — TRI(A) og TRI(PL). TRI's beføjelser er begrænset til den type flyvemaskine eller VTOL-luftfartøj, i hvilken træningen og kompetencebedømmelsen blev foretaget. Medmindre andet er fastlagt i dataene om operationel egnethed, gælder det, at TRI for at få udvidet beføjelserne i tilknytning til TRI til andre typer skal have:

- 1) fuldført mindst 15 rutesektorer inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen, herunder starter og landinger i den relevante luftfartøjstype, hvoraf højst syv sektorer må fuldføres i en FSTD
- 2) fuldført de relevante dele af den tekniske træning og flyveinstruktionsdelene af det relevante TRI-kursus
- 3) bestået de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 med sigte på over for en FIE eller en TRE, som er kvalificeret i overensstemmelse med subpart K i dette bilag, at demonstrere evnen til at instruere en pilot med henblik på det niveau, der kræves for udstedelse af en typerettighed, herunder briefing før flyvning, efter flyvning og teoriundervisning.

TRI's beføjelser skal udvides til yderligere varianter i overensstemmelse med OSD, hvis TRI har fuldført de relevante dele af den tekniske træning og flyveinstruktionsdelene af det relevante TRI-kursus.

c) TRI til helikoptere — TRI(H).

- 1) TRI(H)'s beføjelser er begrænset til den type helikopter, som kompetencebedømmelsen med henblik på udstedelse af TRI-beviset blev aflagt i. Medmindre andet er fastlagt i data om operationel egnethed, udvides beføjelserne i tilknytning til TRI til andre typer, hvis TRI har:
  - i) fuldført de relevante dele af TRI-kursets tekniske træning og flyveinstruktionsdele

- ii) fuldført følgende inden for de sidste 12 måneder forud for ansøgningsdatoen: mindst 10 timer på den relevante helikoptertype, hvoraf højst 5 timer må fuldføres i en FFS eller FTD 2/3, og
- iii) bestået de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 med sigte på over for en FIE eller en TRE, som er kvalificeret i overensstemmelse med subpart K i dette bilag, at demonstrere evnen til at instruere en pilot med henblik på det niveau, der kræves for udstedelse af en typerettighed, herunder briefing før flyvning, efter flyvning og teoriundervisning.

TRI's beføjelser skal udvides til yderligere varianter i overensstemmelse med OSD, hvis TRI har fuldført de relevante dele af den tekniske træning og flyveinstruktionsdelene af det relevante TRI-kursus.

- 2) Før beføjelserne til TRI(H) udvides fra én pilot til flere piloter på samme helikoptertype, skal indehaveren have fuldført mindst 100 timer i operationer med flere piloter på den pågældende type.
  - d) Uanset ovenstående punkter er indehavere af et TRI-bevis, som har modtaget en typerettighed i overensstemmelse med punkt FCL.725, litra e), berettiget til at få deres TRI-beføjelser udvidet til den nye luftfartøjstype.«
- 33) Punkt FCL.915.TRI, litra c), nr. 1), affattes således:

»c) for et TRI(SPA)-bevis:

- 1) inden for de forudgående 12 måneder før datoen for ansøgningen have fuldført mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger, som luftfartøjschef på den relevante flyvemaskinetype, hvoraf højst 15 sektorer må fuldføres i en FSTD, der repræsenterer den pågældende type, og«

34) Punkt FCL.930.TRI ændres således:

a) Litra a), indledningen, affattes således:

- »a) TRI-træningskurset må kun gennemføres i luftfartøjet, hvis en FSTD ikke er disponibel og tilgængelig, og det skal omfatte:«

b) Litra a), punkt 3, affattes således:

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

c) et nyt nr. 4) tilføjes:

- »4) følgende træning, alt efter hvad der er relevant:

- i) supplerende specifik træning inden udførelse af LIFUS
- ii) supplerende specifik træning inden udførelse af landingstræning. Denne træning i FSTD skal omfatte træning i nødprocedurer i relation til luftfartøjet.«

35) Punkt FCL.935.TRI affattes således:

**»FCL.935.TRI — Kompetencebedømmelse**

- a) Kompetencebedømmelsen for TRI til MPA og PL skal foretages i en FFS. Er FFS ikke disponibel eller tilgængelig, benyttes et luftfartøj.
- b) Kompetencebedømmelsen for TRI på højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot og helikoptere skal udføres i et af følgende:
  - 1) en disponibel og tilgængelig FFS
  - 2) hvis ingen FFS er disponibel eller tilgængelig: i en kombination af FSTD'er og et luftfartøj
  - 3) hvis ingen FSTD er disponibel eller tilgængelig: i et luftfartøj.«

36) Punkt FCL.940.TRI affattes således:

»**FCL.940.TRI — Forlængelse og fornyelse**

a) Forlængelse

1) Flyvemaskiner

For at forlænge et TRI(A)-bevis skal ansøgere inden for de 12 måneder, der går umiddelbart forud for bevisets udløbsdato, opfylde mindst to af de følgende tre krav:

- i) udføre en af følgende dele af et komplet typerettighedstræningskursus eller et periodisk træningskursus: simulatorsession på mindst tre timer eller en luftøvelse på mindst én time bestående af mindst to starter og landinger
- ii) fuldføre opfriskningstræning som TRI(A) hos en ATO
- iii) bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935. Ansøgere, der har opfyldt kravene i punkt FCL.910.TRI, litra b), nr. 3), anses for at opfylde dette krav.

2) Helikoptere og VTOL-luftfartøjer

For at få forlænget et TRI(H)- eller TRI(PL)-bevis skal ansøgere inden for TRI-bevisets gyldighedsperiode opfylde mindst to af de følgende tre krav:

- i) have fuldført mindst 50 timers flyveinstruktion i hver af de luftfartøjstyper, vedkommende har instruktør-beføjelser til, eller i en FSTD, der repræsenterer de pågældende typer, hvoraf mindst 15 timer skal være fuldført inden for den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før TRI-bevisets udløbsdato. For TRI (PL) skal disse timer fuldføres som TRI eller typerettighedseksaminator (TRE), eller som SFI eller syntetisk flyveeksaminator (SFE). For TRI(H) skal den tid, der flyves som FI, instrumentrettighedsinstruktør (IRI), syntetisk træningsinstruktør (STI) eller en hvilken som helst eksaminator, også medregnes til dette formål
- ii) fuldføre opfriskningstræning som TRI(H) eller TRI(PL), alt efter hvad der er relevant, hos en ATO
- iii) i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før bevisets udløbsdato have bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935, FCL.910.TRI, litra b), nr. 3), eller FCL.910.TRI, litra c), nr. 3), alt efter hvad der er relevant.

3) For mindst hver anden forlængelse af et TRI-bevis skal indehavere bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.

4) Hvis TRI indehaver et bevis til flere end én luftfartøjstype inden for samme kategori, skal kompetencebedømmelsen, som er gennemført på en af disse luftfartøjstyper, gælde for en forlængelse af TRI-beviset for de andre typer, som indehaves inden for samme luftfartøjskategori, medmindre andet er fastlagt i OSD.

5) Specifikke krav for forlængelse af et TRI(H)-bevis.

TRI(H), som indehaver et FI(H)-bevis til den relevante type, skal anses for at opfylde kravene i litra a). I dette tilfælde er TRI(H)-beviset gyldigt indtil FI(H)-bevisets udløbsdato.

b) Fornyelse

For at forny et TRI-bevis skal ansøgere inden for de 12 måneder, der går umiddelbart forud for ansøgningsdatoen, have bestået kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 og have fuldført følgende:

1) for flyvemaskiner:

- i) mindst 30 rutesektorer, herunder starter og landinger i den relevante flyvemaskinetype, hvoraf højst 15 sektorer må fuldføres i en FFS
- ii) opfriskningstræning som TRI hos en ATO, hvilket skal omfatte de relevante elementer af TRI-træningskurset

2) for helikoptere og VTOL-luftfartøjer:

- i) mindst 10 timers flyvetid, herunder starter og landinger i den relevante luftfartøjstype, hvoraf højst 5 timer må fuldføres i en FFS eller FTD 2/3



- ii) opfriskningstræning som TRI hos en ATO, hvilket skal omfatte de relevante elementer af TRI-træningskurset
- 3) Hvis ansøgere har været indehaver af et bevis til flere end én luftfartøjstype inden for samme kategori, skal kompetencebedømmelsen, som er gennemført på en af disse luftfartøjstyper, gælde for en forlængelse af TRI-beviset for de andre typer inden for samme luftfartøjskategori, medmindre andet er fastlagt i OSD.«
- 37) I punkt FCL.905.CRI tilføjes følgende litra ba) efter litra b)
- »ba) CRI har beføjelser til at give instruktion i forbindelse med klasse- og typerettigheder for flyvemaskiner med én pilot, bortset fra højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, i operationer udført med flere piloter, hvis CRI opfylder en eller flere af følgende betingelser:
- 1) vedkommende har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter
  - 2) vedkommende har mindst 500 timer på flyvemaskiner i operationer med flere piloter og har fuldført et MCCI-træningskursus i overensstemmelse med punkt FCL.930.MCCL.«
- 38) Punkt FCL.930.CRI, litra a), nr. 3), affattes således:
- »3) 5 timers flyveinstruktion på flermotorede flyvemaskiner eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende flyvemaskineklasse eller -type, herunder mindst 3 timer på flyvemaskinen, eller mindst 3 timers flyveinstruktion på enmotorede flyvemaskiner udført af en FI(A), som er kvalificeret i overensstemmelse med punkt FCL.905.FI, litra j).«
- 39) Punkt FCL.940.CRI affattes således:
- »FCL.940.CRI — Forlængelse og fornyelse**
- a) For at få forlænget et CRI-bevis skal ansøgere inden for CRI-bevisets gyldighedsperiode opfylde mindst to af de følgende tre krav:
- 1) udføre mindst 10 timers flyveinstruktion som CRI. Har ansøgere CRI-beføjelser til både enmotorede og flermotorede flyvemaskiner, deles disse timers flyveinstruktion ligeligt mellem enmotorede og flermotorede flyvemaskiner
  - 2) fuldføre opfriskningstræning som CRI hos en ATO eller hos en kompetent myndighed
  - 3) bestå kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med punkt FCL.935 for flermotorede eller enmotorede flyvemaskiner, alt efter hvad der er relevant.
- b) For mindst hver anden forlængelse af et CRI-bevis skal indehavere have opfyldt kravet i litra a), nr. 3).
- c) Fornyelse
- Er CRI-beviset udløbet, skal det fornyes, hvis ansøgere inden for en periode på 12 måneder forud for datoen for ansøgningen om fornyelse:
- 1) har fuldført opfriskningstræning som CRI hos en ATO eller hos en kompetent myndighed
  - 2) har fuldført kompetencebedømmelsen som påkrævet ifølge punkt FCL.935.«
- 40) Punkt FCL.915.IRI, litra b), nr. 2), affattes således:
- »2) for ansøgere til IR(H) til flermotorede helikoptere opfylde kravene i punkt FCL.905.FI, litra h), nr. 3), ii)«
- 41) Punkt FCL.930.IRI, litra a), nr. 3) ii), affattes således:
- »ii) for IRI(H) mindst 10 timers flyveinstruktion i en helikopter, FFS, FTD 2/3 eller FNPT II/III. For ansøgere med et FI (H)-bevis reduceres disse timer til mindst fem«
- 42) Punkt FCL.905.SFI affattes således:
- »FCL.905.SFI — Beføjelser og betingelser**
- a) SFI har beføjelser til at udføre syntetisk flyveinstruktion inden for den relevante luftfartøjskategori med henblik på:
- 1) forlængelse og fornyelse af en IR, hvis vedkommende har eller har haft en IR i den relevante luftfartøjskategori
  - 2) udstedelse af en IR, hvis vedkommende har eller har haft en IR i den relevante luftfartøjskategori og har fuldført et IRI-træningskursus.

- b) SFI har beføjelser til for flyvemaskiner med én pilot at udføre syntetisk flyveinstruktion med henblik på:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot, hvis ansøgere anmoder om beføjelser til operationer med én pilot.  
  
SFI's beføjelser vedrørende flyvemaskiner med én pilot kan udvides til flyveinstruktion for typerettigheder til højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot i operationer med flere piloter, hvis vedkommende opfylder en eller flere af følgende betingelser:
    - i) vedkommende har eller har haft et TRI-bevis til flyvemaskiner med flere piloter
    - ii) vedkommende har mindst 500 timer på flyvemaskiner i operationer med flere piloter og har fuldført et MCCI-træningskursus i overensstemmelse med punkt FCL.930.MCCI.
  - 2) MCC- og MPL-træningsgrundkurser, hvis SFI(SPA)-beføjelserne er blevet udvidet til operationer med flere piloter i overensstemmelse med nr. 1).

- c) SFI har beføjelser til for flyvemaskiner med flere piloter at udføre syntetisk flyveinstruktion med henblik på:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af typerettigheder til flyvemaskiner med flere piloter, og — hvis ansøgere anmoder om beføjelser til operationer med flere piloter — for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot.
  - 2) træningskurset for MCCI
  - 3) MPL-kurset på grundniveau, mellemniveau og videregående niveau, hvis ansøgeren har eller har haft et FI(A)- eller et IRI(A)-bevis for grundniveauet

- d) SFI har beføjelser til for helikoptere at udføre syntetisk flyveinstruktion med henblik på:
- 1) udstedelse, forlængelse og fornyelse af helikoptertyperettigheder
  - 2) MCC-træning, hvis SFI har beføjelser til at give instruktion med henblik på helikoptere med flere piloter.«

43) Punkt FCL.910.SFI affattes således:

**»FCL.910.SFI — Begrænsede beføjelser**

SFI's beføjelser skal begrænses til den FTD 2/3 eller FFS i den luftfartøjstype, som SFI-træningskurset er blevet gennemført i.

Beføjelserne kan udvides til andre FSTD, der repræsenterer andre typer af samme luftfartøjskategori, når indehaverne har:

- a) fuldført simulatordelen af det relevante typerettighedskursus
- b) fuldført de relevante dele af den tekniske træning og FSTD-delen af flyveinstruktionspensummet for det relevante TRI-kursus
- c) fuldført på et fuldstændigt typerettighedskursus mindst 3 timers flyveinstruktion vedrørende en SFI's opgaver på den relevante type under tilsyn og godkendt af en TRE eller en SFE, der er kvalificeret til dette formål.

SFI's beføjelser skal udvides til yderligere varianter i overensstemmelse med OSD, hvis SFI har fuldført de typer relevante dele af den tekniske træning og FSTD-delen af flyveinstruktionspensummet for det relevante TRI-kursus.«

44) Punkt FCL.930.SFI, litra a), nr. 2), affattes således:

- »2) de relevante dele af den tekniske træning og FSTD-delen af flyveinstruktionspensummet for det relevante TRI-træningskursus.«

45) Punkt FCL.940.SFI affattes således:

»**FCL.940.SFI — Forlængelse og fornyelse**

a) Forlængelse

For at få forlænget et SFI-bevis skal ansøgere før SFI-bevisets udløbsdato opfylde mindst to af de følgende tre krav:

- 1) have fuldført mindst 50 timer som instruktør eller eksaminator i FSTD'er, heraf mindst 15 timer i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før SFI-bevisets udløbsdato
- 2) have fuldført opfriskningstræning som SFI hos en ATO
- 3) have bestået de relevante afsnit af en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.

b) Desuden skal ansøgere på en FFS have gennemført duelighedsprøverne for udstedelse af de specifikke luftfartøjstyretigheder, der repræsenterer de typer, for hvilke beføjelser indehaves.

c) For mindst hver anden forlængelse af et SFI-bevis skal indehavere opfylde kravet i litra a), nr. 3).

d) Hvis SFI indehaver et bevis til flere end én luftfartøjstype inden for samme kategori, skal kompetencebedømmelsen, som er gennemført på en af disse typer, forlænge SFI-beviset for de andre typer, som indehaves inden for samme luftfartøjskategori, medmindre andet er fastlagt i OSD.

e) Fornyelse

For at forny SFI-beviset skal ansøgere inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen om fornyelse, opfylde alle følgende betingelser:

- 1) have fuldført opfriskningstræning som SFI hos en ATO
- 2) have bestået en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935
- 3) på en FSTD have fuldført den praktiske prøve med henblik på udstedelse af de specifikke luftfartøjstyretigheder, der repræsenterer de typer, for hvilke beføjelserne skal fornys.«

46) Punkt FCL.910.STI affattes således:

»**FCL.910.STI — Begrænsede beføjelser**

STI's beføjelser skal begrænses til den FSTD, som STI-træningskurset blev gennemført i.

Beføjelserne kan udvides til andre FSTD'er, der repræsenterer andre luftfartøjstyper, hvis indehaverne inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen, har:

- a) fuldført FSTD-delen af CRI- eller TRI-kurset for den luftfartøjsklasse eller -type, som der anmodes om beføjelser til
- b) bestået det relevante afsnit af duelighedsprøven, jf. tillæg 9 til dette bilag, for den relevante luftfartøjsklasse eller -type i den FSTD, hvori flyveinstruktionen gives.

For en STI(A), som kun instruerer på BITD, skal duelighedsprøven kun omfatte de øvelser, der er relevante for den praktiske prøve med henblik på udstedelse af et PPL(A)

c) udført mindst tre timers flyveinstruktion på et CPL-, IR-, PPL- eller klasse- eller typerettighedskursus under tilsyn af en FI, CRI(A), IRI eller TRI, der er udpeget til formålet af en ATO, herunder mindst 1 times flyveinstruktion under tilsyn af en FIE i den relevante luftfartøjskategori.«

47) Punkt FCL.915.STI affattes således:

»**FCL.915.STI — Forudsætninger**

a) Ansøgere om udstedelse af et STI-bevis skal:

- 1) inden for de tre foregående år inden ansøgningen have eller have haft et pilotcertifikat og instruktørbeføjelser af relevans for de kurser, instruktionen skal gives på

- 2) have gennemført den relevante duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheden i en FSTD inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen.

Personer, som ansøger om udstedelse af et STI(A), og som kun ønsker at instruere på BITD, skal kun fuldføre de øvelser, der er relevante for den praktiske prøve med henblik på udstedelse af et PPL(A)

- b) Foruden de i litra a) fastsatte krav skal personer, som ansøger om udstedelse af et STI(H)-bevis, have fuldført mindst én times flyvetid som observatør i cockpittet på den relevante helikoptertype inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen.«

48) Punkt FCL.940.STI affattes således:

»**FCL.940.STI — Forlængelse og fornyelse af STI-beviset**

a) Forlængelse

For at forlænge STI-beviset skal ansøgere inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for STI-bevisets udløbsdato, opfylde alle følgende betingelser:

- 1) have udført mindst tre timers flyveinstruktion i en FSTD som led i et fuldstændigt CPL-, IR-, PPL-kursus eller et klasse- eller typerettighedskursus
- 2) have bestået de relevante afsnit af duelighedsprøven, jf. tillæg 9 til dette bilag, for den relevante luftfartøjsklasse eller -type i den FSTD, hvori flyveinstruktionen gives.

For STI(A), som kun instruerer på BITD, skal duelighedsprøven kun omfatte de øvelser, der er relevante for en praktisk prøve med henblik på udstedelse af et PPL(A).

b) Fornyelse

For at forny SFI-beviset skal ansøgere inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen om fornyelse:

- 1) fuldføre opfriskningstræning som STI hos en ATO
- 2) bestå de relevante afsnit af duelighedsprøven, jf. tillæg 9 til dette bilag, for den relevante luftfartøjsklasse eller -type i den FSTD, hvori flyveinstruktionen gives.

For en STI(A), som kun instruerer på BITD, skal duelighedsprøven kun omfatte de øvelser, der er relevante for en praktisk prøve med henblik på udstedelse af et PPL(A)

- 3) udføre mindst tre timers flyveinstruktion i den relevante luftfartøjskategori på et fuldstændigt CPL-, IR-, PPL-kursus eller et klasse- eller typerettighedskursus under tilsyn af en FI, CRI, IRI eller TRI, der er udpeget til formålet af en ATO, herunder mindst 1 times flyveinstruktion under tilsyn af en flyveinstruktørekseksaminator (FIE).«

49) Punkt FCL.1000 affattes således:

»**FCL.1000 — Eksaminatorbeviser**

a) Generelt

Indehavere af et eksaminatorbevis skal:

- 1) medmindre andet fremgår af dette bilag have et certifikat, en rettighed eller et bevis, som svarer til dem, som de er autoriseret til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser for, og rettigheden til at give instruktion til dem
- 2) være kvalificeret til at fungere som luftfartøjschef i luftfartøjet under en praktisk prøve, duelighedsprøve eller kompetencebedømmelse, hvis den udføres om bord på luftfartøjet.

b) Særlige betingelser:

- 1) Den kompetente myndighed må udstede et særligt bevis, der giver beføjelser til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser, hvis det ikke er muligt opfylde kravene i denne subpart, på grund af indførelsen af en eller flere af følgende:
  - i) nye luftfartøjer i medlemsstaterne eller i en operatørs flåde

ii) nye træningskurser i dette bilag.

Et sådant bevis skal være begrænset til de praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser, der er nødvendige for at indføre den nye luftfartøjstype eller det nye træningskursus, og det må under alle omstændigheder højst være gyldigt i ét år.

- 2) Indehavere af et bevis, der er udstedt i overensstemmelse med litra b), nr. 1), som ønsker at ansøge om et eksaminatorbevis, skal opfylde forudsætningerne og kravene til forlængelse for den pågældende kategori af eksaminatorbeviset.
- 3) Hvis en kvalificeret eksaminator ikke står til rådighed, kan de kompetente myndigheder i hvert enkelt tilfælde tillade inspektører eller eksaminatorer, der ikke opfylder de relevante krav til instruktør-, type- eller klasseretigheder som specificeret i litra a), at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver og kompetencebedømmelser.

c) Prøve, der tilbydes uden for medlemsstaternes område:

1) Uanset litra a) udsteder den kompetente myndighed i forbindelse med praktiske prøver og duelighedsprøver, der tilbydes uden for det område, som medlemsstaterne er ansvarlige for i henhold til Chicagokonventionen, et eksaminatorbevis til ansøgere, som indehaver et pilotcertifikat, der er i overensstemmelse med bilag 1 til Chicagokonventionen, forudsat at disse ansøgere:

- i) mindst har et certifikat, en rettighed eller et bevis svarende til, hvad de er autoriseret til at udføre praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser for, og i alle tilfælde mindst et CPL
- ii) er kvalificeret til at fungere som luftfartøjschef i luftfartøjet under en praktisk prøve eller duelighedsprøve, hvis den udføres om bord på luftfartøjet
- iii) opfylder kravene i denne subpart for udstedelse af det relevante eksaminatorbevis og
- iii) over for den kompetente myndighed demonstrerer en tilstrækkelig viden om de europæiske flyvesikkerhedsregler til at kunne udøve eksaminatorbeføjelser i overensstemmelse med dette bilag.

2) Det bevis, der nævnes i nr. 1), skal være begrænset til at udføre praktiske prøver og duelighedsprøver:

- i) uden for de områder, som medlemsstaterne er ansvarlige for i henhold til Chicagokonventionen. og
- ii) til piloter, som har tilstrækkelige færdigheder i det sprog, prøven gives på.«

50) Punkt FCL.1005 affattes således:

**»FCL.1005 — Begrænsning af beføjelser i forbindelse med personlige interesser**

Eksaminatorer må ikke udføre:

- a) praktiske prøver eller kompetencebedømmelser med henblik på at udstede et certifikat, en rettighed eller et bevis til ansøgere, som de har givet mere end 25 % af den fornødne flyveinstruktion for det certifikat, den rettighed eller det bevis, som den praktiske prøve eller kompetencebedømmelsen gennemføres med henblik på, og
- b) praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, hvis de ikke er sikre på, at de kan være objektive.«

51) Punkt FCL.1025 affattes således:

**»FCL.1025 — Gyldighed, forlængelse og fornyelse af eksaminatorbeviser**

a) Gyldighed

Et eksaminatorbevis er gyldigt i tre år.

b) Forlængelse

For at forlænge et eksaminatorbevis skal indehavere opfylde alle følgende betingelser:

- 1) inden bevisets udløbsdato have gennemført mindst seks praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser

- 2) i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før bevisets udløbsdato have deltaget i et opfriskningsseminar for eksaminatorer, der er udbudt af den kompetente myndighed eller af en ATO og godkendt af den kompetente myndighed. En eksaminator, der indehaver et bevis for svæveflyvemaskiner eller balloner, kan i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før bevisets udløbsdato have fuldført et opfriskningsseminar for eksaminatorer, der er udbudt af en DTO og godkendt af den kompetente myndighed
- 3) en af de praktiske prøver, duelighedsprøver eller kompetencebedømmelser, der udføres i overensstemmelse med nr. 1), skal finde sted i den umiddelbart forudgående 12-månedersperiode før bevisets udløbsdato, og skal:
  - i) være bedømt af en inspektør fra den kompetente myndighed eller af en ledende eksaminator, som specifikt har fået bemyndigelse dertil af den kompetente myndighed med ansvar for eksaminatorbeviset, eller
  - ii) opfylde kravene i punkt FCL.1020.

Har personer, som ansøger om forlængelse, beføjelser til mere end én eksaminatorkategori, kan alle eksaminatorbeføjelser efter aftale med den kompetente myndighed forlænges, hvis ansøgerne opfylder kravene i litra b), nr. 1) og 2), og punkt FCL.1020 for én af de kategorier af eksaminatorbeviser, som indehaves.

c) Fornyelse

Er beviset udløbet, skal ansøgerne, inden de genoptager udøvelsen af beføjelserne, opfylde kravene i litra b), nr. 2), og punkt FCL.1020 inden for den 12-månedersperiode, der går umiddelbart forud for ansøgningen om fornyelse.

- d) Et eksaminatorbevis kan kun forlænges eller fornys, hvis ansøgere demonstrerer, at de fortsat opfylder de krav, som er fastsat i punkt FCL.1010 og FCL.1030.«

52) Punkt FCL.1005.TRE ændres således:

a) Litra a), nr. 5), affattes således:

»5) kompetencebedømmelser med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et TRI- eller SFI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, hvis de har fuldført mindst tre år som TRE og har gennemgået specifik træning i kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.1015, litra b).«

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

»4) kompetencebedømmelser med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et TRI(H)- eller SFI(H)-bevis, hvis de har fuldført mindst tre år som TRE og har gennemgået specifik træning i kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.1015, litra b).«

53) Punkt FCL.1005.CRE, litra b), affattes således:

»b) duelighedsprøver for:

- 1) forlængelse eller fornyelse af klasse- og typerettigheder
- 2) forlængelse af IR, forudsat at de har fuldført mindst 1 500 timer som piloter på flyvemaskiner og har fuldført mindst 450 timers flyvetid i henhold til IFR
- 3) fornyelse af IR, forudsat at de opfylder de krav, der er fastsat i punkt FCL.1010.IRE, litra a), og
- 4) forlængelse og fornyelse af en EIR, forudsat at de har fuldført mindst 1 500 timer som pilot på flyvemaskiner og opfylder de krav, der er fastsat i punkt FCL.1010.IRE, litra a), nr. 2).«

54) Punkt FCL.1010.CRE, litra b), affattes således:

»b) have et CRI- eller FI-bevis med instruktørbeføjelser til den relevante klasse eller type«

55) Punkt FCL.1010.IRE affattes således:

»FCL.1010.IRE — Forudsætninger

a) IRE(A)

Personer, der ansøger om et IRE-bevis til flyvemaskiner, skal have et IRI(A)- eller et FI(A)-bevis med instruktørbeføjelser til at give instruktion i IR(A) og have fuldført:

- 1) 2 000 timers flyvetid som pilot på flyvemaskiner og

2) 450 timers flyvetid i henhold til IFR, hvoraf 250 timer skal være som instruktør.

b) IRE(H)

Personer, der ansøger om et IRE-bevis til helikoptere, skal have et IRI(H)- eller et FI(H)-bevis med instruktørbeføjelser til at give instruktion i IR(H) og have fuldført:

- 1) 2 000 timers flyvetid som pilot på helikoptere og
- 2) 300 timers instrumentflyvetid i helikoptere, hvoraf 200 timer skal være som instruktør.

c) IRE(As)

Personer, der ansøger om et IRE-bevis til luftskibe, skal have et IRI(As)- eller et FI(As)-bevis med instruktørbeføjelser til at give instruktion i IR(As) og have fuldført:

- 1) 500 timers flyvetid som pilot på luftskibe og
- 2) 100 timers instrumentflyvetid på luftskibe, hvoraf 50 timer skal være som instruktør.«

56) Punkt FCL.1005.SFE affattes således:

**»FCL.1005.SFE — Beføjelser og betingelser**

a) SFE på flyvemaskiner (SFE(A)) og SFE på VTOL-luftfartøjer (SFE(PL))

SFE på flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer har beføjelser til i en FFS — eller med henblik på bedømmelserne i nr. 5) i den relevante FSTD — at udføre følgende:

- 1) praktiske prøver og duelighedsprøver med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder til enten flyvemaskiner eller VTOL-luftfartøjer, alt efter hvad der er relevant
- 2) duelighedsprøver med henblik på forlængelse eller fornyelse af IR, hvis disse kombineres med forlængelse eller fornyelse af en typerettighed, forudsat at de har bestået en duelighedsprøve for luftfartøjstypen, herunder instrumentrettigheden, inden for det seneste år
- 3) praktiske prøver med henblik på udstedelse af ATPL(A)
- 4) praktiske prøver med henblik på udstedelse af MPL, hvis de har opfyldt de krav, der er fastsat i punkt FCL.925, og
- 5) kompetencebedømmelser med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et SFI-bevis i den relevante luftfartøjskategori, hvis de har fuldført mindst tre år som SFE(A) og har gennemgået specifik træning i kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.1015, litra b).

b) SFE til helikoptere (SFE(H))

SFE(H) har beføjelser til i en FFS — eller med henblik på bedømmelserne i nr. 4) i den relevante FSTD — at udføre følgende:

- 1) praktiske prøver og duelighedsprøver med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af typerettigheder
- 2) duelighedsprøver med henblik på forlængelse og fornyelse af IR, hvis disse prøver kombineres med forlængelse eller fornyelse af en typerettighed, forudsat at SFE har bestået en duelighedsprøve for luftfartøjstypen, herunder instrumentrettigheden, inden for det seneste år, der går forud for duelighedsprøven
- 3) praktiske prøver med henblik på udstedelse af ATPL(H) og
- 4) kompetencebedømmelser med henblik på udstedelse, forlængelse eller fornyelse af et SFI(H)-bevis, hvis de har fuldført mindst tre år som SFE(H) og har gennemgået specifik træning i kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.1015, litra b).«

57) Punkt FCL.1010.SFE affattes således:

**»FCL.1010.SFE — Forudsætninger**

a) SFE(A)

Personer, der ansøger om et SFE(A)-bevis, skal opfylde alle følgende betingelser:

- 1) for flyvemaskiner med flere piloter:
  - i) have eller have haft et ATPL(A) og en typerettighed til den relevante flyvemaskintype

- ii) et SFI(A)-bevis til den relevante flyvemaskinetype og
  - iii) have fuldført mindst 1 500 timers flyvetid som piloter på flyvemaskiner med flere piloter
- 2) for højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot:
- i) have eller have haft et CPL(A) eller et ATPL(A) og en typerettighed til den relevante flyvemaskinetype
  - ii) have et SFI(A)-bevis til den relevante flyvemaskineklasse eller -type
  - iii) have fuldført mindst 500 timers flyvetid som piloter på flyvemaskiner med én pilot
- 3) med henblik på den første udstedelse af et SFE-bevis have fuldført mindst 50 timers syntetisk flyveinstruktion som TRI(A) eller SFI(A) på den relevante type.
- b) SFE(H)
- Personer, der ansøger om et SFE(H)-bevis, skal opfylde alle følgende betingelser:
- 1) have eller have haft et ATPL(H) og en typerettighed til den relevante helikoptertype
  - 2) have et SFI(H)-bevis til den relevante helikoptertype
  - 3) have fuldført mindst 1 000 timers flyvetid som piloter på helikoptere med flere piloter
  - 4) med henblik på den første udstedelse af et SFE-bevis have fuldført mindst 50 timers syntetisk flyveinstruktion som TRI(H) eller SFI(H) på den relevante type.«
- 58) Tillæg 1, nr. 1.1 og 1.2, affattes således:
- »1.1. Indehavere af et LAPL i en anden luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et LAPL godskrives fuldt ud i forhold til den teoretiske viden i de generelle emner, der er fastsat i punkt FCL.120. Emnet »navigation« godskrives imidlertid kun, hvis der er tale om en indehaver af et LAPL(A), der ansøger om udstedelse af et LAPL (H), eller en LAPL(H)-indehaver, der ansøger om udstedelse af et LAPL(A).
  - 1.2. Indehavere af et PPL, CPL eller ATPL i en anden luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et LAPL (A), et LAPL(H), eller et PPL godskrives fuldt ud i forhold til den teoretiske viden i de generelle emner, der er fastsat i punkt FCL.215, litra a), nr. 1).«
- 59) Følgende tilføjes som et nyt punkt 1.2a. i tillæg 1:
- »1.2a Indehavere af et certifikat i en anden luftfartøjskategori skal i forbindelse med udstedelse af et LAPL(B), et LAPL (S), et BPL eller et SPL godskrives fuldt ud i forhold til den teoretiske viden i de generelle emner, der er fastsat i punkt FCL.215, litra b), nr. 1).«
- 60) Tillæg 3, del A, nr. 9, litra b), affattes således:
- »b) 70 timer som luftfartøjschef, hvoraf op til 55 timer kan være som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer.«
- 61) Tillæg 3, del C, nr. 8, litra b), affattes således:
- »b) 70 timer som luftfartøjschef, hvoraf op til 55 timer kan være som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer«
- 62) Tillæg 3, del D, nr. 8, litra b), affattes således:
- »b) 70 timer som luftfartøjschef, hvoraf op til 55 timer kan være som luftfartøjschefelev.«
- 63) Tillæg 3, del E, nr. 3, litra a), affattes således:
- »a) have fuldført 150 timers flyvetid.
- Bortset fra kravet om 50 timer som luftfartøjschef i flyvemaskiner kan timer som luftfartøjschef i andre luftfartøjskategorier medregnes i de 150 timers flyvemaskineflyvetid i følgende tilfælde:
- 1) 20 timer i helikoptere, hvis ansøgere har et PPL(H)
  - 2) 50 timer i helikoptere, hvis ansøgere har et CPL(H)
  - 3) 10 timer i TMG eller svæveflyvemaskiner



- 4) 20 timer på luftskibe, hvis ansøgere har et PPL(As)
- 5) 50 timer på luftskibe, hvis ansøgere har et CPL(As).«

64) Tillæg 3, del K, nr. 3, litra a), affattes således:

- »a) have fuldført 155 timers flyvetid, herunder 50 timer som luftfartøjschef i helikoptere, hvoraf 10 timer skal være på rundflyvning.

Bortset fra kravet om 50 timer som luftfartøjschef i helikoptere kan timer som luftfartøjschef i andre luftfartøjskategorier medregnes i de 155 timers helikopterflyvetid i følgende tilfælde:

- 1) 20 timer på flyvemaskiner, hvis ansøgere har et PPL(A)
- 2) 50 timer på flyvemaskiner, hvis ansøgere har et CPL(A)
- 3) 10 timer i TMG eller svæveflyvemaskiner
- 4) 20 timer på luftskibe, hvis ansøgere har et PPL(As)
- 5) 50 timer på luftskibe, hvis ansøgere har et CPL(As).«

65) Tabellen PRØVENS INDHOLD i relation til flyvemaskinekategorien i tillæg 7 erstattes af følgende tabel:

»Flyvemaskiner

#### AFSNIT 1 — FORBEREDELSE FØR FLYVNING OG AFGANG

Anvendelse af tjekliste, luftmandskab, afisning/forebyggelse af isdannelse m.v. gælder for alle afsnit

a	Anvendelse af flyvehåndbog (eller tilsvarende), specielt udregning af luftfartøjets præstationer, masse og balance
b	Anvendelse af lufttrafiktjenestedokument, vejroplysninger
c	Udarbejdelse af ATC-flyveplan, IFR-driftsflyveplan
d	Identifikation af de krævede navigationshjælpemidler til afgang-, ankomst- og indflyvningsprocedurer
e	Inspektion før flyvning
f	Vejrminima
g	Taxiing
h	PBN-udflyvning (hvis relevant): — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og udflyvningsdiagrammet.
i	Briefing før start, start
j (°)	Overgang til instrumentflyvning
k (°)	Procedurer i forbindelse med instrumentudflyvning, herunder PBN-udflyvninger, og højdemålerindstilling
l (°)	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

#### AFSNIT 2 — MANØVRERING, GENERELT (°)

a	Flyvning udelukkende med reference til instrumenter, herunder: vandret flyvning ved forskellige hastigheder, trim
b	Drej i forbindelse med stigning og nedstigning med opretholdt standarddrej
c	Opretning fra unormale flyvestillinger, herunder opretholdt 45° krængningsdrej og drej i forbindelse med stejl nedstigning
d (°)	Opretning fra begyndende stall i vandret flyvning eller drej i forbindelse med svag stigning/nedstigning og i landingskonfiguration
e	Begrænset panel: stabiliseret stigning eller nedstigning, vandrette standarddrej på bestemte kurser, genopretning fra usædvanlige flyvestillinger

## AFSNIT 3 — EN ROUTE-PROCEDURER I HENHOLD TIL IFR (\*)

a	Tracking, herunder interception, f.eks. NDB, VOR, eller beholden kurs mellem waypoints
b	Anvendelse af navigationssystem og radiohjælpemidler
c	Vandret flyvning, kontrol med kurs, højde og hastighed, power setting, trimindstilling
d	Højdemålerindstilling
e	Fastsættelse og revision af ETA'er (en route-hold om nødvendigt)
f	Overvågning af flyvningens forløb, driftsflyveplan, brændstofforbrug, systemer
g	Procedurer i forbindelse med forholdsregler mod isdannelse, om nødvendigt simuleret
h	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

## AFSNIT 3a — ANKOMSTPROCEDURER

a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler og identifikation af hjælpemidler, hvis det er relevant
b	Procedurer i forbindelse med ankomst, tjek af højdemåler
c	Højde- og hastighedsbegrænsning, hvis relevant
d	PBN-indflyvning (hvis relevant): — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og indflyvningsdiagrammet.

## AFSNIT 4 (\*) — 3D-OPERATIONER (\*)

a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler Kontrol af vertikal flyvevejsvinkel For RNP APCH: — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og indflyvningsdiagrammet.
b	Briefing i forbindelse med indflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/indflyvning/landing og identifikation af faciliteter
c (*)	Holdingprocedure
d	Overholdelse af den offentliggjorte indflyvningsprocedure
e	Timing af indflyvning
f	Kontrol med højde, hastighed og kurs (stabilised approach)
g (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
h (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt indflyvning/landing
i	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer

## AFSNIT 5 (\*)— 2D-OPERATIONER (\*\*)

a	Indstilling og tjek af navigationshjælpemidler For RNP APCH: — Kontrol af, at den korrekte procedure er indlæst i navigationssystemet og — Krydskontrol mellem navigationssystemets display og indflyvningsdiagrammet.
b	Briefing i forbindelse med indflyvning og landing, herunder tjek ved nedstigning/indflyvning/landing og identifikation af faciliteter
c (*)	Holdingprocedure
d	Overholdelse af den offentliggjorte indflyvningsprocedure
e	Timing af indflyvning

f	Højde/afstand til MAPT, hastighed, kontrol med kurs (stabilised approach), Stop Down Fixes (SDF), hvis relevant
g (*)	Aktiviteter i forbindelse med go-around
h (*)	Procedurer i forbindelse med afbrudt indflyvning/landing
i	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
AFSNIT 6 — FLYVNING MED ÉN MOTOR UDE AF DRIFT (kun flermotorede flyvemaskiner) (*)	
a	Simuleret motorbortfald efter start eller ved go-around
b	Indflyvning, go-around og proceduremæssig afbrudt indflyvning med én motor ude af drift
c	Indflyvning og landing med én motor ude af drift
d	ATC-forbindelse — efterrettelighed, R/T-procedurer
(*) Skal udføres udelukkende med reference til instrumenter.	
(*) Kan udføres i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.	
(*) Kan udføres i afsnit 4 eller afsnit 5.	
(**) For at få eller bibeholde PBN-beføjelser, skal én indflyvning i enten punkt 4 eller 5 være en RNP APCH. Hvis en RNP APCH ikke er praktisk mulig, gennemføres den på en passende udstyret FSTD.«	

66) Tillæg 8 affattes således:

»TILLÆG 8

Godskrivning af IR-delen af en duelighedsprøve for klasse- eller typerettigheder

A. Flyvemaskiner

Der godskrives kun, når indehavere anmoder om at forlænge eller forny IR-beføjelser for enmotorede flyvemaskiner og flermotorede flyvemaskiner med én pilot, alt efter hvad der er relevant.

Hvis der udføres en praktisk prøve eller en duelighedsprøve omfattende IR, og indehaveren har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
MPA-typerettighed Typerettighed til højtydende kompleks flyvemaskine med én pilot	SE-klasserettighed (*) og SE-typerettighed (*) og SP ME-klasse- og typerettighed undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine — kun godskrivning for afsnit 3B i duelighedsprøven i punkt B.5 i tillæg 9
SP ME-klasse- og typerettighed for flyvemaskiner undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine til operationer én pilot	SE-klasserettighed og SE-typerettighed og SP ME-klasse- og typerettighed undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine
SP ME-klasse- og typerettighed for flyvemaskiner undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine begrænset til operationer med flere piloter	SE-klasserettighed (*) og SE-typerettighed (*) og SP ME-klasse- og typerettighed undtagen for typerettigheder til højtydende kompleks flyvemaskine (*) .
SP SE-klasse- eller -typerettighed til flyvemaskiner	SE-klasserettighed og SE-typerettighed

(\*) Med forbehold af, at ansøgere inden for de foregående 12 måneder har fløjet mindst tre IFR-udflyvninger og -indflyvninger under udøvelse af PBN-beføjelser, herunder mindst en RNP APCH på en flyvemaskine i SP-klasse eller -type i SP-operationer eller flermotorede ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner, har ansøgere bestået afsnit 6 i den praktiske prøve for SP og ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner, som flyves udelukkende med reference til instrumenter i SP-operationer.

## B. Helikoptere

Der godskrives kun, hvis indehavere forlænger IR-beføjelser for enten enmotorede helikoptere eller flermotorede helikoptere med én pilot.

Hvis der udføres en praktisk prøve eller en duelighedsprøve, der omfatter IR, og indehavere har en gyldig:	Godskrives der i forhold til IR-delen i en duelighedsprøve for:
Typerettighed til en helikopter med flere piloter (MPH)	SE-typerettighed (*) og SP ME-typerettighed (*)
SP ME-typerettighed til operationer med én pilot	SE-typerettighed (*) og SP ME-typerettighed (*) .
SP ME-klasserettighed begrænset til operationer med flere piloter	SE-typerettighed (*) og SP ME-typerettighed (*)
SP SE-typerettighed til operationer med én pilot	SP SE-typerettighed til operationer med én pilot
(*) Med forbehold af at ansøgeren inden for de foregående 12 måneder har fuldført mindst tre IFR-udflyvninger og -indflyvninger, under udøvelse af PBN-beføjelser, herunder én RNP APCH-indflyvning (kunne være Point in Space- (PinS-) indflyvning på en helikopter af SP-typen i SP-operationer.»	

67) I tillæg 9, sektion B, foretages følgende ændringer:

a) Tabellen i punkt 5, litra k), affattes således:

Operationstype	»1)		2)		3)		4)		5)	
	SP		MP		SP → MP (første gang)		MP → SP (første gang)		SP + MP	
	Træning	Prøver	Træning	Prøver	Træning	Prøver	Træning og prøver (SE-flyvemaskiner)	Træning og prøver (ME-flyvemaskiner)	SE-flyvemaskiner	ME-flyvemaskiner
Første udstedelse SP-kompleks	Afsnit 1-6 1-7	Afsnit 1-6 1-6	Afsnit 1-7	Afsnit 1-6	MCC CRM Menneskelige faktorer TEM Afsnit 7	Afsnit 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 og, hvis det er relevant, én indflyvning fra afsnit 3.B	1.6, afsnit 6 og, hvis det er relevant, én indflyvning fra afsnit 3.B		
Forlængelse SP-kompleks	ikke relevant ikke relevant	Afsnit 1-6 1-6	ikke relevant	Afsnit 1-6	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	MPO: Afsnit 1-7 (træning) Afsnit 1-6 (prøve) SPO: 1.6, afsnit 6 og, hvis det er relevant, én indflyvning fra afsnit 3.B	MPO: Afsnit 1-7 (træning) Afsnit 1-6 (prøve) SPO: 1.6, afsnit 6 og, hvis det er relevant, én indflyvning fra afsnit 3.B
Fornyelse SP-kompleks	FCL.740	Afsnit 1-6 1-6	FCL.740	Afsnit 1-6	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant	Træning: FCL.740 Kontrol: som ved forlængelse	Træning: FCL.740 Kontrol: som ved forlængelse

b) I tabellen i punkt 5, litra l), affattes øvelsesrække nr. 7.2.2 således:

»7.2.2. Følgende øvelser i udretning:	P	X		
— udretning fra nose-high ved forskellige krængningsvinkler og				
— udretning fra nose-low ved forskellige krængningsvinkler.				

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

68) I punkt ARA.GEN.220 affattes litra a), nr. 11) og 12), som følger, og et nyt litra a), nr. 13), tilføjes:

»11)

sikkerhedsoplysninger og opfølgende foranstaltninger

12) anvendelse af fleksibilitetsbestemmelserne i henhold til artikel 71 i forordning (EU) 2018/1139 og

13) 13) den evaluerings- og tilladelsesprocedure for luftfartøjer, som er fastsat i punkt ORA.ATO.135, litra a), og DTO.GEN.240, litra a).«

69) Følgende tilføjes som et nyt punkt ARA.GEN.360:

**»ARA.GEN.360 — Ændring af kompetent myndighed**

a) Efter at have modtaget en certifikatindehavers anmodning om at ændre den kompetente myndighed som angivet i punkt FCL.015, litra d), i bilag I (del-FCL), skal den modtagende kompetente myndighed uden unødigt ophold anmode den kompetente myndighed om at overføre følgende:

1) en verifikation af certifikatet

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

b) Den overførende kompetente myndighed skal opbevare certifikatindehaverens originale certifikater og helbredsdocumentation i overensstemmelse med punkt ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 og ARA.MED.150.

c) Den modtagende kompetente myndighed genudsteder uden unødigt ophold certifikatet og helbredsgodkendelsen, forudsat at den har modtaget og behandlet alle de i litra a) omhandlede dokumenter. Ved genudstedelsen af certifikatet og helbredsgodkendelsen skal den modtagende kompetente myndighed øjeblikkeligt anmode indehaveren af certifikatet om at overdrage det certifikat, den overførende kompetente myndighed har udstedt, tillige med den tilknyttede helbredsgodkendelse.

d) Den modtagende kompetente myndighed underretter øjeblikkeligt den overførende kompetente myndighed om, at den har udstedt certifikatet og helbredsgodkendelsen til certifikatindehaveren, og at certifikatindehaveren har overdraget certifikatet og helbredsgodkendelsen i henhold til litra c). Indtil der er modtaget en sådan underretning, bevarer den overførende kompetente myndighed ansvaret for certifikatet og den helbredsgodkendelse, der oprindeligt er udstedt til den pågældende certifikatindehaver.«

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

70) Punkt ORA.ATO.135, litra a), affattes således:

»a) ATO'en skal anvende en passende flåde af træningsluftfartøjer eller FSTD'er, hvis udstyr er hensigtsmæssigt i forhold til de træningskurser, denne udbyder. Flåden skal bestå af luftfartøjer, som opfylder alle de krav, der er fastsat i forordning (EU) 2018/1139. Luftfartøjer, der er omfattet af litra a), b), c) eller d) i bilag I til forordning (EU) 2018/1139, må anvendes til træning, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:

1) i forbindelse med en evalueringsproces har den kompetente myndighed konstateret et sikkerhedsniveau svarende til det, der er fastsat i kraft af de væsentlige krav i bilag II til forordning (EU) 2018/1139.

2) den kompetente myndighed har givet tilladelse til at anvende luftfartøjet til træning hos den pågældende ATO.«

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

71) Punkt DTO.GEN.240, litra a), affattes således:

»a) DTO'en skal anvende en passende flåde af træningsluftfartøjer eller FSTD'er, hvis udstyr er hensigtsmæssigt i forhold til det træningskursus, denne udbyder. Flåden skal bestå af luftfartøjer, som opfylder alle de krav, der er fastsat i forordning (EU) 2018/1139. Luftfartøjer, der er omfattet af litra a), b), c) eller d) i bilag I til forordning (EU) 2018/1139, må anvendes til træning, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:

1) i forbindelse med en evalueringsproces har den kompetente myndighed konstateret et sikkerhedsniveau svarende til det, der er fastsat i kraft af de væsentlige krav i bilag II til forordning (EU) 2018/1139.

2) den kompetente myndighed har givet tilladelse til at anvende luftfartøjet til træning hos den pågældende DTO.«