

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1747 DER KOMMISSION**vom 15. Oktober 2019****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in Bezug auf die Vorschriften für bestimmte Lizenzen und Zeugnisse der Flugbesatzung und die Vorschriften für Ausbildungsorganisationen und zuständige Behörden****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 23 Absatz 1, Artikel 27 Absatz 1 und Artikel 62 Absatz 14,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission ⁽²⁾ enthält detaillierte Vorschriften zu den technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt.
- (2) Im Zuge der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zeigte sich, dass bestimmte Anforderungen redaktionelle Fehler oder Unklarheiten enthielten. Außerdem sind einige Fristen oder Bestimmungen, die ursprünglich aufgenommen wurden, um den Mitgliedstaaten genügend Zeit für die Anpassung ihrer nationalen Vorschriften an die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu geben, hinfällig geworden. Dies hat zu Problemen bei der Durchführung der Unionsvorschriften und zu Unklarheiten geführt. Diese Anforderungen sollten präzisiert und berichtigt werden. Um sicherzustellen, dass die Bedingungen einheitlich angewandt werden, sollten neue Begriffsbestimmungen eingeführt werden.
- (3) Im Sinne der Verhältnismäßigkeit und einer größeren Transparenz des Regulierungssystems für die allgemeine Luftfahrt sollten die Vorschriften für Privatpiloten sowie für Piloten von Leichtflugzeugen, Segelflugzeugen und Ballonen geändert werden, damit Rechte erweitert werden können und der Inhalt von Ausbildungen und Prüfungen präzisiert wird. Im Zusammenhang mit der Erweiterung von Rechten sollten Berechtigungen für Wasserflugzeuge, die Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung sowie Anforderungen an Theorieprüfungen und die Anrechnung präzisiert werden.
- (4) Die Anforderungen an die Instrumentenflugberechtigung für Flugzeuge und Hubschrauber sollten geändert werden, um die Bestimmungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse und des Flugunterrichts sowie die Anforderungen an die Verlängerung und Erneuerung zu klären.
- (5) Die sich auf Baureihen, Gültigkeit und Erneuerung beziehenden Anforderungen an Klassen- und Musterberechtigungen sollten so geändert werden, dass Klarheit und Kohärenz gewährleistet sind. Darüber hinaus sollten die Anforderungen an die Erteilung der Berechtigungen für Kunstflug, für das Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern sowie für Nachtflug und Bergflug geklärt werden.
- (6) Bei der Durchführung der Vorschriften hat sich gezeigt, dass einige der für Lehrberechtigte und Prüfer geltenden Anforderungen unklar sind. Daher sollten die für Lehrberechtigte geltenden Anforderungen an Lehrberechtigungen, Voraussetzungen, Kompetenzbeurteilung, Gültigkeit, Rechte und Bedingungen sowie Lehrgangsinhalte, Verlängerung und Erneuerung geändert werden. In Bezug auf Prüfer sollten die Anforderungen an Prüferberechtigungen, Standardisierung, Voraussetzungen, Kompetenzbeurteilung, Gültigkeit, Rechte und Bedingungen sowie Verlängerung und Erneuerung geändert werden.

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

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

- (7) Die Verordnung (EU) 2018/1139 sieht die Möglichkeit vor, Ausbildung und Erfahrung mit Luftfahrzeugen, die nicht der Verordnung (EU) 2018/1139 unterliegen (Anhang I „Luftfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d“), für die Zwecke der Erteilung einer Teil-FCL-Lizenz anzuerkennen. Aus diesem Grund sollten die einschlägigen Vorschriften für Ausbildungsorganisationen und zuständige Behörden geändert werden, um eine solche Anerkennung zu ermöglichen.
- (8) Bei der Durchführung der Vorschriften für erklärte Ausbildungsorganisationen (DTO) ⁽³⁾ zeigte sich, dass die geltenden Vorschriften für eine wirksame Regulierungsaufsicht über die DTO geklärt werden müssen. Die Anforderungen sollten geändert werden, damit sichergestellt ist, dass nur dann in einer DTO ausgebildet werden darf, wenn sich die DTO in dem Gebiet befindet, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind.
- (9) Bei der Durchführung der Vorschriften, denen zufolge Teil-FCL-Lizenzen und zugehörige Tauglichkeitszeugnisse übertragen werden können, zeigte sich, dass die Verantwortlichkeiten der beteiligten zuständigen Behörden sowie der Zeitpunkt der Übertragung der Aufsichtsverantwortung geklärt werden müssen. Aus diesem Grund sollten die einschlägigen Vorschriften geändert werden.
- (10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen wurden von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit in ihrer nach Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c sowie Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegten Stellungnahme Nr. 05/2017 sowie im Verlauf der nachfolgenden technischen Erörterungen vorgeschlagen.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 1 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) verschiedene Tauglichkeitszeugnisse für Piloten, die Bedingungen für Erteilung, Beibehaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf von Tauglichkeitszeugnissen sowie die Rechte und Pflichten der Inhaber von Tauglichkeitszeugnissen;“

2. In Artikel 2 werden die Nummern 4, 9, 10 und 13 gestrichen.

3. Artikel 4 Absatz 1 wird gestrichen.

4. Artikel 4 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„6. Ungeachtet Absatz 3 werden für Inhaber von Lehrberechtigungen für Klassenberechtigungen oder von Prüferberechtigungen, die Rechte für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten besitzen, diese Rechte in Lehrberechtigungen für Musterberechtigungen oder eine Prüferberechtigung für Flugzeuge mit einem Piloten umgewandelt.“

5. Artikel 5 wird gestrichen.

6. Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bezüglich der Erteilung von Teil-FCL-Lizenzen nach Anhang I wird eine Ausbildung, die vor Anwendbarkeit dieser Verordnung im Einklang mit den JAR-Anforderungen und -Verfahren begonnen wurde und der Regulierungsaufsicht eines Mitgliedstaats unterliegt und die innerhalb des JAA-Systems bezüglich der einschlägigen JAR-Vorschriften zur gegenseitigen Anerkennung empfohlen wurde, im vollen Umfang angerechnet, sofern Ausbildung und Prüfung spätestens am 8. April 2016 abgeschlossen waren und die Teil-FCL-Lizenz spätestens am 1. April 2020 ausgestellt wurde.“

⁽³⁾ Verordnung (EU) 2018/1119 der Kommission vom 31. Juli 2018 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 im Hinblick auf erklärte Ausbildungsorganisationen (ABl. L 204 vom 13.8.2018, S. 13).

7. Artikel 10a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Nach Artikel 24 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 sind Organisationen nur dann berechtigt, Piloten auszubilden, die mit dem Führen eines in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern i und ii der Verordnung (EU) 2018/1139 aufgeführten Luftfahrzeugs befasst sind, wenn ihnen von der zuständigen Behörde eine Zulassung erteilt wurde, in der bestätigt wird, dass sie den in Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten grundlegenden Anforderungen und den Anforderungen von Anhang VII jener Verordnung genügen. In Bezug auf Artikel 24 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 sind Organisationen, die ihren Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat haben, jedoch berechtigt, die in Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110 genannte Ausbildung ohne eine solche Genehmigung in dem Gebiet zu erteilen, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, wenn sie gegenüber der zuständigen Behörde eine Erklärung entsprechend den Anforderungen nach Punkt DTO.GEN.115 abgegeben haben und die zuständige Behörde, sofern nach Punkt DTO.GEN.230(c) dieses Anhangs erforderlich, das Ausbildungsprogramm genehmigt hat.“

b) Die Absätze 2, 3 und 4 werden gestrichen.

8. Artikel 10b Absätze 2 und 3 werden gestrichen.

9. Artikel 10c Absätze 2 und 3 werden gestrichen.

10. Artikel 11 Absatz 2 wird gestrichen.

11. Artikel 11a Absätze 2 und 3 werden gestrichen.

12. Artikel 12 Absätze 1b, 2, 3, 5 und 6 werden gestrichen.

13. Artikel 12 Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„7. Wendet ein Mitgliedstaat die Anforderungen nach den Absätzen 2a und 4 an, unterrichtet er die Kommission und die Agentur. Bei der Mitteilung sind die Gründe für die Abweichung sowie das Programm zur Durchführung mit geplanten Maßnahmen und zugehörigem Zeitplan mitzuteilen.“

14. Anhang I (Teil-FCL), Anhang VI (Teil-ARA) und Anhang VIII (Teil-DTO) werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

Die Nummern 57, 58, 59 und 66 des Anhangs der vorliegenden Verordnung gelten jedoch ab dem 21. Dezember 2019.

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

Brüssel, den 15. Oktober 2019

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (Teil-FCL) wird wie folgt geändert:

1. Punkt FCL.010 wird wie folgt geändert:

a) Nach „Betrieb nach Winkelablage“ wird die folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„Beurteilung der Kompetenz‘ bezeichnet den Nachweis von Fähigkeiten, Kenntnissen und Einstellungen für die Erstaussstellung, Verlängerung oder Erneuerung einer Lehrberechtigung oder einer Prüferberechtigung.“

b) Nach „Flug- und Navigationsverfahrenstrainer“ wird die folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„Flug ausschließlich durch Bezugnahme auf Instrumente‘ bedeutet, dass die Piloten das Luftfahrzeug unter simulierten oder tatsächlichen Instrumentenwetterbedingungen ohne äußere Sichtmerkmale fliegen.“

c) Nach „Betrieb nach Längenablage“ wird die folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„Streckenflug unter Aufsicht‘ (LIFUS) bezeichnet den Streckenflug nach einem genehmigten Musterberechtigungslehrgang ohne Flugzeiten oder den auf der Grundlage des Berichts über betriebliche Eignungsdaten (OSD) vorgeschriebenen Streckenflug.“

d) Nach „Nacht“ wird die folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„OSD‘ bezeichnet die gemäß Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten.“

e) Nach „Luftfahrzeugmuster“ wird die folgende Begriffsbestimmung eingefügt:

„Liste der Muster und Lizenzen‘ bezeichnet eine von der Agentur auf der Grundlage des Ergebnisses der OSD-Bewertung veröffentlichte Liste mit Flugzeugklassen und Luftfahrzeugmustern für die Erteilung von Flugbesatzungslizenzen.“

f) Die Begriffsbestimmung für „Nacht“ erhält folgende Fassung:

„Nacht‘ bezeichnet den Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder einen anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang.“

g) Die Begriffsbestimmung von „sonstige Ausbildungsgeräte (OTD)“ erhält folgende Fassung:

„Sonstige Ausbildungsgeräte‘ (OTD) bezeichnet andere Ausbildungsgeräte als FSTD, die Ausbildungsmittel für den Fall darstellen, dass keine vollständige Cockpitumgebung erforderlich ist.“

h) Die Begriffsbestimmung für „Befähigungsüberprüfung“ erhält folgende Fassung:

„Befähigungsüberprüfung‘ bezeichnet den Nachweis der Befähigung zur Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen oder Rechten, gegebenenfalls einschließlich einer entsprechenden mündlichen Prüfung.“

2. Punkt FCL.025 wird wie folgt geändert:

a) Punkt (a)(1) erhält folgende Fassung:

„1. Bewerber müssen sämtliche Prüfungen der Theoriekenntnisse für eine bestimmte Lizenz oder Berechtigung unter der Verantwortlichkeit derselben zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ablegen.“

b) Punkt b) erhält folgende Fassung:

„b) Bewertungskriterien

1. Eine Prüfungsarbeit zur Prüfung der Theoriekenntnisse wird mit bestanden bewertet, wenn der Bewerber mindestens 75 % der bei dieser Arbeit erreichbaren Punkte erreicht hat. Es wird keine Strafpunktbenotung angewandt.
2. Sofern in diesem Teil nicht etwas anderes bestimmt ist, hat ein Bewerber die Prüfung der Theoriekenntnisse für die entsprechende Pilotenlizenz oder Berechtigung erfolgreich abgeschlossen, wenn er die gesamte Prüfung der Theoriekenntnisse innerhalb einer Frist von 18 Monaten, gerechnet ab dem Ende des Kalendermonats, in dem der Bewerber erstmals zu einer Prüfung angetreten ist, bestanden hat.
3. Hat ein Bewerber eine der Theorieprüfungen für die Ausstellung einer Lizenz für Verkehrspiloten (ATPL), für Berufspiloten (CPL), für eine Instrumentenflugberechtigung (IR) oder eine Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR) nach vier Versuchen nicht bestanden oder hat alle Prüfungen nach sechs Versuchen oder innerhalb der in Punkt (b)(2) genannten Frist nicht bestanden, muss er alle Theorieprüfungen wiederholen.

4. Hat ein Bewerber eine der Theorieprüfungen für die Ausstellung einer Lizenz für Leichtluftfahrzeuge (LAPL), für Privatpiloten (PPL), für Segelflugzeugpiloten (SPL) oder für Ballonpiloten (BPL) nach vier Versuchen nicht bestanden oder hat alle Prüfungen nach sechs Versuchen oder innerhalb der in Punkt (b) (2) genannten Frist nicht bestanden, muss er alle Theorieprüfungen wiederholen.
 5. Bevor sich ein Bewerber den Prüfungen der Theoriekenntnisse erneut unterzieht, muss er eine weitere Ausbildung bei einer DTO oder ATO durchlaufen. Der erforderliche Umfang der Ausbildung wird von der DTO oder ATO auf der Grundlage der Bedürfnisse des Bewerbers festgelegt.“
3. Punkt FCL.040 erhält folgende Fassung:

„FCL.040 Ausübung der mit Lizenzen verbundenen Rechte

Die Ausübung der mit einer Lizenz verbundenen Rechte hängt davon ab, ob die in dieser Lizenz gegebenenfalls enthaltenen Berechtigungen und das den ausgeübten Rechten entsprechende Tauglichkeitszeugnis gültig sind.“

4. Punkt FCL.055 erhält folgende Fassung:

„FCL.055 Sprachkenntnisse

- a) Allgemeines. Piloten von Flugzeugen, Hubschraubern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffen, die am Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst teilnehmen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für den Sprechfunkverkehr verwendet wird. In dem Vermerk müssen die Sprache, das Niveau der Sprachkenntnisse und das Gültigkeitsdatum angegeben sein; der Vermerk wird nach einem von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren erteilt. Das Mindestniveau für die Sprachkenntnisse ist das Niveau der Einsatzfähigkeit (Niveau 4) nach Anlage 2 dieses Anhangs.
 - b) Bewerber um einen Sprachenvermerk müssen mindestens Sprachkenntnisse sowohl auf der Ebene der Einsatzfähigkeit für den Gebrauch der Sprechgruppen als auch für den Gebrauch normaler Sprache gegenüber einem Prüfer nachweisen, der von der zuständigen Behörde bzw. einer von der zuständigen Behörde genehmigten Sprachprüfstelle zugelassen ist. Hierzu muss der Bewerber die Fähigkeit zu Folgendem nachweisen:
 1. effektiv zu kommunizieren sowohl bei rein akustischem Kontakt als auch mit einem anwesenden Gesprächspartner;
 2. präzise und deutlich über alltägliche und arbeitsbezogene Themen zu kommunizieren;
 3. geeignete Kommunikationsstrategien für den Austausch von Mitteilungen und zur Erkennung und Beseitigung von Missverständnissen in einem allgemeinen oder arbeitsbezogenen Zusammenhang zu verwenden;
 4. die sprachlichen Herausforderungen aufgrund von Komplikationen oder unerwarteten Ereignissen, die sich im Zusammenhang mit einer routinemäßigen Arbeitssituation oder Kommunikationsaufgabe ergeben, mit der sie ansonsten vertraut sind, erfolgreich zu handhaben und
 5. einen Dialekt oder mit einem Akzent zu sprechen, der in Luftfahrtkreisen verstanden wird.
 - c) Außer bei Piloten, die Sprachkenntnisse auf Expertenniveau (Niveau 6) gemäß Anlage 2 dieses Anhangs nachgewiesen haben, muss der Sprachenvermerk regelmäßig neu bewertet werden, und zwar:
 - 1) alle 4 Jahre, wenn das Niveau der Einsatzfähigkeit (Niveau 4) nachgewiesen wurde, oder
 - 2) alle 6 Jahre, wenn das erweiterte Niveau (Niveau 5) nachgewiesen wurde.
 - d) Besondere Anforderungen an Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung (IR) oder Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR). Unbeschadet der vorstehenden Punkte müssen Inhaber einer IR oder EIR die Fähigkeit unter Beweis gestellt haben, Englisch auf dem geeigneten Niveau gemäß Anlage 2 dieses Anhangs zu gebrauchen.
 - e) Der Nachweis der Sprachkenntnisse und die Fähigkeit von IR- oder EIR-Inhabern, die englische Sprache zu gebrauchen, erfolgt nach einer von der zuständigen Behörde festgelegten Bewertungsmethode.“
5. Punkt FCL.060(c)(2) erhält folgende Fassung:

„(2) Erfüllt der Pilot die Anforderung nach Punkt (1) nicht, muss er einen Schulungsflug mit einem nach Abschnitt J qualifizierten Lehrberechtigten für dieses Luftfahrzeugmuster abschließen. Der Schulungsflug muss mit einem Luftfahrzeug oder in einem FFS des zu verwendenden Luftfahrzeugmusters durchgeführt werden und mindestens die in den Punkten (b)(1) und (2) genannten Anforderungen umfassen, bevor er seine Rechte ausüben kann.“
 6. In Punkt FCL.115 wird ein neuer Punkt (d) angefügt:

„d) Handelt es sich um eine Ausbildung zur Erlangung von Rechten für einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenantriebwerk, müssen die Elemente in Anlage 9 Abschnitt B (Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie) Nummer 7 (Klassenberechtigungen — See) dieses Anhangs berücksichtigt werden.“

7. Punkt FCL.120 erhält folgende Fassung:

„FCL.120 LAPL — Prüfung der theoretischen Kenntnisse

a) Bewerber um eine LAPL(A) und LAPL(H) müssen in Prüfungen ein den verliehenen Rechten entsprechendes Niveau von Theoriekenntnissen in folgenden Sachgebieten nachweisen:

1. Allgemeine Sachgebiete:

- Luftrecht und Verfahren zur Flugverkehrskontrolle (ATC),
- menschliches Leistungsvermögen,
- Meteorologie,
- Kommunikation,
- Navigation.

2. Besondere Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:

- Grundlagen des Fliegens,
- betriebliche Verfahren,
- Flugleistung und Flugplanung,
- allgemeine Luftfahrzeugkunde.

b) Bewerber um eine LAPL(B) und LAPL(S) müssen in Prüfungen ein den verliehenen Rechten entsprechendes Niveau von Theoriekenntnissen in folgenden Sachgebieten nachweisen:

1. Allgemeine Sachgebiete:

- Luftrecht und Verfahren zur Flugverkehrskontrolle (ATC),
- menschliches Leistungsvermögen,
- Meteorologie und
- Kommunikation.

2. Besondere Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:

- Grundlagen des Fliegens,
- betriebliche Verfahren,
- Flugleistung und Flugplanung,
- allgemeine Luftfahrzeugkunde und
- Navigation.“

8. Punkt FCL.105.A erhält folgende Fassung:

„FCL.105.A LAPL(A) — Rechte und Bedingungen

a) Rechte

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

b) Bedingungen

1. Inhaber einer LAPL(A) dürfen Fluggäste nur befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit als PIC auf Flugzeugen oder TMG absolviert haben.
2. Inhaber einer LAPL(A), die zuvor eine ATPL(A), eine MPL(A), eine CPL(A) oder eine PPL(A) innehatten, sind von den Anforderungen nach Punkt(b)(1) ausgenommen.“

9. Punkt FCL.135.A(b) erhält folgende Fassung:

„b) „Um die Rechte auf eine andere Baureihe innerhalb einer Klasse zu erweitern, muss der Pilot eine Unterschiedsschulung oder ein Vertrautmachen absolvieren. Die Unterschiedsschulung ist im Bordbuch des Piloten oder in gleichwertige Aufzeichnungen einzutragen und vom Lehrberechtigten zu unterzeichnen.“

10. Punkt FCL.140.A erhält folgende Fassung:

„FCL.140.A LAPL(A) — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

- a) Inhaber einer LAPL(A) dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 2 Jahren als Flugzeug- oder TMG-Piloten eine der folgenden Bedingungen erfüllt haben:
1. Sie haben mindestens 12 Flugstunden als PIC mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert, einschließlich:
 - 12 Starts und Landungen,
 - Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten;
 2. sie haben eine LAPL(A) Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer abgelegt. Das Programm der Befähigungsüberprüfung basiert auf der praktischen Prüfung für LAPL(A).
- b) Haben Inhaber einer LAPL(A) sowohl die Rechte für SEP(land) als auch SEP(sea) inne, genügen sie möglicherweise auch den Anforderungen von Punkt (a)(1) in beiden Klassen oder einer Kombination beider Klassen, die für beide Rechte gelten. Hierzu müssen in jeder Klasse mindestens 1 Stunde der vorgeschriebenen Flugzeit und mindestens 6 der erforderlichen 12 Starts und Landungen in jeder Klasse absolviert werden.“

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

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

Inhaber einer LAPL (H) dürfen die Rechte ihrer Lizenz auf einem bestimmten Baumuster nur ausüben, wenn sie in den letzten 12 Monaten entweder

- a) mindestens sechs Flugstunden auf Hubschraubern dieses Baumusters als PIC, mit Fluglehrer oder allein unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten mit sechs Starts, Anflügen und Landungen sowie eine Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Lehrberechtigten absolviert haben;
- b) eine Befähigungsüberprüfung mit Prüfer auf dem jeweiligen Baumuster ablegen, bevor sie die Ausübung der mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte wieder aufnehmen. Dieses Programm der Befähigungsüberprüfung basiert auf der praktischen Prüfung für LAPL(H).“

12. Punkt FCL.215 erhält folgende Fassung:

„FCL.215 — Theorieprüfung

- a) Bewerber um eine PPL müssen in Prüfungen ein den verliehenen Rechten entsprechendes Niveau von Theoriekenntnissen in folgenden Sachgebieten nachweisen:
1. Allgemeine Sachgebiete:
 - Luftrecht,
 - menschliches Leistungsvermögen,
 - Meteorologie,
 - Kommunikation und
 - Navigation.
 2. Besondere Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:
 - Grundlagen des Fliegens,
 - betriebliche Verfahren,
 - Flugleistung und Flugplanung sowie
 - allgemeine Luftfahrzeugkunde.
- b) Bewerber um eine BPL oder SPL müssen in Prüfungen ein den verliehenen Rechten entsprechendes Niveau von Theoriekenntnissen in folgenden Sachgebieten nachweisen:
1. Allgemeine Sachgebiete:
 - Luftrecht,
 - menschliches Leistungsvermögen,
 - Meteorologie und
 - Kommunikation.

2. Besondere Sachgebiete bezüglich der verschiedenen Luftfahrzeugkategorien:

- Grundlagen des Fliegens,
- betriebliche Verfahren,
- Flugleistung und Flugplanung,
- allgemeine Luftfahrzeugkunde und
- Navigation.“

13. Punkt FCL.205.A(a) erhält folgende Fassung:

„a) Die Rechte eines Inhabers einer PPL(A) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Flugzeugen oder TMG im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein und alle Rechte von Inhabern einer LAPL(A) auszuüben.“

14. Punkt FCL.205.H(a) erhält folgende Fassung:

„a) Die Rechte eines Inhabers einer PPL(H) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Hubschraubern im nichtgewerblichen Betrieb tätig zu sein und alle Rechte von Inhabern einer LAPL(H) auszuüben.“

15. Punkt FCL.625 erhält folgende Fassung:

„FCL.625 IR — Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung

a) Gültigkeit

Eine IR gilt für 1 Jahr.

b) Verlängerung

1. Eine IR muss innerhalb der letzten 3 Monate vor ihrem Ablaufdatum verlängert werden, indem die für die jeweilige Luftfahrzeugkategorie geltenden Kriterien für die Verlängerung erfüllt werden.
2. Entscheiden sich Bewerber, die Verlängerungsanforderungen früher als in Punkt 1) vorgeschrieben zu erfüllen, beginnt die neue Gültigkeitsdauer am Tag der Befähigungsüberprüfung.
3. Bewerber, die den betreffenden Teil einer IR-Befähigungsüberprüfung vor dem Ablaufdatum der IR nicht bestehen, dürfen die IR-Rechte erst ausüben, wenn sie die IR-Befähigungsüberprüfung bestanden haben.

c) Erneuerung

Ist eine IR abgelaufen, müssen Bewerber für die Erneuerung ihrer Rechte alle folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Sie müssen eine Auffrischungsschulung bei einer ATO absolvieren, sofern von der ATO für notwendig erachtet, um den Befähigungsstand für das Bestehen des Instrumententeils der praktischen Prüfung gemäß Anlage 9 dieses Anhangs zu erreichen;
2. sie müssen eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 dieses Anhangs in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie bestehen;
3. sie müssen die entsprechende Klassen- oder Musterberechtigung besitzen, sofern in diesem Anhang nicht etwas anderes bestimmt ist.

d) Wurde die IR in den vorangegangenen 7 Jahren nicht erneut validiert oder erneuert, müssen die Bewerber für die IR die Prüfung der theoretischen IR-Kenntnisse und die praktische Prüfung wiederholen.

e) Inhaber einer gültigen IR, die in eine von einem Drittland nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilte Pilotenlizenz eingetragen ist, sind von den Anforderungen nach Punkt (c)(1) und Punkt (d) ausgenommen, wenn sie die in den nach diesem Anhang erteilten Lizenzen enthaltenen IR-Rechte erneuern.

f) Die Befähigungsüberprüfung nach Punkt (c)(2) und Punkt (e) kann mit einer Befähigungsüberprüfung für die Erneuerung der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert werden.“

16. Punkt FCL.625.A(a) erhält folgende Fassung:

„a) Verlängerung.

Für die Verlängerung einer IR(A) müssen die Bewerber

1. die entsprechende Klassen- oder Musterberechtigung besitzen, es sei denn, die IR-Verlängerung wird mit der Erneuerung der entsprechenden Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert;

2. eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 dieses Anhangs bestehen, wenn die IR-Verlängerung mit einer Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert wird;
3. wenn die IR-Verlängerung nicht mit der Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung kombiniert wird,
 - i) im Falle von Flugzeugen mit einem Piloten Abschnitt 3b und diejenigen Teile von Abschnitt 1 absolvieren, die für den beabsichtigten Flug der Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 dieses Anhangs relevant sind;
 - ii) im Falle mehrmotoriger Flugzeuge Abschnitt 6 der Befähigungsüberprüfung für Flugzeuge mit einem Piloten nach Anlage 9 dieses Anhangs unter ausschließlicher Heranziehung von Instrumenten erfüllen.
4. Für die Verlängerung nach Punkt 2 kann ein FNPT II oder ein FFS verwendet werden, der die betreffende Flugzeugklasse oder das betreffende Flugzeugmuster nachbildet, sofern mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(A) in einem Flugzeug durchgeführt wird.“

17. Punkt FCL.625.H erhält folgende Fassung:

„FCL.625.H IR(H) — Verlängerung

- a) Für die Verlängerung einer IR(H) müssen die Bewerber:
 1. die entsprechende Musterberechtigung besitzen, es sei denn, die IR-Verlängerung wird mit der Erneuerung der entsprechenden Musterberechtigung kombiniert;
 2. eine Befähigungsüberprüfung für das entsprechende Hubschraubermuster nach Anlage 9 dieses Anhangs bestehen, wenn die IR-Verlängerung mit der Verlängerung einer Musterberechtigung kombiniert wird;
 3. wenn die IR-Verlängerung nicht mit der Verlängerung einer Musterberechtigung kombiniert wird, Abschnitt 5 und die relevanten Teile von Abschnitt 1 der Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 dieses Anhangs für das entsprechende Hubschraubermuster absolvieren.
- b) Für die Befähigungsüberprüfung nach Punkt (a)(3) kann ein FTD 2/3 oder ein FFS verwendet werden, der das betreffende Hubschraubermuster nachbildet, sofern mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(H) in einem Hubschrauber durchgeführt wird.
- c) Es wird eine Quer-Anrechnung nach Anlage 8 dieses Anhangs gewährt.“

18. Punkt FCL.710 erhält folgende Fassung:

„FCL.710 Klassen- und Musterberechtigungen — Baureihen

- a) Piloten müssen Unterschiedsschulungen oder ein Vertrautmachen absolvieren, um ihre Rechte auf eine andere Baureihe von Luftfahrzeugen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung zu erweitern. Im Falle unterschiedlicher Baureihen innerhalb einer Klassen- oder Musterberechtigung muss die Unterschiedsschulung oder das Vertrautmachen die einschlägigen Elemente umfassen, die gegebenenfalls in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) festgelegt sind.
- b) Die Unterschiedsschulung muss bei einer der folgenden Stellen absolviert werden:
 1. einer ATO,
 2. einer DTO im Falle von Luftfahrzeugen nach Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110(a)(1)(c) und (a)(2)(c),
 3. einem Inhaber eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses mit einem genehmigten Unterschiedsschulungsprogramm für die betreffende Klasse oder das betreffende Muster.
- c) Ungeachtet der Anforderung in Punkt (b) kann eine Unterschiedsschulung für TMG, einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk (SEP), einmotorige Flugzeuge mit Turbinenantriebwerk (SET) und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk (MEP) von einem entsprechend qualifizierten Lehrberechtigten durchgeführt werden, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.
- d) Haben Piloten innerhalb von 2 Jahren nach der in Punkt (b) aufgeführten Ausbildung die Baureihe nicht geflogen, muss eine weitere Unterschiedsschulung oder eine Befähigungsüberprüfung mit dieser Baureihe absolviert werden, sofern es sich nicht um Muster oder Baureihen innerhalb der SEP- und TMG-Klassenberechtigungen handelt.
- e) Die Unterschiedsschulung oder Befähigungsüberprüfung in dieser Baureihe wird in das Bordbuch oder ein gleichwertiges Verzeichnis eingetragen und vom Lehrberechtigten oder Prüfer entsprechend unterzeichnet.“

19. In Punkt FCL.725(b) wird folgender Punkt 5 angefügt:

- „5. Bei einmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten und mehrmotorigen Flugzeugen mit einem Piloten (Wasserflugzeuge) erfolgt die Prüfung schriftlich und muss mindestens 30 Multiple-Choice-Fragen umfassen.“

20. Punkt FCL.740 erhält folgende Fassung:

„FCL.740 Gültigkeit und Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen

a) Gültigkeit

Der Gültigkeitszeitraum von Klassen- und Musterberechtigungen beträgt 1 Jahr, ausgenommen Klassenberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge mit einem Piloten, wofür der Gültigkeitszeitraum 2 Jahre beträgt, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist. Entscheiden sich Piloten, die Verlängerungsanforderungen früher als in Punkt FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL und FCL.740.As vorgeschrieben zu erfüllen, beginnt die neue Gültigkeitsdauer am Tag der Befähigungsüberprüfung.

b) Erneuerung

Für die Erneuerung einer Klassen- oder Musterberechtigung müssen Bewerber alle folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Sie müssen eine Befähigungsüberprüfung nach Anlage 9 dieses Anhangs absolvieren;
2. sie müssen vor der in Punkt (1) genannten Befähigungsüberprüfung bei einer ATO eine Auffrischungsschulung absolvieren, sofern von der ATO für notwendig erachtet, um das für den sicheren Betrieb der betreffenden Luftfahrzeugklasse oder des betreffenden Luftfahrzeugmusters erforderliche Befähigungsniveau zu erreichen, sofern sie nicht über eine gültige Berechtigung für dieselbe Luftfahrzeugklasse oder dasselbe Luftfahrzeugmuster verfügen, die in eine von einem Drittland nach Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten Pilotenlizenz eingetragen ist, und sie berechtigt sind, die mit dieser Berechtigung verbundenen Rechte auszuüben. Der Bewerber kann die Schulung bei einer der folgenden Stellen absolvieren:
 - i) einer DTO oder ATO, wenn es sich bei der abgelaufenen Berechtigung um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantrieb, eine Klassenberechtigung für TMG oder eine Musterberechtigung für einmotorige Hubschrauber nach Anhang VIII Punkt DTO.GEN.110(a)(2)(c) handelte;
 - ii) einer DTO, einer ATO oder bei einem Lehrberechtigten, wenn die Berechtigung vor höchstens drei Jahren ablief und es sich bei der Berechtigung um eine Klassenberechtigung für nicht als Hochleistungsflugzeuge eingestufte einmotorige Flugzeuge mit Kolbenantrieb oder eine Klassenberechtigung für TMG handelte.
3. Ungeachtet der Punkte (b)(1) und (b)(2) sind Piloten, die Inhaber einer gemäß FCL.820 erteilten Testflugberechtigung sind und die an Entwicklungs-, Zertifizierungs- oder Fertigungstestflügen für ein Luftfahrzeugmuster mitgewirkt und in dem Jahr vor dem Antrag entweder 50 Stunden gesamte Flugzeit oder 10 Stunden Flugzeit als PIC bei technischen Prüfflügen in diesem Baumuster absolviert haben, berechtigt, einen Antrag auf Verlängerung oder Erneuerung der betreffenden Musterberechtigung zu stellen.“

21. Punkt FCL.805(d) erhält folgende Fassung:

„d) Die mit den Berechtigungen zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern verbundenen Rechte sind auf Flugzeuge oder TMG beschränkt, je nach Luftfahrzeug, in dem der Flugunterricht absolviert wurde. Für das Schleppen von Bannern sind die Rechte auf die für den Flugunterricht verwendete Schleppmethode zu beschränken. Die Rechte werden erweitert, wenn der Pilot mindestens drei Schulungsflüge mit einem Fluglehrer absolviert hat, die den vollen Schlepp-Lehrplan in einem der beiden Luftfahrzeuge und die Schleppmethode für das Schleppen von Bannern umfassen.“

22. In Punkt FCL.810(a)(1) erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„1. Wenn die Rechte einer LAPL, einer SPL oder einer PPL für Flugzeuge, TMGs oder Luftschiffe unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, müssen Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 6 Monaten einen Ausbildungslehrgang bei einer DTO oder ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:“

23. Punkt FCL.815(e) erhält folgende Fassung:

„e) Verlängerung

Für die Verlängerung einer Bergflugberechtigung muss der Bewerber entweder

1. in den letzten 2 Jahren mindestens sechs Landungen auf einem Gelände durchgeführt haben, für das festgelegt ist, dass eine Bergflugberechtigung erforderlich ist, oder
2. eine Befähigungsüberprüfung absolvieren, die den Anforderungen in Buchstabe c entspricht.“

24. FCL.900 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

c) Ausbildung außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten

1. Ungeachtet Buchstabe a stellt die zuständige Behörde, wenn der Flugunterricht im Rahmen eines nach diesem Anhang genehmigten Ausbildungslehrgangs außerhalb des Gebiets erteilt wird, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, Bewerbern eine Lehrberechtigung aus, sofern der Bewerber
 - i) Inhaber einer Pilotenlizenz ist, die folgende Kriterien erfüllt:
 - A) sie entspricht den Anforderungen von Anhang 1 des Abkommens von Chicago;
 - B) es handelt sich in jedem Fall um mindestens eine CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie mit der entsprechenden Berechtigung oder dem entsprechenden Zeugnis;
 - ii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung der betreffenden Lehrberechtigung festgelegten Anforderungen erfüllt;
 - iii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweist, um Lehrberechtigungen gemäß diesem Anhang ausüben zu können.
2. Das Zeugnis ist beschränkt auf die Erteilung von Flugunterricht im Rahmen eines nach diesem Anhang genehmigten Ausbildungslehrgangs, der alle folgenden Bedingungen erfüllt:
 - i) er wird außerhalb des Gebiets erteilt, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind;
 - ii) er wird Flugschülern erteilt, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der der Flugunterricht erteilt wird.“

25. Punkt FCL.935(a) erhält folgende Fassung:

„a) Mit Ausnahme des Lehrberechtigten für Zusammenarbeit einer mehrköpfigen Besatzung (Multi-Crew Cooperation Instructor, MCCI), des Lehrberechtigten für synthetische Übungsgeräte (Synthetic Training Instructor, STI), des Lehrberechtigten für Bergflugberechtigungen (Mountain Rating Instructor, MI) und des Testfluglehrberechtigten (Flight Test Instructor, FTI) muss ein Bewerber um eine Lehrberechtigung eine Kompetenzbeurteilung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, in der entsprechenden Luftfahrzeugklasse oder dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster oder in dem entsprechenden FSTD absolvieren, um gegenüber einem gemäß Abschnitt K dieses Anhangs qualifizierten Prüfer die Fähigkeit nachzuweisen, einen Flugschüler bis zu der Ebene auszubilden, die für die Erteilung der betreffenden Lizenz, der Berechtigung oder des betreffenden Zeugnisses erforderlich ist.“

26. Punkt FCL.940 erhält folgende Fassung:

„FCL.940 Gültigkeit von Lehrberechtigungen

Mit Ausnahme der MI und unbeschadet FCL.900 Buchstabe b Absatz 1 und FCL.915 Buchstabe e Absatz 2 sind Lehrberechtigungen für einen Zeitraum von 3 Jahren gültig.“

27. Punkt FCL.905.FI erhält folgende Fassung:

„FCL.905.FI Rechte und Bedingungen

Die Rechte eines FI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung des Folgenden:

- a) einer PPL, einer SPL, einer BPL und einer LAPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie;
- b) von Klassen- und Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten; Klassen- und Gruppenerweiterungen für Ballone und Klassenverlängerungen für Segelflugzeuge;
- c) von Klassen- und Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge mit einem Piloten, außer auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten, im Betrieb mit mehreren Piloten, sofern die FI eine der folgenden Bedingungen erfüllen:
 1. sie sind oder waren Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten;
 2. sie haben Folgendes absolviert:
 - i) mindestens 500 Stunden als Pilot im Betrieb mit mehreren Piloten auf Flugzeugen;
 - ii) den Ausbildungslehrgang für den MCCI gemäß FCL.930.MCCI;
- d) von Musterberechtigungen für Luftschiffe mit einem oder mehreren Piloten;

- e) einer CPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern die FI mindestens 200 Stunden Flugunterricht auf dieser Luftfahrzeugkategorie erteilt haben;
- f) der Nachtflugberechtigung, sofern die FI alle folgenden Bedingungen erfüllen:
1. sie sind für Nachtflüge in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie qualifiziert;
 2. sie haben gegenüber einem gemäß Buchstabe j qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen, Ausbildung zu erteilen;
 3. sie erfüllen die Anforderung bezüglich Nachtflugerfahrung gemäß FCL.060(b)(2).
- g) einer Schlepp-, Kunstflug- oder, im Falle eines FI(S), einer Wolkenflugberechtigung, sofern die entsprechenden Rechte gegeben sind und die FI gegenüber einem gemäß Buchstabe j qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen haben, Ausbildung für diese Berechtigung zu erteilen;
- h) einer EIR oder IR in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern die FI alle folgenden Bedingungen erfüllen:
1. sie haben mindestens 200 Flugstunden unter IFR absolviert, wovon maximal 50 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FFS, einem FTD 2/3 oder einem FNPT II sein können;
 2. sie haben als Flugschüler den IRI-Ausbildungslehrgang absolviert und eine Kompetenzbeurteilung für das IRI-Zeugnis bestanden;
 3. sie erfüllen im Fall mehrmotoriger Flugzeuge die Anforderungen gemäß FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI und FCL.935 und im Fall mehrmotoriger Hubschrauber die Anforderungen gemäß FCL.910.TRI(c)(1) und FCL.915.TRI(d)(2);
- i) von Klassen- oder Musterberechtigungen für mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten, ausgenommen auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten, sofern sie folgende Bedingungen erfüllen:
1. im Fall von Flugzeugen die Anforderungen gemäß FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI und FCL.935;
 2. in Fall von Hubschraubern die Anforderungen gemäß FCL.910.TRI(c)(1) und FCL.915.TRI(d)(2);
- j) eines FI-, IRI-, CRI-, STI- oder MI-Zeugnisses, sofern die FI alle folgenden Anforderungen erfüllen:
1. im Falle einer FI(S) mindestens 50 Stunden oder 150 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts auf Segelflugzeugen, im Falle einer FI(B) mindestens 50 Stunden oder 50 Starts im Rahmen eines Flugunterrichts in Ballonen und in allen anderen Fällen mindestens 500 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie;
 2. eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie gegenüber einem Fluglehrerprüfer (FIE) zum Nachweis der Fähigkeit, Ausbildung für das betreffende Zeugnis zu erteilen;
- k) einer MPL, sofern die FI alle folgenden Anforderungen erfüllen:
1. sie haben für die Kern-Flugphase einer Ausbildung mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert, davon mindestens 200 Stunden Flugunterricht;
 2. für die Grundausbildung:
 - i) sie sind Inhaber einer IR für mehrmotorige Flugzeuge und dem Recht, Ausbildung für eine IR zu erteilen;
 - ii) sie haben mindestens 1 500 Flugstunden im Betrieb mit einer mehrköpfigen Besatzung absolviert;
 3. im Falle von FI, die bereits als Lehrberechtigte für die integrierten ATP(A)- oder CPL(A)/IR-Ausbildungen qualifiziert sind, kann die Anforderung gemäß Absatz 2 Ziffer ii durch den Abschluss eines strukturierten Lehrgangs ersetzt werden, der Folgendes umfasst:
 - i) MCC-Ausbildung;
 - ii) Beobachtung von fünf Flugunterrichtssitzungen in Phase 3 eines MPL-Lehrgangs;
 - iii) Beobachtung von fünf Flugunterrichtssitzungen in Phase 4 eines MPL-Lehrgangs;
 - iv) Beobachtung von fünf am Streckeneinsatz orientierten wiederkehrenden Betreiber-Flugausbildungssitzungen;
 - v) den Inhalt des MCCI-Lehrgangs.

In diesem Fall müssen die FI ihre ersten fünf Lehrberechtigtensitzungen unter der Aufsicht eines TRI(A), MCCI(A) oder SFI(A) durchführen, der für MPL-Flugunterricht qualifiziert ist.“

28. Punkt FCL.915.FI wird wie folgt geändert:

a) Punkt (b)(2)(i) erhält folgende Fassung:

„i) abgesehen von dem Fall, dass ein FI(A) nur Ausbildung für die LAPL(A) erteilt, die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die CPL bestanden haben, die ohne Abschluss eines theoretischen CPL-Ausbildungslehrgangs abgelegt werden kann und die nicht für die Erteilung einer CPL gültig ist, und“;

b) Punkt (c)(2) erhält folgende Fassung:

„2. mindestens 200 Stunden als PIC geflogen worden sein müssen, wenn der Bewerber mindestens Inhaber einer PPL(H) ist und die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die CPL bestanden hat, die ohne Abschluss eines theoretischen CPL-Ausbildungslehrgangs abgelegt werden kann und die nicht für die Erteilung einer CPL gültig ist;“

29. In FCL.930.FI wird der folgende Buchstabe c angefügt:

„c) „Bei Bewerbern um das FI-Zeugnis, die Inhaber einer anderen nach diesem Anhang erteilten Lehrberechtigung sind oder waren, gelten die Anforderungen in Punkt (b)(1) als erfüllt.“

30. Punkt FCL.940.FI erhält folgende Fassung:

„FCL.940.FI — Verlängerung und Erneuerung

a) Verlängerung

1. Für die Verlängerung eines FI-Zeugnisses müssen Inhaber vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses mindestens zwei der drei folgenden Anforderungen erfüllen:

i) Folgendes absolvieren:

A) im Falle einer FI(A) und FI(H) mindestens 50 Stunden Flugunterricht in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie als FI, TRI, CRI, IRI, MI oder als Prüfer. Muss die Lehrberechtigung für die IR verlängert werden, so müssen mindestens 10 dieser Stunden Flugunterricht für eine IR sein und innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses absolviert worden sein;

B) im Falle einer FI(As) mindestens 20 Stunden Flugunterricht in Luftschiffen als FI, IRI oder als Prüfer. Muss die Lehrberechtigung für die IR verlängert werden, so müssen 10 dieser Stunden Flugunterricht für eine IR sein und innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses absolviert worden sein;

C) im Falle eines FI(S) mindestens 60 Starts oder 30 Stunden im Rahmen eines Flugunterrichts in Segelflugzeugen, Reisemotorseglern oder TMGs als FI oder als Prüfer;

D) im Falle einer FI(B) mindestens 6 Stunden Flugunterricht in Ballonen als FI oder als Prüfer;

ii) sie müssen eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als FI bei einer ATO oder bei der zuständigen Behörde absolviert haben. FI(B) und FI(S) können diese Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte bei einer DTO absolvieren;

iii) sie müssen eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des FI-Zeugnisses bestanden haben.

2. Für mindestens jede zweite Verlängerung im Falle eines FI(A) oder FI(H) bzw. jede dritte Verlängerung im Falle eines FI(As), FI(S) und FI(B) müssen Inhaber des betreffenden FI-Zeugnisses eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestehen.

b) Erneuerung.

Wenn das FI-Zeugnis abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor dem Datum der Beantragung der Erneuerung eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als FI bei einer ATO oder bei der zuständigen Behörde oder, im Falle eines FI(B) oder FI(S), bei einer ATO, einer DTO oder bei der zuständigen Behörde absolvieren und eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 absolviert haben.“

31. Punkt FCL.905.TRI Buchstaben b und c erhalten folgende Fassung:

„b) die Erteilung eines TRI- oder SFI-Zeugnisses, sofern der Inhaber alle folgenden Bedingungen erfüllt:

1. mindestens 50 Stunden Ausbildungserfahrung als TRI oder SFI gemäß dieser Verordnung oder der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission;

2. Durchführung des Lehrplans für die Flugausbildung für den betreffenden Teil des TRI-Ausbildungslehrgangs gemäß FCL.930.TRI(a)(3) zur Zufriedenheit des Ausbildungsleiters einer ATO, und

c) im Falle des TRI für Flugzeuge mit einem Piloten:

1. die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, sofern der Bewerber das Recht zum Einpilotenbetrieb erwerben möchte.

Die Rechte des TRI(SPA) können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten erweitert werden, sofern der TRI eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

- i) er ist oder war Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten;
 - ii) er verfügt über mindestens 500 Stunden auf Flugzeugen im Betrieb mit mehreren Piloten und hat einen MCCI-Ausbildungslehrgang gemäß Punkt FCL.930.MCCI absolviert;
2. den MPL-Lehrgang für die grundlegende Phase, sofern seine Rechte auf den Betrieb mit mehreren Piloten erweitert wurden und er Inhaber einer FI(A)- oder eines IRI(A)-Zeugnisses ist oder war;“

32. Punkt FCL.910.TRI erhält folgende Fassung:

„FCL.910.TRI Eingeschränkte Rechte

a) Allgemeines: Wenn die TRI-Ausbildung nur in einem FSTD durchgeführt wird, sind die Rechte des TRI auf die Ausbildung im FSTD beschränkt. Diese Einschränkung umfasst jedoch die folgenden Rechte zur Durchführung im Luftfahrzeug:

1. von LIFUS, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang die Ausbildung gemäß FCL.930.TRI(a)(4)(i) eingeschlossen war;
2. der Landeausbildung, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang die Ausbildung gemäß FCL.930.TRI(a)(4)(ii) eingeschlossen war, oder
3. des in FCL.060(c)(2) genannten Schulungsflugs, sofern im TRI-Ausbildungslehrgang die in Buchstabe a Nummer 1 oder Buchstabe a Nummer 2 genannte Ausbildung eingeschlossen war.

Die Beschränkung auf FSTD wird aufgehoben, wenn der TRI eine Kompetenzbeurteilung im Luftfahrzeug absolviert hat.

b) TRI für Flugzeuge und für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit — TRI(A) und TRI(PL). Die Rechte eines TRI sind auf den Typ Flugzeug oder Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit beschränkt, in dem die Ausbildung und die Kompetenzbeurteilung durchgeführt wurden. Sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist, werden die Rechte des TRI auf weitere Muster erweitert, wenn der TRI:

1. in den 12 Monaten vor dem Antrag mindestens 15 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster absolviert hat, wovon maximal 7 Streckenabschnitte in einem FFST absolviert werden können;
2. die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und die Flugausbildungsteile des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat;
3. die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden und mithin gegenüber einem gemäß Abschnitt K dieses Anhangs qualifizierten FIE oder einem TRE seine Fähigkeit nachgewiesen hat, einen Piloten bis zu dem Stand auszubilden, der für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Ausbildung in Kenntnissen für die Verfahren vor dem Flug und nach dem Flug und in theoretischen Kenntnissen erforderlich ist.

Die Rechte des TRI werden gemäß den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) auf weitere Baureihen erweitert, wenn der TRI die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und die Flugausbildungsteile des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat.

c) TRI für Hubschrauber — TRI(H).

1. Die Rechte eines TRI(H) sind auf das Hubschraubermuster beschränkt, in dem die Kompetenzbeurteilung für die Erteilung des TRI-Zeugnisses absolviert wurde. Sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist, werden die Rechte des TRI auf weitere Muster erweitert, wenn der TRI:
 - i) die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und die Flugausbildungsteile des TRI-Lehrgangs absolviert hat;

- ii) in den 12 Monaten vor dem Datum des Antrags mindestens 10 Stunden auf dem entsprechenden Hubschraubermuster absolviert hat, wovon maximal 5 Stunden in einem FFS oder FTD 2/3 absolviert werden können, und
- iii) die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden und mithin gegenüber einem gemäß Abschnitt K dieses Anhangs qualifizierten FIE oder einem TRE seine Fähigkeit nachgewiesen hat, einen Piloten bis zu dem Stand auszubilden, der für die Erteilung einer Musterberechtigung einschließlich Ausbildung in Kenntnissen für die Verfahren vor dem Flug und nach dem Flug und in theoretischen Kenntnissen erforderlich ist.

Die Rechte des TRI werden gemäß den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) auf weitere Baureihen erweitert, wenn der TRI die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und die Flugausbildungsteile des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat.

- 2. Bevor die Rechte eines TRI(H) von Rechten als alleiniger Pilot auf Rechte für mehrere Piloten auf demselben Hubschraubermuster erweitert werden, muss der Inhaber mindestens 100 Stunden im Betrieb mit mehreren Piloten auf diesem Muster absolviert haben.

- d) Ungeachtet der obigen Absätze können Inhaber eines TRI-Zeugnisses, die eine Musterberechtigung gemäß FCL.725 (e) erhalten haben, ihre TRI-Rechte auf dieses neue Luftfahrzeugmuster erweitern lassen.“

33. Punkt FCL.915.TRI(c)(1) erhält folgende Fassung:

„c) für ein TRI(SPA)-Zeugnis:

- (1) in den 12 Monaten vor dem Datum des Antrags mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen als PIC auf dem entsprechenden Flugzeugmuster absolviert haben, wovon maximal 15 Streckenabschnitte in einem FSTD absolviert werden können, der dieses Muster nachbildet, und“;

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

a) Der einleitende Satz in Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der TRI-Ausbildungslehrgang ist nur dann im Luftfahrzeug durchzuführen, wenn kein FSTD verfügbar und zugänglich ist, und umfasst Folgendes:“

b) Buchstabe a Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) die folgende Ausbildung, soweit anwendbar:

- i) besondere Zusatzausbildung vor der Durchführung von LIFUS;
- ii) besondere Zusatzausbildung vor Durchführung der Landeausbildung. Diese Ausbildung in dem FSTD umfasst auch die Ausbildung in Bezug auf das Luftfahrzeug betreffende Notverfahren.“

35. Punkt FCL.935.TRI erhält folgende Fassung:

„FCL.935.TRI Kompetenzbeurteilung

- a) Die Kompetenzbeurteilung für einen TRI für MPA und PL muss in einem FFS durchgeführt werden. Ist kein FFS verfügbar oder zugänglich, wird ein Luftfahrzeug verwendet.
- b) Die Kompetenzbeurteilung für einen TRI für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge und Hubschrauber mit einem Piloten ist durchzuführen:
 - 1. in einem verfügbaren und zugänglichen FFS;
 - 2. wenn kein FFS verfügbar oder zugänglich ist, in einer Kombination aus FSTD und einem Luftfahrzeug;
 - 3. wenn kein FSTD verfügbar oder zugänglich ist, in einem Luftfahrzeug.“

36. Punkt FCL.940.TRI erhält folgende Fassung:

„FCL.940.TRI Verlängerung und Erneuerung

a) Verlängerung

1. Flugzeuge

Für die Verlängerung eines TRI(A)-Zeugnisses muss der Inhaber in den 12 Monaten unmittelbar vor dem Ablaufdatum des Zeugnisses mindestens zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

- i) einen der folgenden Teile eines vollständigen Musterberechtigungs-Ausbildungs- oder Auffrischungslehrgangs durchführen: eine Simulatorsitzung von mindestens dreistündiger Dauer oder eine Luftübung von mindestens einstündiger Dauer mit mindestens zwei Starts und Landungen;
- ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI(A) bei einer ATO absolvieren;
- iii) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestehen. Diese Anforderung gilt bei Bewerbern, die die Anforderungen gemäß FCL.910.TRI(b)(3) erfüllt haben, als erfüllt.

2. Hubschrauber und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit

Für die Verlängerung eines TRI(H)- oder TRI(PL)-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb des Gültigkeitszeitraums des TRI-Zeugnisses mindestens zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

- i) mindestens 50 Stunden Flugunterricht auf jedem der Luftfahrzeugmuster, für das er Lehrberechtigungen innehat, oder in einem FSTD, das diese Muster nachbildet, absolviert haben, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des TRI-Zeugnisses absolviert worden sein müssen. Im Falle eines TRI(PL) müssen diese Stunden als TRI oder als Prüfer für Musterberechtigungen (Type Rating Examiner, TRE), oder als SFI oder als Prüfer für die Ausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten (Synthetic Flight Examiner, SFE) geflogen werden. Im Falle eines TRI(H) wird die Zeit, die als FI, Lehrberechtigter für die Instrumentenflugberechtigung (Instrument Rating Instructor, IRI), Lehrberechtigter für synthetische Übungsgeräte (Synthetic Training Instructor, STI) oder als Prüfer jeglicher Art geflogen wurde, diesbezüglich berücksichtigt;
- ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI(A) bzw. TRI(PL) bei einer ATO absolvieren;
- iii) innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des Zeugnisses eine Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935, FCL.910.TRI(b)(3) oder FCL.910.TRI(c)(3) bestanden haben.

3. Für mindestens jede zweite Verlängerung eines TRI-Zeugnisses muss der Inhaber die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden haben.

4. Wenn ein TRI Inhaber eines Zeugnisses auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster innerhalb derselben Kategorie ist, verlängert die Kompetenzbeurteilung, die auf einem dieser Luftfahrzeugmuster absolviert wird, auch das TRI-Zeugnis für die anderen Muster innerhalb derselben Luftfahrzeugkategorie, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.

5. Besondere Anforderungen für die Verlängerung eines TRI(H)-Zeugnisses

Bei einem TRI(H), der Inhaber eines FI(H)-Zeugnisses auf dem betreffenden Muster ist, gelten die Anforderungen in Buchstabe a als erfüllt. In diesem Fall gilt das TRI(H)-Zeugnis bis zum Ablaufdatum des FI(H)-Zeugnisses.

b) Erneuerung

Für die Erneuerung eines TRI-Zeugnisses muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Datum des Antrags die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden und Folgendes absolviert haben:

1. für Flugzeuge:

- i) mindestens 30 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Flugzeugmuster, wovon maximal 15 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können;
- ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI bei einer ATO, die die betreffenden Elemente des TRI-Ausbildungslehrgangs beinhalten muss;

2. für Hubschrauber und Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit:

- i) mindestens 10 Flugstunden einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Flugzeugmuster, wovon maximal 5 Stunden in einem FFS oder FTD 2/3 absolviert werden können;

- ii) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als TRI bei einer ATO, die die betreffenden Elemente des TRI-Ausbildungslehrgangs beinhalten muss;“
3. Wenn ein Bewerber Inhaber eines Zeugnisses auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster innerhalb derselben Kategorie war, erneuert die Kompetenzbeurteilung, die auf einem dieser Luftfahrzeugmuster absolviert wird, auch das TRI-Zeugnis für die anderen Muster innerhalb derselben Luftfahrzeugkategorie, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.“
37. In Punkt FCL.905.CRI wird nach Buchstabe b folgender Buchstabe ba angefügt:
- „ba) Die Rechte von CRI umfassen die Ausbildung für Klassen- und Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, außer auf technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen mit einem Piloten, im Betrieb mit mehreren Piloten, sofern die CRI eine der folgenden Bedingungen erfüllen:
1. sie sind oder waren Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten;
 2. sie verfügen über mindestens 500 Stunden auf Flugzeugen im Betrieb mit mehreren Piloten und haben einen MCCI-Ausbildungslehrgang gemäß FCL.930.MCCI absolviert.“
38. Punkt FCL.930.CRI(a)(3) erhält folgende Fassung:
- „(3) 5 Stunden Flugunterricht auf mehrmotorigen Flugzeugen oder einem FSTD, der diese Flugzeugklasse bzw. dieses Flugzeugmuster nachbildet, davon mindestens 3 Stunden auf dem Flugzeug, oder mindestens 3 Flugunterrichtsstunden auf einmotorigen Flugzeugen, die von einem gemäß FCL.905.FI(j) qualifizierten FI(A) erteilt werden.“
39. Punkt FCL.940.CRI erhält folgende Fassung:
- „FCL.940.CRI Verlängerung und Erneuerung**
- a) Für die Verlängerung eines CRI-Zeugnisses muss der Inhaber innerhalb des Gültigkeitszeitraums des CRI-Zeugnisses mindestens zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:
1. mindestens 10 Flugunterrichtsstunden als CRI durchführen. Wenn der Bewerber CRI-Rechte sowohl für einmotorige als auch für mehrmotorige Flugzeuge besitzt, müssen diese Flugunterrichtsstunden gleichmäßig auf die einmotorigen und mehrmotorigen Flugzeuge verteilt sein;
 2. eine Auffrischungsschulung als CRI bei einer ATO oder einer zuständigen Behörde absolvieren;
 3. die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 für mehrmotorige bzw. einmotorige Flugzeuge bestehen.
- b) Für mindestens jede zweite Verlängerung eines CRI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderung von Buchstabe a Absatz 3 erfüllt haben.
- c) Erneuerung
- Wenn das CRI-Zeugnis abgelaufen ist, wird es erneuert, sofern der Bewerber innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten vor dem Antrag auf Erneuerung:
- (1) eine Auffrischungsschulung als CRI bei einer ATO oder einer zuständigen Behörde absolviert hat;
 - (2) die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden hat.“
40. Punkt FCL.915.IRI(b)(2) erhält folgende Fassung:
- „(2) im Falle von Bewerbern für eine IRI(H) für mehrmotorige Hubschrauber die Anforderungen gemäß FCL.905.FI(h)(3)(ii) erfüllen;“
41. Punkt FCL.930.IRI(a)(3)(ii) erhält folgende Fassung:
- „ii) für die IRI(H) mindestens 10 Flugunterrichtsstunden auf einem Hubschrauber, FFS, FTD 2/3 oder FNPT II/III. Im Falle von Bewerbern, die Inhaber eines FI(H)-Zeugnisses sind, wird die Zahl dieser Stunden auf mindestens 5 verringert;“
42. Punkt FCL.905.SFI erhält folgende Fassung:
- „FCL.905.SFI Rechte und Bedingungen**
- a) Die Rechte von SFI bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten innerhalb der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie für:
- (1) die Verlängerung und Erneuerung einer IR, sofern sie Inhaber einer IR in der betreffenden Luftfahrzeugkategorie sind oder waren;
 - (2) die Erteilung einer IR, sofern sie Inhaber einer IR in der betreffenden Luftfahrzeugkategorie sind oder waren und einen IRI-Ausbildungslehrgang absolviert haben.

b) Die Rechte von SFI für Flugzeuge mit einem Piloten bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten für:

- (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, wenn die Bewerber das Recht zum Einpilotenbetrieb erwerben möchten.

Die Rechte von SFI für Flugzeuge mit einem Piloten können auf den Flugunterricht für Musterberechtigungen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten im Betrieb mit mehreren Piloten erweitert werden, sofern die SFI eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- i) sie sind oder waren Inhaber eines TRI-Zeugnisses für Flugzeuge mit mehreren Piloten;
- ii) sie verfügen über mindestens 500 Stunden auf Flugzeugen im Betrieb mit mehreren Piloten und haben einen MCCI-Ausbildungslehrgang gemäß FCL.930.MCCI absolviert;

- (2) den MCC- und den MPL-Ausbildungslehrgang für die Grundausbildung, sofern die Rechte des SFI(SPA) gemäß Absatz 1 auf den Betrieb mit mehreren Piloten erweitert wurden.

c) Die Rechte von SFI für Flugzeuge mit mehreren Piloten bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten für:

- (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen für Flugzeuge mit mehreren Piloten und, wenn die Bewerber das Recht zum Betrieb mit mehreren Piloten erwerben möchten, für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten;

(2) den MCC-Ausbildungslehrgang;

- (3) den MPL-Lehrgang für die Grundstufe, die mittlere und die fortgeschrittene Stufe, sofern sie für die Grundausbildung Inhaber eines FI(A)- oder eines IRI(A)-Zeugnisses sind oder waren;

d) Die Rechte von SFI für Hubschrauber bestehen in der Durchführung von Flugunterricht an synthetischen Flugübungsgeräten für:

- (1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Hubschrauber-Musterberechtigungen;

- (2) die MCC-Ausbildung, wenn die SFI die Rechte für die Ausbildung für Hubschrauber mit mehreren Piloten besitzen.“

43. Punkt FCL.910.SFI erhält folgende Fassung:

„FCL.910.SFI Eingeschränkte Rechte

Die Rechte der SFI sind auf die FTD 2/3 oder FFS des Luftfahrzeugmusters beschränkt, in dem die SFI-Ausbildung absolviert wurde.

Die Rechte können auf andere FSTDs erweitert werden, die weitere Muster derselben Luftfahrzeugkategorie nachbilden, wenn die Inhaber

- a) den Simulatorinhalt des entsprechenden Musterberechtigungslehrgangs zufriedenstellend absolviert haben;
- b) die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und den FSTD-Inhalt des Flugausbildungslehrgangs des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert haben;
- c) bei einem vollständigen Musterberechtigungslehrgang auf dem entsprechenden Muster unter der Aufsicht und zur Zufriedenheit eines hierzu qualifizierten TRE oder SFE mindestens 3 Flugunterrichtsstunden bezüglich der Aufgaben eines SFI durchgeführt haben.

Die Rechte des SFI werden gemäß den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) auf weitere Baureihen erweitert, wenn der SFI die für das Muster relevanten Teile der technischen Ausbildung und den FSTD-Inhalt des Flugausbildungslehrgangs des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat.“

44. Punkt FCL.930.SFI(a)(2) erhält folgende Fassung:

- „(2) die entsprechenden Teile der technischen Ausbildung und den FSTD-Inhalt des Flugausbildungslehrgangs des betreffenden TRI-Lehrgangs.“

45. Punkt FCL.940.SFI erhält folgende Fassung:

„FCL.940.SFI Verlängerung und Erneuerung

a) Verlängerung

Für die Verlängerung eines SFI-Zeugnisses müssen die Inhaber vor dem Ablaufdatum des SFI-Zeugnisses mindestens zwei der drei nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

- (1) sie müssen mindestens 50 Stunden als Lehrberechtigte oder Prüfer in FSTDs absolviert haben, wovon mindestens 15 Stunden innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des SFI-Zeugnisses liegen müssen;
- (2) sie müssen eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als SFI bei einer ATO absolviert haben;
- (3) sie müssen die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden haben.

b) Weiterhin müssen die Bewerber die Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung der besonderen Musterberechtigung in einem FFS, der die Muster nachbildet, für die sie Rechte besitzen, absolviert haben.

c) Für mindestens jede zweite Verlängerung eines SFI-Zeugnisses muss der Inhaber die Anforderung gemäß Buchstabe a Absatz 3 erfüllen.

d) Wenn ein SFI Inhaber eines Zeugnisses auf mehr als einem Luftfahrzeugmuster innerhalb derselben Kategorie ist, verlängert die Kompetenzbeurteilung, die auf einem dieser Muster absolviert wird, auch das SFI-Zeugnis für die anderen Muster innerhalb derselben Luftfahrzeugkategorie, sofern in den betrieblichen Eignungsdaten (OSD) nicht etwas anderes bestimmt ist.

e) Erneuerung

Für die Erneuerung eines SFI-Zeugnisses müssen die Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag auf Erneuerung alle folgenden Bedingungen erfüllen:

- (1) sie müssen eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte als SFI bei einer ATO absolviert haben;
- (2) sie müssen die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden haben;
- (3) sie müssen die Befähigungsüberprüfung für die Erteilung der besonderen Musterberechtigung in einem FSTD, der die Muster nachbildet, für die die Rechte erneuert werden sollen, absolviert haben.“

46. Punkt FCL.910.STI erhält folgende Fassung:

„FCL.910.STI Eingeschränkte Rechte

Die Rechte der STI sind auf den FSTD beschränkt, in dem der STI-Ausbildungslehrgang absolviert wurde.

Die Rechte können auf andere FSTDs erweitert werden, die weitere Luftfahrzeugmuster nachbilden, wenn die Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag:

- a) den FSTD-Inhalt des CRI- oder TRI-Lehrgangs auf der Luftfahrzeugklasse oder dem Luftfahrzeugmuster, für das Lehrberechtigungen beantragt werden, absolviert haben;
- b) in dem FSTD, auf dem Flugunterricht erteilt werden soll, den anwendbaren Teil der Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Anhangs für die entsprechende Luftfahrzeugklasse oder das entsprechende Luftfahrzeugmuster bestanden haben.

Für STI(A), die nur auf BITD unterrichten, umfasst die Befähigungsüberprüfung nur die entsprechenden Übungen für die praktische Prüfung für die Erteilung einer PPL(A);

- c) auf einem CPL-, IR-, PPL- oder Klassen- oder Musterberechtigungslehrgang mindestens 3 Flugunterrichtsstunden unter der Aufsicht eines von der ATO zu diesem Zweck ernannten FI, CRI(A), IRI oder TRI, davon mindestens 1 Flugunterrichtsstunde unter der Aufsicht eines FIE in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, erteilt haben.“

47. Punkt FCL.915.STI erhält folgende Fassung:

„FCL.915.STI Voraussetzungen

a) Bewerber um ein STI-Zeugnis müssen

- (1) Inhaber einer Pilotenlizenz und entsprechender Lehrberechtigungen für die Kurse, für die eine Ausbildung erteilt werden soll, sein oder innerhalb der letzten 3 Jahre vor dem Antrag gewesen sein;

- (2) innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag in einem FSTD die entsprechende Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung absolviert haben.

Bewerber für ein STI(A), die nur auf BITD unterrichten wollen, müssen nur die Übungen absolvieren, die für eine praktische Prüfung für die Erteilung einer PPL(A) erforderlich sind;

- b) Bewerber für ein STI(H)-Zeugnis müssen zusätzlich zu den Anforderungen in Buchstabe a innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag mindestens 1 Flugstunde als Beobachter im Cockpit des entsprechenden Hubschraubermusters absolviert haben.“

48. Punkt FCL.940.STI erhält folgende Fassung:

„FCL.940.STI Verlängerung und Erneuerung des STI-Zeugnisses

a) Verlängerung

Für die Verlängerung eines STI-Zeugnisses müssen die Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum des STI-Zeugnisses alle folgenden Bedingungen erfüllen:

- (1) sie müssen mindestens 3 Flugunterrichtsstunden in einem FSTD im Rahmen eines vollständigen CPL-, IR-, PPL- oder Klassen- oder Musterberechtigungslehrgangs erteilt haben;
- (2) in dem FSTD, auf dem Flugunterricht erteilt wird, die anwendbaren Teile der Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Anhangs für die entsprechende Luftfahrzeugklasse oder das entsprechende Luftfahrzeugmuster bestanden haben.

Für STI(A), die nur auf BITD unterrichten, umfasst die Befähigungsüberprüfung nur die entsprechenden Übungen für eine praktische Prüfung für die Erteilung einer PPL(A).

b) Erneuerung

Für die Erneuerung eines SFI-Zeugnisses müssen die Inhaber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag auf Erneuerung:

- (1) eine Auffrischungsschulung als STI bei einer ATO absolvieren;
- (2) in dem FSTD, auf dem Flugunterricht erteilt wird, die anwendbaren Teile der Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Anhangs für die entsprechende Luftfahrzeugklasse oder das entsprechende Luftfahrzeugmuster bestehen.

Für STI(A), die nur auf BITD unterrichten, umfasst die Befähigungsüberprüfung nur die entsprechenden Übungen für eine praktische Prüfung für die Erteilung einer PPL(A);

- (3) auf einem CPL-, IR-, PPL- oder Klassen- oder Musterberechtigungslehrgang in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie mindestens 3 Flugunterrichtsstunden unter der Aufsicht eines von der ATO zu diesem Zweck ernannten FI, CRI, IRI oder TRI, davon mindestens 1 Flugunterrichtsstunde unter der Aufsicht eines Fluglehrerprüfers (FIE), erteilen.“

49. Punkt FCL.1000 erhält folgende Fassung:

„FCL.1000 Prüferberechtigungen

a) Allgemeines

Inhaber einer Prüferberechtigung müssen

1. Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen entsprechen, für die sie berechtigt sind, praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchzuführen, sowie des Rechts, hierfür auszubilden, sein, sofern in diesem Anhang nicht etwas anderes bestimmt ist;
2. zur Betätigung als PIC auf dem Luftfahrzeug während einer praktischen Prüfung, einer Befähigungsüberprüfung oder Kompetenzbeurteilung, wenn diese auf dem Luftfahrzeug durchgeführt wird, qualifiziert sein.

b) Besondere Bedingungen

1. Die zuständige Behörde kann ein besonderes Zeugnis ausstellen, das Rechte zur Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen gewährt, wenn die Einhaltung der in diesem Abschnitt festgelegten Anforderungen nicht möglich ist aufgrund der Einführung
 - i) neuer Luftfahrzeuge in den Mitgliedstaaten oder in der Flotte eines Betreibers;

ii) neuer Ausbildungslehrgänge in diesem Anhang.

Ein solches Zeugnis ist auf die praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen beschränkt, die für die Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters oder des neuen Lehrgangs notwendig sind, und seine Gültigkeit ist auf höchstens 1 Jahr beschränkt.

2. Inhaber einer Berechtigung gemäß Buchstabe b Absatz 1, die einen Antrag auf Erteilung einer Prüferberechtigung stellen möchten, müssen die Voraussetzungen und die Anforderungen für die Verlängerung erfüllen, die für diese Kategorie von Prüferberechtigung festgelegt sind.
3. Wenn kein qualifizierter Prüfer verfügbar ist, können die zuständigen Behörden je nach Einzelfall Aufsichtspersonen oder Prüfern, die die einschlägigen Anforderungen in Bezug auf Lehrberechtigte, Muster- oder Klassenberechtigungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, die Erlaubnis erteilen, praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen und Kompetenzbeurteilungen durchzuführen.

c) Prüfung außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten

(1) Abweichend von Buchstabe a stellt die zuständige Behörde im Falle von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen außerhalb des Gebiets, für das die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, eine Prüferberechtigung für Bewerber aus, die Inhaber einer gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilten Pilotenlizenz sind, sofern die Bewerber:

- i) Inhaber einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses, die denjenigen gleichwertig sind, für die er zur Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen berechtigt ist, sowie in jedem Fall mindestens Inhaber einer CPL sind;
- ii) zur Betätigung als PIC auf dem Luftfahrzeug während einer praktischen Prüfung oder einer Befähigungsüberprüfung, wenn diese auf dem Luftfahrzeug durchgeführt wird, qualifiziert sind;
- iii) die in diesem Abschnitt für die Erteilung der betreffenden Prüferberechtigung festgelegten Anforderungen erfüllen und
- iiii) gegenüber der zuständigen Behörde einen angemessenen Kenntnisstand bezüglich der europäischen Flugsicherheitsvorschriften nachweisen, um Prüferberechtigungen gemäß diesem Anhang ausüben zu können.

(2) Die in Absatz 1 genannte Berechtigung beschränkt sich auf die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen

- i) außerhalb der Gebiete, für die die Mitgliedstaaten nach dem Abkommen von Chicago zuständig sind, und
- ii) für Piloten, die ausreichende Kenntnisse der Sprache besitzen, in der die Prüfung/Überprüfung durchgeführt wird.“

50. Punkt FCL.1005 erhält folgende Fassung:

„FCL.1005 Beschränkung von Rechten bei persönlichen Interessen

Prüfer dürfen Folgendes nicht durchführen:

- a) praktische Prüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für Bewerber um die Erteilung einer Lizenz, einer Berechtigung oder eines Zeugnisses an Personen, denen sie mehr als 25 % des vorgeschriebenen Flugunterrichts für die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis erteilt haben, für die bzw. das die praktische Prüfung oder Kompetenzbeurteilung durchgeführt werden soll, und
- b) praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen, wenn sie glauben, dass ihre Objektivität beeinträchtigt sein könnte.“

51. Punkt FCL.1025 erhält folgende Fassung:

„FCL.1025 Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung von Prüferberechtigungen

a) Gültigkeit

Eine Prüferberechtigung gilt 3 Jahre.

b) Verlängerung

Um eine Prüferberechtigung zu verlängern, müssen die Inhaber alle folgenden Bedingungen erfüllen:

1. sie haben vor dem Ablaufdatum der Berechtigung mindestens sechs praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen durchgeführt;

2. sie haben innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum der Berechtigung einen Prüfer-Auffrischungslehrgang absolviert, der von der zuständigen Behörde oder einer ATO durchgeführt und von der zuständigen Behörde genehmigt wurde. Prüfer, die Inhaber einer Berechtigung für Segelflugzeuge oder Ballone sind, können innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum der Berechtigung einen von einer DTO durchgeführten und von der zuständigen Behörde genehmigten Prüfer-Auffrischungslehrgang absolvieren;
3. eine der praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen, die gemäß Absatz 1 durchgeführt wurden, muss innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Ablaufdatum der Berechtigung stattfinden und muss
 - i) von einer Aufsichtsperson der zuständigen Behörde oder von einem leitenden Prüfer beurteilt worden sein, der von der für die Berechtigung des Prüfers zuständigen Behörde hierzu ausdrücklich ermächtigt wurde, oder
 - ii) die Anforderungen gemäß FCL.1020 erfüllen.

Wenn der Bewerber um die Verlängerung Inhaber von Rechten für mehr als eine Kategorie von Prüfern ist, ist nach Vereinbarung mit der zuständigen Behörde eine Verlängerung aller Prüferberechtigungen möglich, wenn der Bewerber die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absätze 1 und 2 und FCL.1020 für eine seiner Kategorien von Prüferberechtigungen erfüllt.

c) Erneuerung

Wenn die Berechtigung abgelaufen ist, muss der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate unmittelbar vor dem Antrag auf Erneuerung die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 und FCL.1020 erfüllen, bevor er die Ausübung der Rechte wieder aufnehmen kann.

- d) Eine Prüferberechtigung wird nur dann verlängert bzw. erneuert, wenn der Bewerber die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen gemäß FCL.1010 und FCL.1030 nachweist.“

52. Punkt FCL.1005.TRE wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„5. Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer TRI- oder SFI-Berechtigung in der betreffenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als TRE vollendet und eine besondere Ausbildung für die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.1015(b) erhalten hat.“

b) Buchstabe b Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer TRI(H)- oder SFI(H)-Berechtigung, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE(A) vollendet und eine besondere Ausbildung für die Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.1015(b) erhalten hat.“

53. Punkt FCL.1005.CRE(b) erhält folgende Fassung:

„b) Befähigungsüberprüfungen für:

1. Verlängerung oder Erneuerung von Klassen- und Musterberechtigungen;
2. Verlängerung von IR-Berechtigungen, sofern der Prüfer mindestens 1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen und mindestens 450 Flugstunden unter IFR absolviert hat;
3. Erneuerung von IR-Berechtigungen, sofern der Prüfer die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE(a) erfüllt;
4. Verlängerung und Erneuerung von EIRs, sofern der Prüfer mindestens 1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert hat und die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE(a)(2) erfüllt.“

54. Punkt FCL.1010.CRE(b) erhält folgende Fassung:

„b) Inhaber eines CRI- oder FI-Zeugnisses mit Lehrberechtigung für die entsprechende Klasse oder das entsprechende Muster sein;“

55. Punkt FCL.1010.IRE erhält folgende Fassung:

„FCL.1010.IRE — Voraussetzungen

a) IRE(A)

Bewerber um eine IRE-Berechtigung für Flugzeuge müssen Inhaber eines IRI(A)- oder FI(A)-Zeugnisses sein, das zur Durchführung von Schulungen für die IR(A) berechtigt, und Folgendes absolviert haben:

1. 2000 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen und

2. 450 Flugstunden unter IFR, davon 250 Stunden als Lehrberechtigter.

b) IRE(H)

Bewerber um eine IRE-Berechtigung für Hubschrauber müssen Inhaber eines IRI(H)- oder FI(H)-Zeugnisses sein, das zur Durchführung von Schulungen für die IR(H) berechtigt, und Folgendes absolviert haben:

1. 2000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern und
2. 300 Flugstunden Instrumentenflugzeit auf Hubschraubern, davon 200 Stunden als Lehrberechtigter.

c) IRE(As)

Bewerber um eine IRE-Berechtigung für Luftschiffe müssen Inhaber eines IRI(As)- oder FI(As)-Zeugnisses sein, das zur Durchführung von Schulungen für die IR(As) berechtigt, und Folgendes absolviert haben:

1. 500 Flugstunden als Pilot auf Luftschiffen und
2. 100 Flugstunden Instrumentenflugzeit auf Luftschiffen, davon 50 Stunden als Lehrberechtigter.“

56. Punkt FCL.1005.SFE erhält folgende Fassung:

„FCL.1005.SFE — Rechte und Bedingungen

a) SFE für Flugzeuge (SFE(A)) und für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit (SFE(PL))

Die Rechte von SFE für Flugzeuge oder Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit umfassen die Durchführung des Folgenden in einem FFS oder, für die Beurteilungen gemäß Punkt (5), in dem betreffenden FSTD:

1. praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung von Musterberechtigungen für Flugzeuge bzw. Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit;
2. Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von IR-Berechtigungen, wenn die Überprüfungen mit der Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung kombiniert werden und sofern der Prüfer innerhalb des letzten Jahres eine Befähigungsüberprüfung für das Luftfahrzeugmuster einschließlich der Instrumentenflugberechtigung bestanden hat;
3. praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(A);
4. praktische Prüfungen für die Erteilung einer MPL, sofern der Prüfer die Anforderungen in Punkt FCL.925 erfüllt hat;
5. Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer SFI-Berechtigung in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE(A) vollendet und eine besondere Ausbildung für die Kompetenzbeurteilung gemäß Punkt FCL.1015(b) erhalten hat.

b) SFE für Hubschrauber (SFE(H))

Die Rechte von SFE(H) umfassen die Durchführung des Folgenden in einem FFS oder, für die Beurteilungen gemäß Punkt (4), in dem betreffenden FSTD:

1. praktische Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Musterberechtigungen;
2. Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von IR-Berechtigungen, wenn diese Überprüfungen mit der Verlängerung oder Erneuerung einer Musterberechtigung kombiniert werden und sofern der Prüfer innerhalb des letzten Jahres vor der Befähigungsüberprüfung eine Befähigungsüberprüfung für das Luftfahrzeugmuster einschließlich der Instrumentenflugberechtigung bestanden hat;
3. praktische Prüfungen für die Erteilung einer ATPL(H);
4. Kompetenzbeurteilungen für die Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung einer SFI(H)-Berechtigung, sofern der Prüfer mindestens 3 Jahre als SFE(A) vollendet und eine besondere Ausbildung für die Kompetenzbeurteilung gemäß Punkt FCL.1015(b) erhalten hat.“

57. Punkt FCL.1010.SFE erhält folgende Fassung:

„FCL.1010.SFE — Voraussetzungen

a) SFE(A)

Bewerber um eine SFE(A)-Berechtigung müssen alle folgenden Bedingungen erfüllen:

1. Flugzeuge mit mehreren Piloten:
 - i) sie müssen Inhaber einer ATPL(A) und einer Klassenberechtigung für das entsprechende Flugzeugmuster sein oder gewesen sein;

- ii) sie müssen Inhaber einer SFI(A)-Berechtigung für das entsprechende Flugzeugmuster sein;
 - iii) sie müssen mindestens 1 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten nachweisen;
2. technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten:
- i) sie müssen Inhaber einer CPL(A) oder ATPL(A) und einer Klassenberechtigung für das entsprechende Flugzeugmuster sein oder gewesen sein;
 - ii) sie müssen Inhaber einer SFI(A)-Berechtigung für die entsprechende Flugzeugklasse oder das entsprechende Flugzeugmuster sein;
 - iii) sie müssen mindestens 500 Flugstunden als Pilot auf Flugzeugen mit einem Piloten nachweisen;
3. sie müssen für die erstmalige Erteilung einer SFE-Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten als TRI(A) oder SFI(A) auf dem entsprechenden Muster absolviert haben.

b) SFE(H)

Bewerber um eine SFE(H)-Berechtigung müssen alle folgenden Bedingungen erfüllen:

- 1. sie müssen Inhaber einer ATPL(H) und einer Klassenberechtigung für das entsprechende Hubschraubermuster sein oder gewesen sein;
- 2. sie müssen Inhaber einer SFI(H)-Berechtigung für das entsprechende Hubschraubermuster sein;
- 3. sie müssen mindestens 1000 Flugstunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten nachweisen;
- 4. sie müssen für die erstmalige Erteilung einer SFE-Berechtigung mindestens 50 Stunden Flugausbildung an synthetischen Flugübungsgeräten als TRI(H) oder SFI(H) auf dem entsprechenden Muster absolviert haben.“

58. Anlage 1 Abschnitte 1.1 und 1.2 erhalten folgende Fassung:

- „1.1. Für die Erteilung einer LAPL werden dem Inhaber einer LAPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die theoretischen Kenntnisse vollständig auf die allgemeinen Sachgebiete gemäß FCL.120 angerechnet. Die Kenntnisse im Sachgebiet „Navigation“ werden jedoch nur Inhabern einer LAPL(A), die die Erteilung einer LAPL (H) beantragen, oder Inhabern einer LAPL(H), die die Erteilung einer LAPL(A) beantragen, angerechnet.
- 1.2. Für die Erteilung einer LAPL(A), LAPL(H) oder PPL werden dem Inhaber einer PPL, CPL oder ATPL in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die theoretischen Kenntnisse vollständig auf die allgemeinen Sachgebiete gemäß FCL.215(a)(1) angerechnet.“

59. In Anlage 1 wird folgender Abschnitt 1.2a angefügt:

- „1.2a Für die Erteilung einer LAPL(B), LAPL(S), BPL oder SPL werden dem Inhaber einer Lizenz in einer anderen Luftfahrzeugkategorie die theoretischen Kenntnisse vollständig auf die allgemeinen Sachgebiete gemäß FCL.215 (b)(1) angerechnet.“

60. Anlage 3 Teil A Nummer 9 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

- „b) 70 Stunden als PIC, wovon bis zu 55 Stunden als SPIC absolviert werden können. Die Instrumentenflugzeit als SPIC kann nur bis zu höchstens 20 Stunden als PIC-Flugzeit gerechnet werden;“

61. Anlage 3 Teil C Nummer 8 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

- „b) 70 Stunden als PIC, wovon bis zu 55 Stunden als SPIC absolviert werden können. Die Instrumentenflugzeit als SPIC kann nur bis zu höchstens 20 Stunden als PIC-Flugzeit gerechnet werden;“

62. Anlage 3 Teil D Nummer 8 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

- „b) 70 Stunden als PIC, wovon bis zu 55 Stunden als SPIC absolviert werden können;“

63. Anlage 3 Teil E Nummer 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- „a) 150 Flugstunden absolviert haben.

Mit Ausnahme der Anforderung von 50 Stunden als PIC auf Flugzeugen können Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien wie nachstehend aufgeführt auf die 150 Stunden Flugzeit auf Flugzeugen angerechnet werden:

- 1. 20 Stunden im Hubschrauber, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(H) ist;
- 2. 50 Stunden im Hubschrauber, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(H) ist;
- 3. 10 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen;

4. 20 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(As) ist;
5. 50 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(As) ist.“

64. Anlage 3 Teil K Nummer 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) 155 Flugstunden, einschließlich 50 Stunden als PIC, in Hubschraubern absolviert haben, wovon 10 Stunden Überlandflüge sein müssen.

Mit Ausnahme der Anforderung von 50 Stunden als PIC auf Hubschraubern können Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien wie nachstehend aufgeführt auf die 155 Stunden Flugzeit auf Hubschraubern angerechnet werden:

1. 20 Stunden in Flugzeugen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(A) ist;
2. 50 Stunden in Flugzeugen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(A) ist;
3. 10 Stunden in TMGs oder Segelflugzeugen;
4. 20 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer PPL(As) ist;
5. 50 Stunden in Luftschiffen, wenn der Bewerber Inhaber einer CPL(As) ist.“

65. In Anlage 7 erhält die Tabelle PRÜFUNGSINHALT, Kategorie Flugzeuge, folgende Fassung:

„Flugzeuge

ABSCHNITT 1 — VERFAHREN VOR DEM FLUG UND ABFLUG

Verwendung der Checkliste, Verhalten als Luftfahrer, Eisverhütungs- und Enteisungsverfahren usw., in allen Bereichen anwenden

a	Verwendung des Flughandbuchs (oder eines gleichwertigen Dokuments), insbesondere Berechnung der Flugleistung, Masse und Schwerpunktlage
b	Verwendung des Flugverkehrsdienstedokuments, des Wetterdokuments
c	Erstellung des ATC-Flugplans, IFR-Flugplan/Protokoll
d	Benennung der erforderlichen Navigationshilfen für Abflug-, Ein- und Anflugverfahren
e	Vorflugkontrolle
f	Wetterminima
g	Rollen
h	PBN-Abflug (falls zutreffend): — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; und — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Abflugkarte.
i	Verfahren und Überprüfungen vor dem Abflug, Abflug
j (°)	Übergang zum Instrumentenflug
k (°)	Instrumentenabflugverfahren, einschließlich PBN-Abflügen, und Höhenmessereinstellungen
l (°)	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

ABSCHNITT 2 — ALLGEMEINES HANDLING (°)

a	Fliegen des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten, einschließlich Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten, Trimmung
b	Steig- und Sinkflugkurven unter Einhaltung einer Standardkurve (Rate-one-turn)
c	Beenden ungewöhnlicher Fluglagen einschließlich gehaltener Kurven mit 45° Querneigung und steilen Sinkflugkurven
d (*)	Beenden der Annäherung an den Strömungsabriss im Horizontalflug, Steigflug-/Sinkflugkurven und in Landungskonfiguration
e	Beschränktes Bedienfeld: stabilisierter Steigflug oder Sinkflug, ebene Standardkurven (Rate-one-turn) auf gegebene Steuereinstellungen, Beenden ungewöhnlicher Fluglagen

ABSCHNITT 3 — STRECKEN-IFR-VERFAHREN (°)

a	Einhalten eines Kurses über Grund, einschließlich Eindrehen auf Funkstandlinien, z. B. NDB, VOR oder Route zwischen Wegpunkten
b	Verwenden des Navigationsgeräts und von Funknavigationshilfen
c	Horizontalflug, Kontrolle von Kurs, Höhe und Fluggeschwindigkeit, Leistungseinstellung, Trimmverfahren
d	Höhenmessereinstellungen
e	Zeitliche Planung und Korrektur von ETAs (Warten auf der Strecke, falls erforderlich)
f	Überwachung des Flugfortschritts, Flugdurchführungsplan, Kraftstoffverbrauch, Management der Bordanlagen
g	Eisschutzverfahren, simuliert, falls erforderlich
h	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

ABSCHNITT 3a — ANFLUGVERFAHREN

a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen und Benennung der Funknavigationseinrichtungen, falls zutreffend
b	Anflugverfahren, Höhenmesserchecks
c	Beschränkungen der Flughöhe und Fluggeschwindigkeit, falls zutreffend
d	PBN-Anflug (falls zutreffend): — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; und — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.

ABSCHNITT 4 (°) — 3D-BETRIEB (°)

a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen Überprüfen des Winkels des vertikalen Pfads Für RNP APCH: — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; und — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.
b	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen mit Benennung der Funknavigationseinrichtungen
c (°)	Warteverfahren
d	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
e	Timing des Landeanflugs
f	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug)
g (°)	Durchstartaktion
h (°)	Fehlanflugverfahren/Landung
i	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren

ABSCHNITT 5 (°) — 2D-BETRIEB (°)

a	Einstellung und Überprüfung der Navigationshilfen Für RNP APCH: — Überprüfen, ob das korrekte Verfahren in das Navigationsgerät geladen wurde; und — Abgleich zwischen der Anzeige des Navigationsgeräts und der Anflugkarte.
b	Landeanflug und Lande-Briefing einschließlich Sinkflug-/Landeanflug-/Landungsüberprüfungen mit Benennung der Funknavigationseinrichtungen
c (°)	Warteverfahren
d	Einhaltung des veröffentlichten Landeanflugverfahrens
e	Timing des Landeanflugs

f	Einhalten von Steuerkurs, Flughöhe/Entfernung zum MAPt und Fluggeschwindigkeit (stabilisierter Landeanflug) sowie von definierten Höhenstufen (Step Down Fixes, SDF), falls zutreffend
g (*)	Durchstartaktion
h (*)	Fehlanflugverfahren/Landung
i	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
ABSCHNITT 6 — FLUG MIT EINEM AUSGEFALLENEN TRIEBWERK (nur mehrmotorige Flugzeuge) (°)	
a	Simulierter Triebwerkausfall nach dem Start oder beim Durchstarten
b	Landeanflug, Durchstartverfahren und Fehlanflugverfahren mit einem ausgefallenen Triebwerk
c	Landeanflug und Landung mit einem ausgefallenen Triebwerk
d	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle — Einhaltung der Flugverkehrsverfahren/Sprechfunkverfahren
(*) Muss ausschließlich nach Instrumenten durchgeführt werden.	
(*) Kann in einem FFS, FTD 2/3 oder FNPT II durchgeführt werden.	
(*) Kann in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 durchgeführt werden.	
(**) Für die Erteilung oder Wahrung von PBN-Rechten muss einer der Landeanflüge in Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 ein RNP APCH sein. Wenn ein RNP APCH nicht möglich ist, muss er in einem entsprechend ausgerüsteten FSTD durchgeführt werden.“	

66. Anlage 8 erhält folgende Fassung:

„ANLAGE 8

Quer-Anrechnung des IR-Teils einer Befähigungsüberprüfung für die Klassen- oder Musterberechtigung

A. Flugzeuge

Eine Anrechnung wird nur gewährt, wenn der Inhaber IR-Rechte für einmotorige Flugzeuge und/oder mehrmotorige Flugzeuge mit einem Piloten entsprechend verlängert oder erneuert.

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

(*) Sofern der Bewerber innerhalb der letzten 12 Monate in Ausübung von PBN-Rechten mindestens drei IFR-Abflüge und -Landeanflüge, darunter ein RNP APCH, auf einem SP-Flugzeugbaumuster oder einer SP-Flugzeugklasse im SP-Betrieb geflogen hat oder, bei mehrmotorigen Flugzeugen außer technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen, der Bewerber Abschnitt 6 der praktischen Prüfung für SP-Flugzeuge außer technisch komplizierten Hochleistungsflugzeugen, ausschließlich nach Instrumenten im Einpilotenbetrieb geflogen, bestanden hat.

B. Hubschrauber

Eine Anrechnung wird nur gewährt, wenn der Inhaber IR-Rechte für einmotorige und mehrmotorige Hubschrauber mit einem Piloten entsprechend verlängert.

Wenn eine praktische Prüfung oder eine Befähigungsüberprüfung einschließlich IR durchgeführt wird und der Inhaber im Besitz der folgenden gültigen Berechtigung ist:	gilt die Anrechnung für den IR-Teil in einer Befähigungsüberprüfung für:
Musterberechtigung für Hubschrauber mit mehreren Piloten (MPH)	SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Musterberechtigung (*)
SP ME-Musterberechtigung im Einpilotenbetrieb	SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Musterberechtigung (*)
SP ME-Musterberechtigung, beschränkt auf den Betrieb mit mehreren Piloten	SE-Musterberechtigung (*) und SP ME-Musterberechtigung (*)
SP SE-Musterberechtigung im Einpilotenbetrieb	SP SE-Musterberechtigung im Einpilotenbetrieb

(*) Sofern innerhalb der letzten 12 Monate in Ausübung von PBN-Rechten mindestens drei IFR-Abflüge und -Landeanflüge, darunter ein RNP APCH (der auch ein Landeanflug nach dem Point-in-Space-Verfahren (PinS) sein kann), auf einem SP-Hubschraubermuster im Einpilotenbetrieb durchgeführt wurden.“

67. Anlage 9 Abschnitt B wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle in Nummer 5 Buchstabe k erhält folgende Fassung:

Art des Betriebs	„(1) SP		(2) MP		(3) SPMP (erstmalig)		(4) MPSP (erstmalig)		(5) SP + MP	
	Ausbildung	Prüfung/ Überprüfung	Ausbildung	Prüfung/ Überprüfung	Ausbildung	Prüfung/ Überprüfung	Ausbildung, Prüfung und Überprüfung (einmotorige (SE) Flugzeuge)	Ausbildung, Prüfung und Überprüfung (mehrmotorige (ME) Flugzeuge)	SE-Flugzeuge	ME-Flugzeuge
Erstmalige Aus- stellung Technisch kom- plizierte Flug- zeuge mit einem Piloten (SP <i>com- plex</i>)	Abschnitte 1-6 1-7	Abschnitte 1-6 1-6	Abschnitt 1-7	Abschnitte 1-6	MCC CRM Menschliche Faktoren TEM Abschnitt 7	Abschnitte 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 und ggf. ein Anflug von Ab- schnitt 3.B	1.6, Ab- schnitt 6 und ggf. ein An- flug von Ab- schnitt 3.B		
Verlängerung Technisch kom- plizierte Flug- zeuge mit einem Piloten (SP <i>com- plex</i>)	n/z n/z	Abschnitte 1-6 1-6	n/z	Abschnitte 1-6	n/z	n/z	n/z	n/z	MPO: Abschnitte 1-7 (Ausbildung) Abschnitte 1-6 (Überprüfung) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 und ggf. ein An- flug von Ab- schnitt 3.B	MPO: Abschnitte 1-7 (Ausbildung) Abschnitte 1-6 (Überprüfung) SPO: 1.6, Abschnitt 6 und ggf. ein An- flug von Ab- schnitt 3.B
Erneuerung Technisch kom- plizierte Flug- zeuge mit einem Piloten (SP <i>com- plex</i>)	FCL.740	Abschnitte 1-6 1-6	FCL.740	Abschnitte 1-6	n/z	n/z	n/z	n/z	Ausbildung: FCL.740 Überprüfung: wie für die Ver- längerung	Ausbildung: FCL.740 Überprüfung: wie für die Ver- längerung

b) In der Tabelle in Nummer 5 Buchstabe l erhält die Zeile 7.2.2 folgende Fassung:

„7.2.2 Die folgenden Übungen mit ungewünschten Flugzuständen: — Beendigung des gezogenen Flugzustandes mit verschiedenen Querneigungswinkeln und — Beendigung des gedrückten Flugzustandes mit verschiedenen Querneigungswinkeln.	P	X	Für diese Übung darf kein Flugzeug verwendet werden.“
---	---	---	---

Anhang VI (Teil-ARA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird wie folgt geändert:

68. In Punkt ARA.GEN.220 Buchstabe a werden die Absätze 11 und 12 ersetzt und ein neuer Absatz 13 wird angefügt:
- „(11) der Sicherheitsinformationen und Folgemaßnahmen;
 - (12) der Anwendung von Flexibilitätsbestimmungen gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 und
 - (13) des Verfahrens zur Bewertung und Zulassung von Luftfahrzeugen nach ORA.ATO.135(a) und DTO.GEN.240 (a).“
69. Folgender Punkt ARA.GEN.360 wird angefügt:
- „ARA.GEN.360 Wechsel der zuständigen Behörde**
- a) Beantragt ein Lizenzinhaber einen Wechsel der zuständigen Behörde gemäß Anhang I (Teil-FCL) Punkt FCL.015(d), so ersucht die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, unverzüglich die zuständige Behörde des Lizenzinhabers, Folgendes unverzüglich zu übermitteln:
 - 1. eine Verifizierung der Lizenz;
 - 2. Kopien der von dieser zuständigen Behörde aufbewahrten medizinischen Berichte des Lizenzinhabers gemäß ARA.GEN.220 und ARA.MED.150. Die medizinischen Berichte werden im Einklang mit Anhang IV (Teil-MED) MED.A.015 übermittelt und müssen eine Zusammenfassung der einschlägigen Krankengeschichte des Antragstellers enthalten, die vom medizinischen Sachverständigen überprüft und unterzeichnet wurde.
 - b) Die übermittelnde zuständige Behörde bewahrt die Originale der Lizenzierung und medizinischen Berichte des Lizenzinhabers gemäß ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 und ARA.MED.150 auf.
 - c) Die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, stellt unverzüglich die Lizenz und das Tauglichkeitszeugnis erneut aus, sofern sie alle in Buchstabe a genannten Unterlagen erhalten und bearbeitet hat. Bei der Neuausstellung der Lizenz und des Tauglichkeitszeugnisses fordert die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, den Lizenzinhaber unverzüglich auf, ihr die von der übermittelnden zuständigen Behörde ausgestellte Lizenz und das zugehörige Tauglichkeitszeugnis zurückzugeben.
 - d) Nachdem die zuständige Behörde, die den Antrag erhält, dem Lizenzinhaber die Lizenz und das Tauglichkeitszeugnis neu ausgestellt und der Lizenzinhaber die Lizenz und das zugehörige Tauglichkeitszeugnis gemäß Buchstabe c zurückgegeben hat, teilt sie dies der übermittelnden zuständigen Behörde unverzüglich mit. Bis zum Empfang dieser Mitteilung ist die übermittelnde zuständige Behörde weiter für die dem Lizenzinhaber ursprünglich ausgestellte Lizenz und das zugehörige Tauglichkeitszeugnis verantwortlich.“

Anhang VII (Teil-ORA) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird wie folgt geändert:

70. Punkt ORA.ATO.135(a) erhält folgende Fassung:
- „a) Die ATO muss eine Flotte geeigneter Schulluftfahrzeuge oder FSTDs einsetzen, die für die angebotenen Ausbildungslehrgänge angemessen ausgerüstet sind. Die Luftfahrzeugflotte muss aus Luftfahrzeugen bestehen, die alle Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 erfüllen. Luftfahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) 2018/1139 Anhang I Buchstaben a, b, c oder d fallen, dürfen für die Ausbildung verwendet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- 1. Die zuständige Behörde hat in einem Bewertungsverfahren ein Sicherheitsniveau bestätigt, das mit dem durch die Gesamtheit der grundlegenden Anforderungen in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 definierten Sicherheitsniveau vergleichbar ist;
 - 2. die zuständige Behörde hat die Verwendung der Luftfahrzeuge für die Ausbildung in der ATO zugelassen.“

Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird wie folgt geändert:

71. Punkt DTO.GEN.240(a) erhält folgende Fassung:
- „a) Die DTO muss eine Flotte geeigneter Schulluftfahrzeuge oder FSTDs einsetzen, die für die angebotenen Ausbildungslehrgänge angemessen ausgerüstet sind. Die Luftfahrzeugflotte muss aus Luftfahrzeugen bestehen, die alle Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 erfüllen. Luftfahrzeuge, die unter die Verordnung (EU) 2018/1139 Anhang I Buchstaben a, b, c oder d fallen, dürfen für die Ausbildung verwendet werden, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- 1. Die zuständige Behörde hat in einem Bewertungsverfahren ein Sicherheitsniveau bestätigt, das mit dem durch die Gesamtheit der grundlegenden Anforderungen in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1139 definierten Sicherheitsniveau vergleichbar ist;
 - 2. die zuständige Behörde hat die Verwendung der Luftfahrzeuge für die Ausbildung in der DTO genehmigt.“