

## II

(Icke-lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2015/445

av den 17 mars 2015

om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättning inom den civila luftfarten

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG<sup>(1)</sup>, särskilt artiklarna 7.6 och 8.5, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011<sup>(2)</sup> fastställs tekniska och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten.
- (2) Några medlemsstater har konstaterat att vissa krav i förordning (EU) nr 1178/2011 lägger en orimlig och oproportionerlig administrativ eller ekonomisk börda på dessa medlemsstater eller på aktörer, och har anmält att de tänker bevilja undantag från vissa krav i enlighet med artikel 14.6 i förordning (EG) nr 216/2008.
- (3) De föreslagna godkännandena för undantag har analyserats av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, vilket har lett till en rekommendation till kommissionen om huruvida godkännandena är förenliga med de tillämpliga villkoren.
- (4) Medlemsstaterna och berörda parter har också kartlagt vissa krav som anses vara oproportionerliga i förhållande till de verksamheter som berörs och de risker de är förknippade med.
- (5) Ett antal redaktionella fel i förordning (EU) 1178/2011 som har medfört oavsiktliga svårigheter med genomförandet har också noterats.
- (6) Kraven i förordning (EU) nr 1178/2011 bör därför ändras för att införa de undantag som har en tydlig inverkan på bestämmelserna, för att införa vissa lättnader för allmänflyget och att korrigera vissa redaktionella fel.
- (7) På grundval av återkoppling från medlemsstaterna och intressenter har det konstaterats att kraven i bilaga VII i förordning (EU) nr 1178/2011 kan vara oproportionerliga i förhållande till verksamheten och risken för utbildningsorganisationer som endast tillhandahåller utbildning för flygcertifikat för lätta flygplan, privatflygarcertifikat, ballongflygarcertifikat eller segelflygarcertifikat.

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

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättning inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

- (8) Medlemsstaterna och intressenterna är överens om att det därför finns ett allmänt behov av att ge mer tid till att utforma en lämpligare uppsättning regler för verksamhet inom allmänflyget som är bättre anpassade till verksamhet inom flygsektorn utan att minska säkerhetsnormer.
- (9) För att ge den tid som behövs för att utveckla dessa regler bör den dag då man börjar tillämpa bestämmelserna i bilaga VII till förordning (EU) nr 1178/2011 för utbildningsorganisationer som endast tillhandahåller utbildning för nationella tillstånd som berättigar till omvandling till flygcertifikat enligt Del FCL lätta flygplan, segelflygplan och ballonger flyttas fram till den 8 april 2018.
- (10) Förordning (EU) nr 1178/2011 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (11) Genom kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 <sup>(1)</sup>, som ändrar förordning (EU) nr 1178/2011, innehåller en självständig bestämmelse vid tillämpningen av bestämmelserna i bilagorna VI och VII till förordning (EU) nr 1178/2011 bör den också ändras för att garantera rättslig säkerhet och tydlighet.
- (12) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som inrättats genom artikel 65 i förordning (EG) nr 216/2008.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 8.1 ska ersättas med följande:

”1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i förordning (EG) nr 216/2008 och om det inte finns några avtal mellan unionen och ett tredjeland som omfattar pilotcertifiering får medlemsstaterna godta certifikat från tredjeland, behörigheter eller behörighetsbevis och tillhörande medicinska intyg som utfärdats av eller på uppdrag av tredjeland, i enlighet med bestämmelserna i bilaga III till denna förordning.”

2. Artikel 10a 3 ska ersättas med följande:

”3. JAR-förenliga utbildningsorganisationer ska tillåtas tillhandahålla utbildning för ett privatflygarcertifikat (PPL) inom Del-FCL, för tillhörande behörigheter som omfattas av registreringsförfarandet och för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) till och med den 8 april 2018 utan att iaktta bestämmelserna i bilaga VI och VII, under förutsättning att de registrerats före den 8 april 2015.”

3. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att till och med den 8 april 2015 inte tillämpa följande bestämmelser i bilaga I:

- a) Bestämmelserna om flygcertifikat för vertikalstartande/-landande luftfartyg och luftskepp.
- b) Bestämmelserna i punkt FCL.820.
- c) För helikoptrar, bestämmelserna i sektion 8 i kapitel J.
- d) Bestämmelserna i sektion 11 i kapitel J.”

b) Följande punkt ska införas som punkt 2 a:

”2a. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att till och med den 8 april 2018 inte tillämpa följande bestämmelser i bilaga I:

- a) Bestämmelserna om flygcertifikat för segelflygplan och ballonger.
- b) Bestämmelserna i kapitel B.

<sup>(1)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 av den 30 mars 2012 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 100, 5.4.2012, s. 1).

- c) Bestämmelserna i punkterna FCL.800, FCL.805 och FCL.815.
- d) Bestämmelserna i sektion 10 i kapitel J.”
- c) Punkt 4 ska ersättas med följande:
- ”4. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i denna förordning till och med den 8 april 2016 för piloter som innehar certifikat och tillhörande medicinskt intyg som utfärdats av ett tredjeland som utför icke-kommersiell trafik med luftfartyg enligt artikel 4.1 b eller c i förordning (EG) nr 216/2008.”
4. Bilagorna I, II, III, VI och VII ska ändras enligt bilagorna till denna förordning.

*Artikel 2*

I kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 ska led f i artikel 2 punkt 2 utgå.

*Artikel 3*

1. Denna förordning träder i kraft den 8 april 2015.
2. Genom undantag från punkt 1 ska ändringarna av bestämmelserna i FCL315.A, FCL.410.A och FCL.725.A i bilaga I tillämpas från och med den 8 april 2018.
3. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa bestämmelserna i bilagorna VI och VII på en utbildningsorganisation som tillhandahåller utbildning enbart för en nationell licens som enligt artikel 4.3 i förordning (EU) nr 1178/2011 berättigar till omvandling till en Del-FCL för fritidsflygning (LAPL), segelflygarcertifikat (SPL) och ballongflygarcertifikat (BPL) till och med den 8 april 2018.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 17 mars 2015.

*På kommissionens vägnar*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Ordförande*

## BILAGA I

Bilaga I till förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

1. FCL.065 ska ersättas med följande:

**”FCL.065 Begränsning av befogenheter för certifikatinnehavare som är 60 år eller äldre i kommersiell flygtransport**

- a) 60–64 år. Flygplan och helikoptrar. En certifikatinnehavare som har uppnått en ålder av 60 år får inte vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport utom som medlem i en flerpilotsbesättning.
- b) 65 år. Med undantag av certifikatinnehavare för ballong- eller segelflyg och som har uppnått en ålder av 65 år får en certifikatinnehavare inte vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport.
- c) 70 år. En certifikatinnehavare för ballong- eller segelflyg som har uppnått en ålder av 70 år får inte vara pilot i kommersiell ballong- eller segelflygtransport.”

2. FCL.105.B ska ersättas med följande:

**”FCL.105.B LAPL(B) – Befogenheter**

Innehavaren av ett LAPL för ballonger har befogenhet att vara befälhavare på varmluftsballonger eller varmluftsskepp med en maximal höljeskapacitet på 3 400 m<sup>3</sup> eller på gasballonger med en maximal höljeskapacitet på 1 260 m<sup>3</sup>, som medför högst 3 passagerare, så att det aldrig finns fler än 4 personer ombord på ballongen.”

3. I FCL.210.A ska punkt a ersättas med följande:

- ”a) En sökande till ett PPL(A) ska ha genomfört minst 45 timmars flygtid på flygplan eller turmotorsegelflygplan. Av dessa 45 timmar kan 5 timmar ha genomförts i en FSTD, varav minst
  1. 25 timmars utbildningstid i dubbelkommando, och
  2. 10 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 5 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 270 km (150 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.”

4. FCL.230.B ska ersättas med följande:

**”FCL.230.B BPL – Aktualitetskrav**

- a) Innehavare av ett BPL får endast utöva certifikatets befogenheter när de har genomfört minst följande i en ballongklass under de senaste 24 månaderna:
  1. 6 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 10 starter och landningar, och
  2. en träningsflygning med en instruktör i en ballong inom lämplig klass,
  3. om piloten har befogenhet att flyga mer än en ballongklass ska han/hon också under de senaste 24 månaderna ha genomfört minst 3 timmars flygtid i denna klass, som inbegriper 3 starter och landningar, för att få utöva befogenheterna i den klassen.
- b) Innehavare av ett BPL får endast framföra en ballong i samma grupp av ballonger som träningsflygningen har avslutats i eller en ballong i en grupp av mindre storlek.
- c) Innehavare av ett BPL som inte uppfyller kraven under punkt a ska genomföra följande innan de börjar utöva certifikatets befogenheter igen:
  1. genomgå en kompetenskontroll med en kontrollant i en ballong inom lämplig ballongklass, eller
  2. genomföra ytterligare flygtid eller starter och landningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör, för att uppfylla kraven under punkt a.

d) När det gäller punkt c.1 får innehavare av ett BPL endast framföra en ballong i samma grupp av ballonger som kompetenskontrollen har avslutats i eller i en mindre grupp ballonger.”

5. I avsnitt 2 ”Särskilda krav för flygplanskategorin” ska i kapitel D ska följande punkt FCL. 315.A CPL – Utbildningskurs läggas till:

**”FCL.315.A CPL – Utbildningskurs**

Teori- och flygutbildning för utfärdande av ett CPL (A) ska omfatta utbildning i återhämtning vid överstegring och turbulenser samt förebyggande av dessa.”

6. I FCL.410.A ska punkt a ersättas med följande:

”a) Kurs. En sökande till ett MPL ska ha genomgått teori- och flygutbildning på en ATO, i enlighet med tillägg 5 till denna del. Teori- och flygutbildning för utfärdande av ett MPL ska omfatta utbildning i återhämtning vid överstegring och turbulenser samt förebyggande av dessa.”

7. I FCL.725.A ska följande läggas till som punkt c:

”c) Flerpilotsflygplan. Utbildningskursen för en typbehörighet för flerpilotsflygplan ska omfatta teori- och flygutbildning i återhämtning vid överstegring och turbulenser samt förebyggande av dessa.”

8. I FCL.740.A ska punkt b ersättas med följande:

”b) Förlängning av klassbehörigheter för enmotoriga enpilotsflygplan.

1. Klassbehörigheter för enmotoriga kolvmotorflygplan och TMG. För att förlänga klassbehörigheter för enmotoriga kolvmotorflygplan certifierade för en pilot eller klassbehörigheter för TMG ska sökanden

i) inom den tremånadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag, godkännas på en kompetenskontroll i enlighet med tillägg 9 till denna del av en kontrollant i den relevanta klassen, eller

ii) inom den tolv månadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag genomföra 12 timmars flygning i den relevanta klassen, inklusive

— ha 6 timmars flygtid som befälhavare,

— ha genomfört 12 starter och 12 landningar och

— repetitionsutbildning som varar i minst 1 timme sammanlagt tillsammans med en flyginstruktör (FI) eller klassinstruktör (CRI). Sökande ska undantas från denna repetitionsutbildning om de har genomgått ett flygprov eller en kompetensbedömning för en klass- eller typbehörighet eller ett flygprov för en annan klass eller typ av flygplan.

2. När en sökande innehar klassbehörighet för både enmotoriga kolvmotorflygplan (land) och behörighet för TMG, kan han/hon uppfylla kraven under punkt 1 i endera klassen, eller en kombination av dessa, och erhålla förnyelse av båda behörigheterna.

3. Enmotoriga turbopropflygplan certifierade för en pilot. För att förlänga klassbehörigheter för enmotoriga turbopropflygplan ska sökanden inom den tremånadersperiod som föregår behörighetens sista giltighetsdag godkännas av en kontrollant på en kompetenskontroll som genomförs med ett flygplan av relevant klass i enlighet med tillägg 9 till denna del.

4. När en sökande innehar klassbehörighet för både enmotoriga kolvmotorflygplan (land) och enmotoriga kolvmotorflygplan (sjö), kan han/hon uppfylla kraven under punkt 1 ii) i endera klassen, eller en kombination av dessa, och erhålla båda behörigheterna. Det krävs minst 1 timmes befälhavartid och att 6 av de begärda 12 starterna och landningarna ska genomföras i varje klass.”

9. I FCL.825 ska punkt g 6 ersättas med följande:

”6. För ett EIR för flermotoriga flygplan måste kompetenskontrollen för förlängning eller förnyelse samt den skolflygning som krävs enligt punkt g 2 ii genomföras i ett flermotorigt flygplan. Om piloten även innehar en EIR för enmotoriga flygplan, ska denna kompetenskontroll även leda till förlängning eller förnyelse av EIR för enmotoriga flygplan. Den skolflygning som fullgjorts i ett flermotorigt flygplan ska också uppfylla träningsflygningskrav för enmotoriga flygplan (EIR).”

10. I FCL.915 ska följande läggas till som punkt d:

”d) Vid tillgodoräknande för utvidgning till ytterligare typer ska beaktas de relevanta delar som har fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21.”

11. Följande punkt FCL.945 ska läggas till:

**”FCL.945 Krav för instruktörer**

Efter avslutad skolflygning för förlängning av en klassbehörighet för SEP eller TMG i enlighet med FCL.740.A b 1 och endast i samband med fullgörande av alla de andra förlängningskriterier som krävs enligt FCL. 740.A b 1 ska instruktören godkänna den sökandes certifikat med ny sista giltighetsdag för behörigheten eller behörighetsbeviset i fråga, om kontrollanten har särskild auktorisation för detta ändamål från den behöriga myndighet som ansvarar för sökandens certifikat.”

12. FCL.910.TRI ska ändras på följande sätt:

a) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) TRI för flygplan och vertikalstartande/-landande luftfartyg – TRI(A) och TRI(PL). Befogenheterna för en TRI-behörighet begränsas till den typ av flygplan eller vertikalstartande/-landande luftfartyg som utbildning och kompetensbedömning har genomförts på. Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21 ska befogenheterna för en TRI-behörighet utökas till ytterligare typer när TRI-innehavaren

1. inom den tolv månadersperiod som föregår ansökan har flugit minst 15 routesektorer, vilka ska inbegripa starter och landningar på ett luftfartyg av lämplig typ, varav 7 sektorer får genomföras i en FFS,
2. har genomgått teknik- och flygutbildningsmomenten i den relevanta TRI-kursen,
3. har godkänts på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med FCL.935 i syfte att uppvisa för en FIE eller TRE som är kvalificerad i enlighet med kapitel K sin förmåga att undervisa en pilot till den nivå som krävs för utfärdande av en typbehörighet, inklusive utbildning före och efter flygning samt teoriutbildning.”

b) Punkt c 1 ska ersättas med följande:

”c) TRI för helikoptrar – TRI(H).

1. Befogenheterna för en TRI(H) begränsas till den typ av helikopter som flygprovet för utfärdande av TRI-behörigheten har genomförts på. Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21 ska befogenheterna för en TRI-behörighet utökas till ytterligare typer när TRI-innehavaren
  - i) genomfört det tekniska momentet för lämplig typ i TRI-kursen för tillämplig typ av helikopter eller i en FSTD som motsvarar denna typ,
  - ii) genomfört minst 2 timmars flygutbildning på tillämplig typ, under övervakning av en lämpligt kvalificerad TRI(H) och
  - iii) godkänts på de relevanta sektionerna av kompetensbedömningen i enlighet med FCL.935 i syfte att uppvisa för en FIE eller TRE som är kvalificerad i enlighet med kapitel K sin förmåga att undervisa en pilot till den nivå som krävs för utfärdande av en typbehörighet, inklusive utbildning före och efter flygning samt teoriutbildning.”

13. I FCL.905.CRI punkt a ska följande läggas till som punkt 3:

”3. för utökning av LAPL(A)-befogenheter till annan klass eller variant av flygplan.”

14. I FCL.1005 punkt a ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. när de har tillhandahållit mer än 25 % av den flygutbildning som krävs för det certifikat, den behörighet eller det behörighetsbevis som personen i fråga genomför flygprovet eller kompetensbedömningen för, eller”

15. I FCL.1005.CRE ska följande punkt c läggas till:

”c) flygprov för utökning av LAPL(A)-befogenheter till annan klass eller variant av flygplan.”

16. Avsnitt A i tillägg 1 ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”A. TILLGODORÄKNANDE AV TEORIKUNSKAPER FÖR UTFÄRDANDE AV ETT PILOTCERTIFIKAT – KOMPLETTERINGSUTBILDNING OCH EXAMINERINGSKRAV”

b) Punkt 1.2 ska ersättas med följande:

”1.2 Utan att det påverkar tillämpningen av ovanstående punkt gäller vid utfärdande av ett LAPL, PPL, BPL eller SPL att certifikatinnehavare för en annan kategori av luftfartyg ska få teoriutbildning och genomgå teoriprov till lämplig nivå i följande ämnen:

- Flygningens grundprinciper.
- Operativa förfaranden.
- Genomförande och planering av flygningar.
- Allmän luftfartygskunskap:
- Navigering.”

c) Följande ska läggas till som punkt 1.4:

”1.4 Utan hinder av punkt 1.2 ska, för utfärdandet av ett LAPL (A), personer som innehar ett LAPL (S) med behörighetstillägg för TMG uppvisa en lämplig teoretisk kunskapsnivå för enmotoriga kolvmotorflygplan (land) i enlighet med FCL 135.A punkt a 2.”

17. I tillägg 6 till ska avsnitt Aa ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Syftet med den kompetensbaserade modulkursen för flygutbildning är att utbilda PPL- eller CPL-innehavare för instrumentbehörigheten, med hänsyn tagen till tidigare utbildning i instrumentflygning samt erfarenhet. Kursen är utformad för att ge den kompetensnivå som behövs för att framföra flygplan enligt IFR och under IMC. Kursen ska tas inom en ATO eller bestå av utbildning i instrumentflygning som tillhandahålls av en IRI (A) eller FI(A) med befogenhet att tillhandahålla utbildning för IR kombinerat med flygutbildning inom en ATO.”

b) Punkt 6 ska ändras på följande sätt:

i) i punkt a i ska B ersättas med följande:

”B) tidigare erfarenhet av instrumenttid under flygning som befälhavare på flygplan inom ramen för en behörighet som ger befogenhet att flyga enligt IFR och under IMC,”

ii) i punkt b i ska B ersättas med följande:

”B) tidigare erfarenhet av instrumenttid under flygning som befälhavare på flygplan inom ramen för en behörighet som ger befogenhet att flyga enligt IFR och under IMC.”

18. I avsnitt A i tillägg 9 ska punkterna 4 och 5 ersättas med följande:

”4. Såvida inte annat anges i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21 i kursplanen för flygutbildningen, ska flygprovet eller kompetenskontrollen följa detta tillägg. Kursplanen, flygprovet eller kompetenskontrollen får reduceras för tillgodoräkning av tidigare erfarenheter på liknande typer av luftfartyg, som har fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del-21.

5. Med undantag för flygprov för utfärdandet av ett ATPL gäller att piloten kan få tillgodoräkna sig punkter i flygprovet som är gemensamma för andra typer eller varianter som piloten är kvalificerad för, när detta har fastställts i OSD-informationen (Operational Suitability Data) i enlighet med Del 21 för denna specifika luftfartyg.”

## BILAGA II

I avsnitt A i bilaga II till förordning (EU) nr 1178/2011 ska punkt 1 d ersättas med följande:

”d) Uppfyller kraven i följande tabell:

Nationellt certifikat	Totalt antal flygtimmar	Eventuella ytterligare krav	Ersättningscertifikat enligt Del FCL samt villkor (i tillämpliga fall)	Borttagande av villkor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL (A)	> 1 500 som befälhavare på flerpilotsflygplan	Inga	ATPL (A)	Ej relevant	a)
ATPL (A)	> 1 500 på flerpilotsflygplan	Inga	Som under punkt c 4	Som under punkt c 5	b)
ATPL (A)	> 500 på flerpilotsflygplan	Uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar enligt FCL.515	ATPL(A), med typbehörighet som begränsas till biträdande pilot	Uppvisa förmåga att vara befälhavare enligt tillägg 9 till Del-FCL	c)
CPL/IR(A) samt godkänt teori- prov för ATPL enligt Icao i den medlemsstat där certifikatet är utfärdat		i) uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar enligt FCL.310 och FCL.615 b ii) uppfylla de återstående kraven enligt FCL.720.A c	CPL/IR(A) med tillgodoräknande av ATPL-teori	Ej relevant	d)
CPL/IR (A)	> 500 på flerpilotsflygplan eller i flerpilotsverksamhet på enpilotsflygplan av pendelkategorin CS-23 eller motsvarande i enlighet med relevanta krav i Del-CAT och Del-ORO för kommersiell flygtransport	i) godkänt kunskapsprov för ATPL(A) i den medlemsstat där certifikatet är utfärdat (*) ii) uppfylla de återstående kraven enligt FCL.720.A c	CPL/IR(A) med tillgodoräknande av ATPL-teori	Ej relevant	e)
CPL/IR (A)	> 500 som befälhavare på enpilotsflygplan	Inga	CPL/IR(A) med typ/klassbehörigheter som begränsas till enpilotsflygplan	Få typbehörighet för flerpilotsverksamhet i enlighet med Del FCL	f)



Nationellt certifikat	Totalt antal flygtimmar	Eventuella ytterligare krav	Ersättningscertifikat enligt Del FCL samt villkor (i tillämpliga fall)	Borttagande av villkor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR (A)	< 500 som befälhavare på enpilotsflygplan	Uppvisa kunskaper om planering och genomförande av flygningar för CPL/IR-nivån	Som under punkt 4 f	Som under punkt 5 f	g)
CPL (A)	> 500 som befälhavare på enpilotsflygplan	Mörkerbevis, i tillämpliga fall	CPL(A), med typ-/klassbehörigheter som begränsas till enpilotsflygplan		h)
CPL (A)	< 500 som befälhavare på enpilotsflygplan	i) mörkerbevis, i tillämpliga fall ii) uppvisa kunskaper om genomförande och planering av flygningar enligt FCL.310	Som under punkt 4 h		i)
PPL/IR (A)	≥ 75 enligt IFR		PPL/IR(A) (IR begränsad till PPL)	Uppvisa kunskaper om genomförande och planering av flygningar enligt FCL.615 b	j)
PPL (A)	≥ 70 på flygplan	Uppvisa användning av radionavigeringshjälpmedel	PPL (A)		k)

(\*) CPL-innehavare som redan har en typbehörighet för ett flerpilotsflygplan behöver inte genomföra ett teoriprov för ATPL (A) om de fortsätter att framföra samma flygplanstyp, men får inte tillgodoräkna sig ATPL(A)-teorin för ett certifikat enligt Del FCL. Om de behöver en annan typbehörighet för ett annat flerpilotsflygplan, måste de uppfylla kraven i kolumn 3, rad e i i ovanstående tabell.”

## BILAGA III

Bilaga III till förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

1. I avsnitt A "VALIDERING AV CERTIFIKAT" ska punkt 3 f ersättas med följande:

"f) För helikoptrar: Uppfylla erfarenhetskraven i nedanstående tabell:

Certifikat	Totalt antal flygtimmar	Befogenheter	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) och giltig IR	> 1 000 timmar som befälhavare på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som befälhavare vid VFR- och IFR-verksamhet	a)
ATPL(H) inga IR-befogenheter	> 1 000 timmar som befälhavare på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som befälhavare vid VFR-verksamhet	b)
ATPL(H) och giltig IR	> 1 000 timmar som pilot på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som biträdande pilot vid VFR- och IFR-verksamhet	c)
ATPL(H) inga IR-befogenheter	> 1 000 timmar som pilot på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som biträdande pilot vid VFR-verksamhet	d)
CPL (H)/IR (*)	> 1 000 timmar som pilot på flerpilotshelikopter	Kommersiell flygtransport i flerpilotshelikopter som biträdande pilot	e)
CPL (H)/IR	> 1 000 timmar som befälhavare i kommersiell flygtransport efter att ha fått en IR	Kommersiell flygtransport i enpilotshelikopter som befälhavare	f)
ATPL(H) med eller utan IR-befogenheter, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 timmar i andra helikoptrar än de som är certifierade enligt CS-27/29 eller motsvarande, inklusive 200 timmar i den roll som ansökan om godtagande gäller och 50 timmar i denna roll under de senaste 12 månaderna	Utövande av befogenheter på helikoptrar som används i verksamhet som inte är kommersiell flygtransport	g)

(\*) CPL(H)/IR-innehavare på flerpilotshelikopter ska ha uppvisat en kunskapsnivå för ATPL (H) enligt Icao före godtagandet."

2. I avsnitt A "VALIDERING AV CERTIFIKAT" ska punkt 6 b ersättas med följande:

"b) Är direkt eller indirekt anställd av en luftfartygstillverkare eller en luftfartsmyndighet."

3. I avsnitt A "VALIDERING AV CERTIFIKAT" ska punkterna 7 och 8 läggas till:

"7. Trots vad som sägs i ovanstående punkter får medlemsstaterna för uppvisningsflygningar eller tävlingsflygningar, under begränsad tid, godta en licens som utfärdats av ett tredjeland som gör det möjligt för innehavaren att utöva befogenheterna för ett PPL, SPL eller BPL förutsatt att:

- tävlingsarrangören före evenemanget eller flygningen ger den behöriga myndigheten tillräckliga bevis om hur denna kommer att säkerställa att piloten kommer att bekanta sig med den relevanta säkerhetsinformationen och hantera risker förknippade med flygningarna. och
- att den sökande innehar lämpligt certifikat och medicinskt intyg samt tillhörande behörigheter eller kvalifikationer utfärdade i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen.

8. Trots vad som sägs i ovanstående punkter får medlemsstaterna godta ett PPL, SPL eller BPL utfärdat i överensstämmelse med kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen av ett tredje land under högst 28 dagar per kalenderår för särskilda icke-kommersiella uppgifter om sökanden
- a) innehar lämpligt certifikat och medicinskt intyg samt tillhörande behörigheter eller kvalifikationer utfärdade i enlighet med bilaga 1 till Chicagokonventionen. och
  - b) har genomfört minst en flygning med en kvalificerad instruktör före utförandet av särskilda arbetsuppgifter av begränsad varaktighet.”
-

## BILAGA IV

Bilaga VI till förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

1. I ARA.GEN.305 ska följande punkt ca införas:

"ca) utan hinder av punkt c, för organisationer som tillhandahåller utbildning enbart för LAPL, PPL, SPL eller BPL och tillhörande behörigheter och certifikat ska en planeringscykel för tillsynen på högst 48 månader tillämpas. Planeringscykeln för tillsynen ska reduceras om det kan styrkas att säkerhetsprestandan för organisationen har minskat.

Planeringscykeln för tillsynen får förlängas till högst 72 månader om den behöriga myndigheten har fastställt att under den föregående 48-månadersperioden har

1. organisationen på ett effektivt sätt kunnat identifiera luftfartssäkerhetsrisker och hantera därmed förbundna risker, vilket framgår av resultaten av den årliga översynen i enlighet med ORA.GEN. 200 c).
2. organisationen fortlöpande har bibehållit kontroll över alla förändringar i enlighet med ORA.GEN. 130, vilket framgår av resultaten av den årliga översynen i enlighet med ORA.GEN. 200 c).
3. inga brister på nivå 1 har konstaterats, och
4. alla korrigerande åtgärder vidtagits inom den tidsrymd som har godkänts eller förlängts av den behöriga myndigheten enligt ARA.GEN.350 d 2."

2. I ARA.FCL.200 ska följande läggas till som punkt d:

"d) Instruktörs anteckning i certifikatet Innan vissa instruktörer tilldelas särskild auktorisation för att förlänga behörigheter för enmotoriga kolvmotorflygplan eller TMG ska den behöriga myndigheten utarbeta lämpliga förfaranden."

3. Följande punkt ARA.MED.330 ska läggas till:

**"ARA.MED.330 Särskilda medicinska omständigheter**

- a) När ny medicinsk teknik, läkemedel eller förfaranden fastställs som kan motivera att en lämplighetsbedömning av de sökande inte uppfyller kraven, kan forskning bedrivas för att samla in belegg för säkert utövande av de befogenheter som certifikatet ger.
- b) För att bedriva forskning kan en behörig myndighet, i samarbete med minst en annan behörig myndighet, utveckla och utvärdera ett medicinskt bedömningsprotokoll utifrån vilka dessa behöriga myndigheter får utfärda ett visst antal medicinska intyg för piloter med lämpliga begränsningar.
- c) Flygmedicinska centrum och flygläkare får endast utfärda medicinska intyg på grundval av ett forskningsprotokoll och på uppmaning av den behöriga myndigheten.
- d) Protokollet ska överenskommas mellan de berörda behöriga myndigheterna och ska omfatta minst följande delar:
  1. En riskbedömning.
  2. En litteraturoversikt och bedömning för att visa att utfärdandet av medicinska intyg enligt forskningsprotokollet inte skulle äventyra ett säkert utövande av de befogenheter som certifikatet ger.
  3. Detaljerade urvalskriterier för piloter som kommer att tas upp i protokollet.
  4. De begränsningar som införs i det medicinska intyget.
  5. Kontrollförfarandena som ska genomföras av de berörda behöriga myndigheterna.
  6. Fastställandet av slutpunkter för att säga upp protokollet.
- e) Protokollet ska överensstämma med relevanta etiska principer.
- f) Utövandet av befogenheter av certifikatinnehavare med ett medicinskt intyg som utfärdats på grundval av protokollet ska begränsas till flygningar med luftfartyg som är registrerade i de medlemsstater som medverkar i forskningsprotokollet. En sådan begränsning ska anges i det medicinska intyget.

g) De deltagande behöriga myndigheterna ska

1. förse byrån med:

- i) forskningsprotokollet innan det tillämpas,
- ii) de uppgifter och behörigheter för den utsedda kontaktpunkten för varje deltagande behöriga myndighet,
- iii) dokumenterade rapporter från regelbundna utvärderingar av dess ändamålsenlighet, och

2. tillhandahålla flygmedicinska centrum och flygläkare inom deras jurisdiktion uppgifter om protokollet innan det genomförs.”

4. Tillägg I ska ersättas med följande:

*”Tillägg I*

### **Flygcertifikat**

Flygcertifikat som utfärdas av en medlemsstat i enlighet med Del-FCL ska överensstämma med följande specifikationer:

a) Innehåll. Punktnumret ska alltid skrivas i anslutning till punktrubriken. Punkterna I–XI är 'permanent' punkter medan punkterna XII–XIV är 'variabla' punkter som kan stå på en separat eller avtagbar del av huvudformuläret. Det ska framgå tydligt att en separat eller avskiljbar del är en del av certifikatet.

1. Permanenta punkter:

- I. Certifikatutfärdande stat.
- II. Certifikatbeteckning.
- III. Certifikatnummer börjar med FN:s landskod för den certifikatutfärdande staten och följs av 'FCL' och en kod med siffror och/eller bokstäver med arabiska siffror och latinska skrivtecken.
- IV. Innehavarens namn (skrivet med det latinska alfabetet, även om det eller de nationella språken använder ett annat alfabet).
- IVa. Födelsedatum.
- V. Innehavarens adress.
- VI. Innehavarens nationalitet.
- VII. Innehavarens namnteckning.
- VIII. Behörig myndighet och, om nödvändigt, villkor som låg till grund för certifikatets utfärdande.
- IX. Giltighetsintyg och auktorisation för de beviljade befogenheterna.
- X. Namnteckning för den tjänsteman som har utfärdat certifikatet och datum för utfärdandet.
- XI. Den behöriga myndighetens sigill eller stämpel.

2. Variabla punkter:

- XII. Behörigheter och behörighetsbevis: klass, typ, instruktörcertifikat osv. med sista giltighetsdag. Radiotelefonibehörighet (R/T) kan stå på certifikatformuläret eller på ett separat certifikat.
- XIII. Anmärkningar: särskilda anteckningar rörande begränsningar och anteckningar om befogenheter, inklusive anteckningar om språkkunskaper och behörigheter för luftfartyg i bilaga II som används för kommersiell lufttrafik.
- XIV. Andra uppgifter som den behöriga myndigheten kräver (t.ex. födelseort/ursprungsort).

b) Material. Det papper eller annat material som används ska förhindra eller tydligt visa ändringar eller raderingar. Tillägg eller strykningar i formuläret ska vidimeras av den behöriga myndigheten på ett tydligt sätt.

c) Språk. Certifikaten ska vara skrivna på det eller de nationella språken och på engelska samt på andra språk som den behöriga myndigheten anser lämpligt.

## Försättsblad till häftet

<p>Den behöriga myndighetens namn och logotyp</p> <p>(engelska och eventuella andra språk som fastställs av den behöriga myndigheten)</p> <p>EUROPEISKA UNIONEN</p> <p>(Endast på engelska)</p> <p>FLYGCERTIFIKAT</p> <p>(engelska och eventuella andra språk som fastställs av den behöriga myndigheten)</p> <p>Utfärdat i överensstämmelse med Del-FCL</p> <p>Detta certifikat överensstämmer med Icaos normer, utom för LAPL- och EIR-befogenheterna.</p> <p>(engelska och eventuella andra språk som fastställs av den behöriga myndigheten)</p> <p>Easa-blankett 141 utgåva 2</p>	<p>Krav</p> <p>"Europeiska unionen" stryks för stater som inte är medlemmar i EU</p> <p>Varje sida ska vara en åttondels A4</p>
--	---

Sidan 2

I.	<b>Utfärdande stat</b>		Krav
III.	<b>Certifikatnummer</b>		Certifikatnummer börjar alltid med FN:s landskod för den certifikatutfärdande staten följt av ".FCL."
IV.	<b>Innehavarens för- och efternamn</b>		
IVa.	<b>Födelsedatum</b> (se anvisningar)		Standardiserat datumformat ska tillämpas, dd/mm/åååå fullt ut.
XIV.	<b>Födelseplats</b>		
V.	<b>Innehavarens adress:</b> Gatuadress, ort, område, postnummer		
VI.	<b>Nationalitet</b>		
VII.	<b>Innehavarens namnteckning</b>		
VIII.	<b>Utfärdande behörig myndighet</b> T.ex.: Detta trafikflygarcertifikat CPL(A) har utfärdats på grundval av ett trafikflygarcertifikat ATPL utfärdat av ..... (tredje land) .....		
X.	<b>Utfärdande tjänstemans namnteckning samt datum</b>		
XI.	<b>Utfärdande behöriga myndighets sigill eller stämpel</b>		

Sidan 3

II.	<b>Certifikatsbeteckningar, dag för första utfärdande samt landskod</b>	Använda förkortningar följer Del-FCL (t.ex. PPL(H), ATPL(A) osv.)  Standardiserat datumformat ska tillämpas, dd/mm/åååå fullt ut.
IX.	<b>Giltighet:</b> Befogenheterna enligt certifikatet får utövas endast om innehavaren innehar ett giltigt medicinskt intyg för den begärda befogenheten.  En handling med fotografi ska medföras för att identifiera certifikatinnehavaren.	Denna handling specificeras inte, men ett pass bör räcka utanför den certifikatutfärdande staten.
XII.	<b>Befogenheter för radiotelefoni:</b> Innehavaren av detta certifikat har uppvisat kompetens att handha R/T-utrustning ombord på luftfartyg på ..... (ange språk).	
XIII.	<b>Anmärkningar:</b>  Språkkompetens:  (språk/nivå/giltighetsdatum)	All ytterligare certifikatinformation som krävs enligt Icao, EG- eller EU-direktiv/förordningar ska skrivas in här.  Behörighet för språkkunskaper, nivå och giltighet ska inkluderas.  För LAPL: LAPL har inte utfärdats i överensstämmelse med Icaos standarder

## Kompletterande sidor – krav

Sidorna 1, 2 och 3 i licensen ska överensstämma med det format som fastställs i förslaget i denna punkt. Den behöriga myndigheten ska föra in ytterligare anpassade sidor som innehåller tabeller som ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

- Behörigheter, behörighetsbevis, behörighetstillägg och befogenheter,
- utgångsdatum för behörigheterna, befogenheterna i instruktörs- eller kontrollantcertifikat,
- datum för prov eller kontroll,
- anmärkningar och begränsningar (operativa begränsningar),
- fält för kontrollantens och/eller instruktörens behörighetsnummer och underskrift, beroende på vad som är tillämpligt,
- Förkortningar.

Dessa sidor är avsedda att användas av den behöriga myndigheten eller av särskilt auktoriserade utbildare och examinatorer.

Första utfärdandet av behörigheter eller behörighetsbevis ska föras in av den behöriga myndigheten. Förlängning eller förnyelse av behörigheter eller certifikat kan skrivas in av den behöriga myndigheten eller av särskilt auktoriserade instruktörer eller kontrollanter.

Operativa begränsningar ska skrivas in under 'Anmärkningar och begränsningar', mitt för den begränsade befogenheten, t.ex. IR-flygtest utförd med biträdande pilot, begränsade undervisningsbefogenheter till en typ av luftfartyg etc.

Behörigheter som inte valideras kan tas bort från certifikatet av behöriga myndigheter.”

5. I bilaga II ska punkt 9 i instruktionerna för Easas standardformat för kabinbesättningsintyg ersättas med följande:

”Post 9: Om den behöriga myndigheten är utfärdande organ, ska orden 'behörig myndighet' och officiellt sigill, stämpel eller logotyp föras in. Endast i detta fall kan den behöriga myndigheten bestämma om dess officiella sigill, stämpel eller logotyp också ska anges under post 8.”



## BILAGA V

I bilaga VII till förordning (EU) nr 1178/2011 i ORA.GEN.200 ska följande läggas till som punkt c:

- "c) Utan hinder av punkt a, kan inom en organisation som tillhandahåller utbildning enbart för LAPL, PPL, SPL eller BPL och tillhörande behörigheter eller behörighetsbevis, hantering av säkerhetsrisker och övervakningen av efterlevnaden som definieras i punkterna a 3 och a 6 ske genom en organisatorisk granskning som ska utföras minst en gång per kalenderår. Organisationen ska underrätta den behöriga myndigheten om resultatet av denna granskning utan onödigt dröjsmål."
-