

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2015/445

af 17. marts 2015

om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7, stk. 6, og artikel 8, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 <sup>(2)</sup> fastsættes der tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart.
- (2) Nogle medlemsstater har konstateret, at visse bestemmelser i forordning (EU) nr. 1178/2011 resulterer i en urimelig og uforholdsmæssigt stor administrativ eller økonomisk byrde for dem selv eller for de berørte parter, og har derfor meddelt, at de påtænker at godkende fravigelser af visse krav i henhold til artikel 14, stk. 6, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (3) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur har gennemgået de foreslåede godkendelser af fravigelser og fremsat en henstilling til Kommissionen om, hvorvidt de foreslåede godkendelser opfylder de gældende betingelser.
- (4) Medlemsstaterne og interessenter inden for almenflyvning har også peget på visse krav, der anses for ude af proportioner med de pågældende aktiviteter og de dermed forbundne risici.
- (5) Der er endvidere konstateret en række redaktionelle fejl i forordning (EU) nr. 1178/2011, som har ført til utilsigtede gennemførelsesvanskeligheder.
- (6) Kravene i forordning (EU) nr. 1178/2011 bør derfor ændres med henblik på at indføre de fravigelser, som har til formål at præcisere reglerne, indføre visse lempelser for almenflyvning og korrigere visse redaktionelle fejl.
- (7) Desuden er det på grundlag af feedback fra medlemsstaterne og de berørte parter konstateret, at kravene i bilag VII til forordning (EU) nr. 1178/2011 kan være ude af proportioner med aktiviteterne og den dermed forbundne risiko for uddannelsesorganisationer, der alene udbyder uddannelse i forbindelse med pilotcertifikat til lette luftfartøjer, privat pilotcertifikat, pilotcertifikat til balloner og pilotcertifikat til svævefly.

<sup>(1)</sup> EUT L 79 af 19.3.2008, 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).

- (8) Medlemsstaterne og interessenterne er enige om, at der af den grund generelt er behov for at afsætte mere tid til at udvikle et mere velegnet regelsæt for almenflyvningsaktiviteter, som er bedre afpasset efter aktiviteterne i denne luftfartssektor, uden at der slækkes på sikkerhedsstandarderne.
- (9) For at afsætte den nødvendige tid til at udarbejde disse regler bør anvendelsesdatoen derudover udsættes til den 8. april 2018 for bestemmelserne i bilag VII til forordning (EU) nr. 1178/2011 for uddannelsesorganisationer, der kun udbyder uddannelse til nationale certifikater, der kan komme i betragtning til konvertering til del-FCL pilotcertifikater til lette luftfartøjer, ballonskippercifikater og pilotcertifikater til svævefly.
- (10) Forordning (EU) nr. 1178/2011 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (11) Da Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 <sup>(1)</sup>, som ændrer forordning (EU) nr. 1178/2011, indeholder en selvstændig regel om datoen for anvendelse af bestemmelserne i bilag VI og VII til forordning (EU) nr. 1178/2011, bør den også ændres af hensyn til retssikkerheden og klarheden.
- (12) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, der er nedsat i henhold til artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

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

1) Artikel 8, stk. 1, affattes således:

»1. Med forbehold af artikel 12 i forordning (EF) nr. 216/2008 kan medlemsstater, i tilfælde af at der ikke er indgået aftaler mellem Unionen og et tredjeland om pilotcertificering, acceptere tredjelandscertifikater og -rettigheder og herunder tilhørende helbreds-godkendelser, der er udstedt af eller på vegne af tredjelande, i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordnings bilag III.«

2) Artikel 10a, stk. 3, affattes således:

»3. Træningsorganisationer, der er omfattet af JAR, skal have lov til at levere træning i forbindelse med et del-FCL privatpilotcertifikat (PPL), de tilhørende rettigheder i registreringen og et pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL) indtil den 8. april 2018, uden at organisationerne opfylder bestemmelserne i bilag VI og VII, forudsat at de blev registreret før den 8. april 2015.«

3) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende følgende bestemmelser i bilag I før den 8. april 2015:

a) bestemmelserne vedrørende pilotcertifikater til VTOL-luftfartøjer og luftskibe

b) bestemmelserne i punkt FCL.820

c) bestemmelserne i sektion 8 i subpart J for helikoptere

d) bestemmelserne i sektion 11 til subpart J.«

b) Som stk. 2a indsættes:

»2a. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende følgende bestemmelser i bilag I før den 8. april 2018:

a) bestemmelserne vedrørende pilotcertifikater til balloner og svævefly

b) bestemmelserne i subpart B

<sup>(1)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 af 30. marts 2012 om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 om tekniske krav og administrative procedurer i forbindelse med personale inden for civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 100 af 5.4.2012, s. 1).

- c) bestemmelserne i punkt FCL.800, FCL.805 og FCL.815
- d) bestemmelserne i sektion 10 til subpart J.«
- c) Stk. 4 affattes således:
- »4. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte først fra den 8. april 2016 at anvende denne forordnings bestemmelser på piloter, som er indehavere af et certifikat og tilhørende helbredsgodkendelse udstedt af et tredjeland, og som er involveret i ikke-erhvervs mæssig operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) eller c), i forordning (EF) nr. 216/2008, omhandlede luftfartøjer.«
- 4) Bilag I, II, III, VI og VII ændres i overensstemmelse med bilagene til nærværende forordning.

#### Artikel 2

I forordning (EU) nr. 290/2012 udgår artikel 2, stk. 2, litra f).

#### Artikel 3

1. Denne forordning træder i kraft den 8. april 2015.
2. Uanset stk. 1 anvendes ændringerne af bestemmelserne i FCL.315.A, FCL.410.A og FCL.725.A i bilag I fra den 8. april 2018.
3. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte først fra den 8. april 2018 at anvende bestemmelserne i bilag VI og VII for træningsorganisationer, der alene leverer træning i forbindelse med et nationalt certifikat, som i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1178/2011 er berettiget til konvertering til et del-FCL pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL), et pilotcertifikat til svævefly (SPL) eller pilotcertifikat til balloner (BPL).

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. marts 2015.

*På Kommissionens vegne*

Jean-Claude JUNCKER

*Formand*

## BILAG I

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

1) FCL.065 affattes således:

**»FCL.065 Indskrænkninger i rettigheder for certifikatindehavere på over 60 år i erhvervsmæssig lufttransport**

- a) 60-64 år. Flyvemaskiner og helikoptere. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 60 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport bortset fra som medlem af en besætning med flere piloter.
- b) 65 år. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport, medmindre der er tale om en indehaver af et pilotcertifikat til balloner eller svævefly.
- c) 70 år. Indehaveren af et pilotcertifikat til balloner eller svævefly, som er fyldt 70 år, må ikke flyve som pilot på balloner eller svævefly i erhvervsmæssig lufttransport.«

2) FCL.105.B affattes således:

**»FCL.105.B LAPL(B) — Beføjelser**

Indehavere af et LAPL til balloner har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på varmluftballoner eller varmluftskibe med højst 3 400 m<sup>3</sup> hylsterkapacitet eller gasballoner med højst 1 260 m<sup>3</sup> hylsterkapacitet med højst tre passagerer, således at der aldrig er flere end fire personer om bord på ballonen.«

3) I FCL.210.A affattes litra a) således:

- »a) Ansøgere til et PPL(A) skal have fuldført mindst 45 timers flyveinstruktion på flyvemaskiner eller TMG, hvoraf fem kan være fuldført i en FSTD, herunder mindst:
  - 1) 25 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring og
  - 2) 10 timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fem timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 270 km (150 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.«

4) FCL.230.B affattes således:

**»FCL.230.B BPL — Krav om nylig erfaring**

- a) Indehavere af et BPL må først udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat, når de i én ballonklasse i løbet af de foregående 24 måneder har fuldført mindst:
  - 1) seks timers flyvetid som luftfartøjschef, herunder 10 starter og landinger, og
  - 2) én træningsflyvning med instruktør på en ballon i den relevante klasse
  - 3) hvis piloten er kvalificeret til at flyve mere end én ballonklasse, skal denne desuden for at udøve beføjelserne i den anden klasse have fuldført mindst tre timers flyvetid i den klasse i løbet af de foregående 24 måneder, herunder tre starter og landinger.
- b) Indehavere af et BPL må alene føre en ballon i den samme ballongruppe, for hvilken træningsflyvningen er fuldført, eller en ballon i en gruppe med en mindre hylsterstørrelse.
- c) Før de igen udøver deres beføjelser, skal indehavere af BPL, som ikke opfylder kravene i litra a):
  - 1) bestå en duelighedsprøve med en eksaminator på en ballon i den relevante klasse eller
  - 2) fuldføre yderligere flyvetid eller starter og landinger, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, for at opfylde kravene i litra a).

- d) I det tilfælde, der er omhandlet i litra c), nr. 1), må indehavere af et BPL alene føre en ballon i den samme ballongruppe, for hvilken duelighedsprøven er fuldført, eller en ballon i en gruppe med en mindre hylsterstørrelse.»
- 5) I sektion 2, »Specifikke krav for flyvemaskinekategori« i subpart D, tilføjes følgende punkt FCL.315.A CPL — Træningskursus:

**»FCL.315.A CPL — Træningskursus**

Teoriundervisning og flyveinstruktion med henblik på udstedelse af et CPL(A) skal omfatte træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger.»

- 6) I FCL.410.A affattes litra a) således:
- »a) Kursus. En ansøger til et MPL skal have fuldført et træningskursus med teoriundervisning og flyveinstruktion hos en ATO i overensstemmelse med tillæg 5 til denne del. Teoriundervisning og flyveinstruktion med henblik på udstedelse af et MPL skal omfatte træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger.»
- 7) I FCL.725.A tilføjes som litra c):
- »c) Flyvemaskiner med flere piloter. Træningskurset med henblik på udstedelse af typerettighed til en flyvemaskine med flere piloter skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion i træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger.»
- 8) I FCL.740.A affattes litra b) således:
- »b) Forlængelse af klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med én pilot.
- 1) Klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer og TMG-rettigheder. For at få fornyet klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer og én pilot eller TMG-klasserettigheder skal ansøgeren:
    - i) bestå en duelighedsprøve i den relevante klasse i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del med en eksaminator inden for tre måneder forud for rettighedens udløbsdato eller
    - ii) fuldføre 12 timers flyvetid i den relevante klasse inden for 12 måneder forud for rettighedens udløbsdato, herunder:
      - 6 timer som luftfartøjschef
      - 12 starter og 12 landinger og
      - opfriskningstræning på mindst en times flyvetid i alt med en flyveinstruktør (FI) eller en klasserettighedsinstruktør (CRI). Ansøgere er fritaget for denne opfriskningstræning, hvis de har bestået en duelighedsprøve, en praktisk prøve eller en kompetencebedømmelse for en klasse- eller typerettighed i enhver anden flyvemaskineklasse eller -type.
  - 2) Hvis ansøgere har både en klasserettighed til enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor og en TMG-rettighed, kan de opfylde kravene i nr. 1) i en af disse klasser eller en kombination heraf og opnå forlængelse af begge rettigheder.
  - 3) Enmotorede turbopropflyvemaskiner med én pilot. For at få forlænget klasserettigheder til enmotorede turbopropflyvemaskiner skal ansøgere bestå en duelighedsprøve i den relevante klasse i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del med en eksaminator inden for tre måneder forud for rettighedens udløbsdato.
  - 4) Hvis ansøgere har både en klasserettighed til enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor og en klasserettighed til enmotorede vandflyvemaskiner med stempelmotor, kan de opfylde kravene i nr. 1), ii), i en af disse klasser eller en kombination heraf og opfylde kravene for begge rettigheder. Mindst 1 time som luftfartøjschef og 6 af de krævede 12 starter og landinger skal fuldføres i hver klasse.»
- 9) I FCL.825 affattes litra g), nr. 6), således:
- »6) Er der tale om en flermotoret-EIR, skal duelighedsprøven med henblik på forlængelse eller fornyelse og den træningsflyvning, der kræves i henhold til litra g), nr. 2), ii), gennemføres i en flermotoret flyvemaskine. Hvis piloten også har en enmotoret-EIR, skal denne duelighedsprøve også resultere i en forlængelse eller fornyelse af denne EIR. Træningsflyvning, der fuldføres i en flermotoret flyvemaskine, skal også opfylde kravet om træningsflyvning for en enmotoret-EIR.»

10) I FCL.915 indsættes som litra d):

»d) Ved godskrivning i forhold til udvidelse til andre typer skal der tages hensyn til de relevante elementer, som er defineret i dataene om operationel egnethed, i overensstemmelse med del-21.«

11) Følgende tilføjes som punkt FCL.945:

**»FCL.945 Instruktørens forpligtelser**

Når træningsflyvningen med henblik på at forlænge en SEP- eller TMG-klasserettighed i overensstemmelse med FCL.740.A, litra b), nr. 1), er fuldført, og alene hvis alle øvrige kriterier for forlængelse er opfyldt, jf. FCL.740.A, litra b), nr. 1), skal instruktøren påtage ansøgerens certifikat med rettighedens eller certifikatets nye udløbsdato, hvis vedkommende har specifik bemyndigelse dertil fra den kompetente myndighed med ansvar for ansøgerens certifikat.«

12) I FCL.910.TRI foretages følgende ændringer:

a) Litra b) affattes således:

»b) TRI til flyvemaskiner og til VTOL-luftfartøjer — TRI(A) og TRI(PL). Beføjelserne i tilknytning til TRI er begrænset til den type flyvemaskine eller VTOL-luftfartøj, som træningen og kompetencebedømmelsen blev foretaget i. Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, udvides beføjelserne i tilknytning til TRI til andre typer, når TRI:

- 1) inden for de forudgående 12 måneder før ansøgningen har fuldført mindst 15 rutesektorer, herunder starter og landinger i den relevante luftfartøjstype, hvoraf syv sektorer kan fuldføres i en FFS
- 2) har fuldført den tekniske træning og flyveinstruktionen på det relevante TRI-kursus
- 3) har bestået de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med FCL.935 med sigte på over for en FIE eller en TRE, som er kvalificeret i overensstemmelse med subpart K, 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.«

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

»c) TRI til helikoptere — TRI(H).

- 1) Beføjelserne i tilknytning til en TRI(H) er begrænset til den type helikopter, som den praktiske prøve for udstedelse af TRI-beviset blev aflagt i. Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, udvides beføjelserne i tilknytning til TRI til andre typer, når TRI:
  - i) har gennemført den relevante typetekniske del af TRI-kurset på den relevante helikoptertype eller en FSTD, der repræsenterer den pågældende type
  - ii) har fuldført mindst to timers flyveinstruktion på den relevante type under tilsyn af en behørigt kvalificeret TRI(H) og
  - iii) har bestået de relevante afsnit af kompetencebedømmelsen i overensstemmelse med FCL.935 for over for en FIE eller en TRE, som er kvalificeret i overensstemmelse med subpart K, 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.«

13) I FCL.905.CRI, litra a), tilføjes følgende som nr. 3):

»3) udvidelse af LAPL(A)-beføjelser til en anden flyvemaskineklasse eller -variant«

14) I FCL.1005 affattes litra a), nr. 1), således:

»1) 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 eller.«

15) I FCL.1005.CRE tilføjes som litra c):

»c) praktiske prøver med henblik på udvidelse af LAPL(A)-beføjelser til en anden flyvemaskineklasse eller -variant«

16) I Tillæg 1, Sektion A, foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således:

»A. GODSKRIVNING AF TEORETISK VIDEN MED HENBLIK PÅ UDSTEDELSE AF ET PILOTCERTIFIKAT — KRAV TIL OVERGANGSINSTRUKTION OG -PRØVE.«

b) Punkt 1.2 affattes således:

»1.2. Uanset ovenstående bestemmelse skal indehaveren af et certifikat i en anden luftfartøjskategori for at få udstedt et LAPL, PPL, BPL eller SPL have teoriundervisning og bestå teoriprøver på det relevante niveau i følgende emner:

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

c) Følgende tilføjes som punkt 1.4:

»1.4. Uanset stk. 1.2 skal indehaveren af et LAPL(S) med TMG-udvidelse for at få udstedt et LAPL(A) demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om enmotorede landflyvemaskiner med i overensstemmelse med FCL.135.A, litra a), nr. 2).«

17) I tillæg 6, sektion A.2, foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1 affattes således:

»1) Formålet med det kompetencebaserede modulopbyggede flyvetræningskursus er at uddanne indehavere af PPL eller CPL til at opnå instrumentrettighed under hensyntagen til tidligere instruktion i instrumentflyvning og erfaring. Det har til formål at give det færdighedsniveau, der er nødvendigt for at kunne flyve flyvemaskiner i henhold til IFR og i instrumentvejrforhold (IMC). Kurset skal tages i en ATO eller bestå af en kombination af instruktion i instrumentflyvning ved en IRI(A) eller en FI(A), som har beføjelse til at undervise med henblik på IR og give instruktion i instrumentflyvning inden for en ATO.«

b) Punkt 6 ændres således:

i) Litra a), nr. i), litra B), affattes således:

»B) tidligere erfaring i form af instrumentflyvetid som luftfartøjschef på flyvemaskiner i henhold til en rettighed, der giver beføjelser til at flyve i henhold til IFR og i IMC,«.

ii) Litra b), nr. i), litra B), affattes således:

»B) tidligere erfaring i form af instrumentflyvetid som luftfartøjschef på flyvemaskiner i henhold til en rettighed, der giver beføjelser til at flyve i henhold til IFR og i IMC,«.

18) Tillæg 9, sektion A, punkt 4 og 5, affattes således:

»4. Medmindre andet er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21, skal flyveinstruktionspensummet, de praktiske prøver og duelighedsprøver være i overensstemmelse med dette tillæg. Pensummet, praktiske prøver og duelighedsprøver kan reduceres ved godskrivning for tidligere erfaring på tilsvarende luftfartøjstyper, som fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21.

5. Bortset fra praktiske prøver for udstedelse af et ATPL, kan der, hvis det er fastlagt i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med del-21 for det specifikke luftfartøj, godskrives for emner i den praktiske prøve, som er fælles for andre typer eller varianter, hvor piloten er kvalificeret.«

## BILAG II

Bilag II, sektion A, punkt 1, litra d), til forordning (EU) nr. 1178/2011 affattes således:

»d) opfylde kravene i nedenstående tabel:

Nationalt certifikat	Samlet antal flyvetimer	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-certifikat og betingelser (hvor det er relevant)	Ophævelse af betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med flere piloter	Ingen	ATPL(A)	Ikke relevant	a)
ATPL(A)	> 1 500 timer på flyvemaskiner med flere piloter	Ingen	Som række c), kolonne 4)	Som række c), kolonne 5)	b)
ATPL(A)	> 500 timer på flyvemaskiner med flere piloter	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.515	ATPL(A) med typerettighed begrænset til andenpilot	Demonstrere evne til at fungere som luftfartøjschef iht. tillæg 9 til del-FCL	c)
CPL/IR(A) og bestået en ICAO ATPL-teoriprøve i den medlemsstat, der har udstedt certifikatet		i) Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.310 og FCL.615, litra b) ii) opfylde de resterende krav i FCL.720.A, litra c)	CPL/IR(A) med godskrivning for ATPL-teori	Ikke relevant	d)
CPL/IR(A)	> 500 timer på flyvemaskiner med flere piloter eller i operationer med flere piloter på flyvemaskiner med én pilot CS-23-regionalkategori eller tilsvarende iht. kravene i del-CAT og del-ORO for erhvervsmæssig lufttransport	i) Bestå en ATPL (A)-teoriprøve i den medlemsstat, der har udstedt certifikatet (*) ii) opfylde de resterende krav i FCL.720.A litra c)	CPL/IR(A) med godskrivning for ATPL-teori	Ikke relevant	e)
CPL/IR(A)	> 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	Ingen	CPL/IR(A) med klasserettigheder og typerettigheder begrænset til flyvemaskiner med én pilot	Erhvervelse af typerettighed til flere piloter iht. del-FCL	f)



Nationalt certifikat	Samlet antal flyvetimer	Supplerende krav	Erstattes med følgende del-FCL-certifikat og betingelser (hvor det er relevant)	Ophævelse af betingelser	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation for CPL/IR-niveau	Som kolonne 4), række f)	Som kolonne 5), række f)	g)
CPL(A)	> 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	Rettighed til natflyvning, hvis det er relevant	CPL(A) med type-/klasserettigheder begrænset til flyvemaskiner med én pilot		h)
CPL(A)	< 500 timer som luftfartøjschef på flyvemaskiner med én pilot	i) Rettighed til natflyvning, hvis det er relevant ii) demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.310	Som kolonne 4), række h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 timer iht. IFR		PPL/IR(A) (IR begrænset til PPL)	Demonstrere viden om flyveplanlægning og -præstation iht. FCL.615, litra b)	j)
PPL(A)	≥ 70 timer på flyvemaskiner	Demonstrere anvendelse af radionavigationshjælpe-midler	PPL(A)		k)

(\*) Indehavere af CPL, som allerede har en typerettighed til en flyvemaskine med flere piloter, skal ikke have bestået en ATPL (A)-teoriprøve, hvis de fortsætter på samme flyvemaskinetype, men de vil ikke få godskrevet ATPL(A)-teori for et del-FCL-certifikat. Hvis de skal bruge en anden typerettighed til en anden flyvemaskine med flere piloter, skal de opfylde kolonne 3), række e), punkt i), i ovenstående tabel.«

## BILAG III

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

1) I del A »KONVERTERING AF CERTIFIKATER« affattes punkt 3, litra f), således:

»f) for helikoptere opfylde kravene til erfaring i følgende tabel:

Certifikat	Samlet antal flyvetimer	Beføjelser	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) gyldig IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som luftfartøjschef i VFR- og IFR-operationer	a)
ATPL(H) ingen IR-beføjelser	> 1 000 timer som luftfartøjschef på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som luftfartøjschef i VFR-operationer	b)
ATPL(H) gyldig IR	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot i VFR- og IFR-operationer	c)
ATPL(H) ingen IR-beføjelser	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot i VFR-operationer	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 timer som pilot på helikoptere med flere piloter	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med flere piloter som andenpilot	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 timer som luftfartøjschef i erhvervsmæssig lufttransport siden erhvervelse af en IR	Erhvervsmæssig lufttransport på helikoptere med én pilot som luftfartøjschef	f)
ATPL(H) med eller uden IR-beføjelser, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 timer på andre helikoptere end dem, der er certificeret iht. CS-27/29 eller tilsvarende, herunder 200 timer i den rolle, som der søges anerkendelse for, og 50 timer i den rolle i de foregående 12 måneder	Udøvelse af beføjelser på helikoptere i andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport	g)

(\*) Indehavere af CPL(H)/IR på helikoptere med flere piloter skal have demonstreret viden på ICAO ATPL(H)-niveau før anerkendelse.»

2) I sektion A »FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATER« affattes punkt 6, litra b), således:

»b) være direkte eller indirekte ansat af en luftfartøjsproducent eller en luftfartsmyndighed.«

3) I sektion A »FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATER« tilføjes følgende som punkt 7 og 8:

»7. Uanset bestemmelserne i ovenstående stykker kan medlemsstaterne for konkurrenceflyvninger eller opvisningsflyvninger af begrænset varighed acceptere et certifikat, som er udstedt af et tredjeland, der tillader indehaveren at udøve beføjelser tilknyttet et PPL, SPL eller BPL, forudsat:

a) at arrangøren af konkurrence- eller opvisningsflyvningen forud for arrangementet giver den kompetente myndighed tilstrækkelige oplysninger om, hvordan vedkommende vil sikre, at piloten vil få kendskab til de relevante sikkerhedsoplysninger, og forvalte eventuelle risici i forbindelse med flyvningerne og

b) at ansøgeren er indehaver af et relevant certifikat og en helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer, som er udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1.

8. Uanset bestemmelserne i ovenstående stykker kan medlemsstaterne acceptere et PPL, SPL eller BPL, som er udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 af et tredjeland, i højst 28 dage pr. kalenderår for specifikke ikke-erhvervmæssige opgaver, forudsat at ansøgeren:
- a) er indehaver af et relevant certifikat og en helbredsgodkendelse og de dermed forbundne rettigheder eller kvalifikationer, som er udstedt i overensstemmelse med Chicago-konventionens bilag 1 og
  - b) har fuldført mindst én akklimatiseringsflyvning med en kvalificeret instruktør forud for udførelsen af de specifikke opgaver af begrænset varighed.«
-

## BILAG IV

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

1) I ARA.GEN.305 tilføjes følgende litra ca):

- »ca) Uanset litra c) skal der anvendes en tilsynsplanlægningscyklus på højst 48 måneder for organisationer, der alene leverer træning med henblik på LAPL, PPL, SPL eller BPL samt tilknyttede rettigheder og certifikater. Tilsynsplanlægningscyklussen skal afkortes, hvis der er belæg for, at indehaverorganisationens sikkerhedspræstationen er forringet.

Tilsynsplanlægningscyklussen kan forlænges til højst 72 måneder, hvis den kompetente myndighed i løbet af de foregående 48 måneder har konstateret:

- 1) at organisationen har godtgjort, at den effektivt kan identificere luftfartssikkerhedsrisici og styre de tilknyttede risici, hvilket fremgår af resultaterne af den årlige gennemgang i overensstemmelse med ORA.GEN.200, litra c)
- 2) at organisationen løbende har ført kontrol med alle ændringer i overensstemmelse med ORA.GEN.130, hvilket fremgår af resultaterne af den årlige gennemgang i overensstemmelse med ORA.GEN.200, litra c)
- 3) at der ikke er udstedt nogen niveau 1-anmærkninger og
- 4) at alle afhjælpende foranstaltninger er gennemført inden for den frist, som den kompetente myndighed har godkendt eller forlænget som defineret i ARA.GEN.350, litra d), nr. 2).«

2) I ARA.FCL.200 tilføjes som litra d):

- »d) Instruktørers påtegning af certifikater. Før visse instruktører specifikt bemyndiges til at forlænge klasserettigheder til enmotorede luftfartøjer med stempelmotorer og TMG, udarbejder den kompetente myndighed passende procedurer.«

3) Følgende tilføjes som punkt ARA.MED.330:

**»ARA.MED.330 Særlige helbredsmæssige omstændigheder**

- a) Når der er opdaget ny medicinsk teknologi, medicinsk behandling eller procedurer, som kan berettige til en egnethedsvurdering af ansøgerne, som ellers ikke opfylder kravene, kan der udføres forsøg for at indsamle dokumentation for, at de tildelte beføjelser i certifikatet udøves på sikker vis.
- b) Til forsøgsformål kan en kompetent myndighed i samarbejde med mindst én anden kompetent myndighed udvikle og evaluere en protokol for medicinsk vurdering, og på dette grundlag kan disse kompetente myndigheder udstede et fastlagt antal helbredsgodkendelser for piloter med passende begrænsninger.
- c) AeMC og AME må alene udstede helbredsgodkendelser på grundlag af en forsøgsprotokol, hvis den kompetente myndighed har givet dem instrukser herom.
- d) Protokollen skal aftales mellem de berørte kompetente myndigheder og skal som minimum omfatte:
  - 1) en risikovurdering
  - 2) en litteraturgennemgang og evaluering for at dokumentere, at en helbredsgodkendelse, som udstedes på grundlag af forskningsprotokollen, ikke bringer den sikre udøvelse af de beføjelser, der tildeles i certifikatet, i fare
  - 3) udførlige kriterier for udvælgelse af piloter, som optages i protokollen
  - 4) begrænsninger, som vil blive påtegnet helbredsgodkendelsen
  - 5) kontrolprocedurer, der skal gennemføres af de berørte kompetente myndigheder
  - 6) fastlæggelse af endepunkter for opsigelse af protokollen.
- e) Protokollen skal være i overensstemmelse med relevante etiske principper.
- f) Udøvelse af beføjelser på certifikater af certifikatindehaverne med en helbredsgodkendelse, som er udstedt på grundlag af protokollen, skal begrænses til flyvninger i luftfartøjer, der er registreret i de medlemsstater, der medvirker i forsøgsprotokollen. Denne begrænsning skal angives på helbredsgodkendelsen.

- g) De medvirkende kompetente myndigheder skal:
- 1) forelægge agenturet:
    - i) forsøgsprotokollen forud for gennemførelsen
    - ii) nærmere oplysninger og kvalifikationer om det udpegede kontaktpunkt for hver medvirkende kompetente myndighed
    - iii) dokumenterede rapporter over regelmæssige evalueringer af dennes effektivitet
  - 2) forsyne AeMC og AME inden for deres jurisdiktion med nærmere oplysninger om protokollen inden gennemførelsen heraf til deres orientering.«
- 4) Tillæg I affattes således:

»Tillæg I

**Flyvebesætningscertifikat**

Flyvebesætningscertifikater udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med del-FCL skal opfylde følgende specifikationer:

- a) Indhold. Det viste feltnummer skal altid angives i forbindelse med feltoverskriften. Felt I til XI er de »permanente« felter, og felt XII til XIV er de »variable« felter, som kan angives på en separat eller løs del af hovedblanketten. Eventuelle separate eller løse dele skal klart kunne identificeres som en del af certifikatet.
- 1) Permanente felter:
    - I) certifikatudstedende land
    - II) certifikatets titel
    - III) certifikatets serienummer startende med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af »FCL« og en kode med tal og/eller bogstaver bestående af arabertal og latinske bogstaver
    - IV) indehaverens navn (med latinsk skrift, selv om skriften for det eller de nationale sprog ikke er latinsk)
    - IVa) fødselsdato
    - V) indehaverens adresse
    - VI) indehaverens nationalitet
    - VII) indehaverens underskrift
    - VIII) den kompetente myndighed og, hvor det er nødvendigt, betingelser for udstedelse af certifikatet
    - IX) certificering af gyldighed og godkendelse for de rettigheder, der gives
    - X) den certifikatudstedende embedsmands underskrift og udstedelsesdato og
    - XI) den kompetente myndigheds segl eller stempel.
  - 2) Variable felter:
    - XII) rettigheder og certifikater: klasse, type, instruktørbeviser osv. med udløbsdatoer. Radiotelefonrettigheder (R/T) kan vises på certifikatblanketten eller på et separat certifikat
    - XIII) bemærkninger: dvs. særlige påtegninger vedrørende begrænsninger og påtegninger om rettigheder, herunder sprogfærdigheder og ratings for bilag II-luftfartøjer, når de anvendes til erhvervs mæssig lufttransport og
    - XIV) eventuelle andre oplysninger, som den kompetente myndighed kræver (f.eks. fødselssted/oprindelsessted).
- b) Materiale Det papir eller andet materiale, der anvendes, skal hindre eller klart vise eventuelle rettelser eller sletninger. Eventuelle tilføjelser eller sletninger på blanketten skal klart godkendes af den kompetente myndighed.
- c) Sprog. Certifikater skal udfærdiges på det eller de nationale sprog og på engelsk og sådanne andre sprog, som den kompetente myndighed måtte finde passende.

## Hæftets omslag

<p>Den kompetente myndigheds navn og logo (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed)</p> <p>DEN EUROPÆISKE UNION (Kun engelsk)</p> <p>FLYVEBESÆTNINGSCERTIFIKAT (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed)</p> <p>Udstedt i overensstemmelse med del-FCL</p> <p>Dette certifikat opfylder ICAO-standarderne, bortset fra LAPL- og EIR-rettinghederne (Engelsk og eventuelle andre sprog foreskrevet af den kompetente myndighed)</p> <p>EASA-formular 141, 2. udgave.</p>	<p>Krav</p> <p>»Den Europæiske Union« slettes for ikke-EU-medlemsstater</p> <p>Hver side skal have en størrelse på 1/8 A4-ark</p>
---	---

Side 2

I	<b>Udstedende land</b>		Krav
III	<b>Certifikatnummer</b>		Certifikatets serienummer starter altid med FN-landekoden for det certifikatudstedende land efterfulgt af ».FCL.«.
IV	<b>Indehaverens for- og efternavn</b>		
IVa	<b>Fødselsdato</b> (se vejledning)		Standarddatoformatet skal anvendes, dvs. dd/mm/åååå.
XIV	<b>Fødested</b>		
V	<b>Indehaverens adresse:</b> vej, postnummer, by, område		
VI	<b>Nationalitet</b>		
VII	<b>Indehaverens underskrift</b>		
VIII	<b>Den udstedende kompetente myndighed</b> F.eks. Dette CPL(A) er udstedt på grundlag af et ATPL udstedt af ..... (tredjeland) .....		
X	<b>Den udstedende embedsmands underskrift og dato</b>		
XI	<b>Den kompetente myndigheds segl eller stempel</b>		

Side 3

II	<b>Titel på certifikatet, dato for første udstedelse og landekode</b>	De anvendte forkortelser vil svare til forkortelserne i del-FCL (f.eks. PPL(H), ATPL(A) osv.)  Standarddatoformatet skal anvendes, dvs. dd/mm/åååå.
IX	<b>Gyldighed:</b> Certifikatets rettigheder kan kun udøves, hvis indehaveren har et gyldigt helbredsbevis til den pågældende rettighed.  Indehaveren skal bære billed-ID med henblik på identifikation.	Denne ID specificeres ikke nærmere, men et pas er tilstrækkeligt, når indehaveren befinder sig uden for det udstedende land.
XII	<b>Radiotelefonrettigheder:</b> indehaveren af dette certifikat har påvist kompetencer til betjening af R/T-udstyr på et luftfartøj på ..... (angiv et eller flere sprog).	
XIII	<b>Bemærkninger:</b>  Sprogfærdigheder:  (sprog/niveau/gyldighedsdato)	Alle yderligere påkrævede certifikatoplysninger og rettigheder foreskrevet af ICAO, EF- eller EU-direktiver/-forordninger angives her.  Sprogpåtegning(er), niveau og gyldighedsdato skal også angives.  For LAPL: LAPL ikke udstedt i overensstemmelse ICAO's standarder

Yderligere sider — Krav

Certifikatets side 1, 2 og 3 skal være i overensstemmelse med det format, der er fastsat i modellen i dette punkt. Den kompetente myndighed skal indsætte yderligere sider med tabeller, der mindst skal indeholde følgende oplysninger:

- Ratings, certifikater, påtegninger og rettigheder
- Udløbsdatoer for ratings samt instruktør- og eksaminatorrettigheder
- Datoer for prøver
- Bemærkninger og begrænsninger (operationelle begrænsninger)
- Felter til eksaminatorbevisets og/eller instruktørbevisets nummer og underskrift, alt efter hvad der er relevant
- Forkortelser.

Disse sider er tiltænkt den kompetente myndighed eller specifikt bemyndigede instruktører eller eksaminatorer.

Førstegangsudstedelse af ratings eller certifikater skal angives af den kompetente myndighed. Forlængelse eller fornyelse af ratings eller certifikater kan angives af den kompetente myndighed eller specifikt bemyndigede instruktører eller eksaminatorer.

Operationelle begrænsninger skal angives under »Bemærkninger og begrænsninger« ved den relevante begrænsede rettighed, f.eks. praktisk IR-prøve taget med andenpilot, instruktionsrettigheder begrænset til én luftfartøjstype.

Den kompetente myndighed kan fjerne ratings, som ikke er blevet forlænget, fra certifikatet.«

5) I tillæg II affattes felt 9 i instrukserne vedrørende EASA's standardformat for kabinepersonalecertifikater således:

»Felt 9: Hvis den kompetente myndighed er det udstedende organ, angives »kompetent myndighed« og det officielle segl, stempel eller logo. Alene i dette tilfælde kan den kompetente myndighed bestemme, om dens officielle segl, stempel eller logo også skal indføres under felt 8.«



## BILAG V

I bilag VII til forordning (EU) nr. 1178/2011 tilføjes følgende i ORA.GEN.200 som litra c):

- »c) Uanset litra a) kan organisationer, der alene leverer træning for LAPL, PPL, SPL eller BPL og tilhørende ratings eller certifikater, opfylde kravene om styring af sikkerhedsmæssige risici og overvågning af opfyldelsen af kravene, der er defineret i litra a), nr. 3) og 6), ved en granskning af organisationen, som skal udføres mindst én gang hvert kalenderår. Den kompetente myndighed skal underrettes om resultaterne af denne granskning af organisationen uden unødigt forsinkelse.«
-