

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2015/445 DER KOMMISSION

vom 17. März 2015

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung von technischen Vorschriften
und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 7 Absatz 6 und Artikel 8 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission ⁽²⁾ legt technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren bezüglich des fliegenden Personals in der Zivilluftfahrt fest.
- (2) Einige Mitgliedstaaten haben festgestellt, dass bestimmte Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 einen ungerechtfertigten und unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand oder wirtschaftlichen Aufwand für sie selbst oder die Beteiligten bewirken und haben ihre Absicht mitgeteilt, Abweichungen von bestimmten Anforderungen gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zuzulassen.
- (3) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit hat eine Prüfung dieser vorgeschlagenen Zulassungen von Abweichungen vorgenommen und der Kommission eine Empfehlung über die Vereinbarkeit der vorgeschlagenen Zulassungen mit den geltenden Bedingungen vorgelegt.
- (4) Die Mitgliedstaaten und Interessenträger im Bereich der allgemeinen Luftfahrt haben zudem auf bestimmte Anforderungen hingewiesen, die in Bezug auf die damit verbundenen Tätigkeiten und entsprechenden Risiken als unverhältnismäßig angesehen werden.
- (5) Eine Reihe redaktioneller Fehler in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, die unbeabsichtigte Schwierigkeiten bei der Umsetzung bereiten, wurde ebenfalls festgestellt.
- (6) Die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sollten daher geändert werden, um diejenigen Abweichungen aufzunehmen, die sich eindeutig auf die Festlegung von Vorschriften auswirken, um bestimmte Erleichterungen für die allgemeine Luftfahrt einzuführen und bestimmte redaktionelle Fehler zu berichtigen.
- (7) Außerdem wurde auf der Grundlage der Rückmeldungen der Mitgliedstaaten und der Interessenträger festgestellt, dass die Anforderungen des Anhangs VII der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 möglicherweise in keinem angemessenen Verhältnis zu der Tätigkeit und den damit verbundenen Risiken von Ausbildungsorganisationen stehen, die nur Ausbildungen für Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenzen, Privatpilotenlizenzen, Ballon-Pilotenlizenzen oder Segelflugzeug-Pilotenlizenzen durchführen.

⁽¹⁾ ABl. L 79 vom 19.3.2008, 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).

- (8) Daher stimmen die Mitgliedstaaten und die Interessenträger darin überein, dass es generell mehr Zeit bedarf, um geeignetere Vorschriften für die allgemeine Luftfahrt zu entwickeln, das den Tätigkeiten in diesem Luftfahrtbereich besser Rechnung trägt, ohne die Sicherheitsstandards einzuschränken.
- (9) Um ausreichend Zeit für die Entwicklung dieser Vorschriften einzuräumen, sollte zudem der Geltungsbeginn der Bestimmungen des Anhangs VII der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 für Ausbildungsorganisationen, die nur Ausbildungen zur Erteilung von nationalen Lizenzen durchführen, die in Teil-FCL-Pilotenlizenzen für Leichtflugzeuge, Ballons und Segelflugzeuge umgewandelt werden können, auf den 8. April 2018 verschoben werden.
- (10) Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (11) Da die Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission ⁽¹⁾, mit der die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 geändert wird, eine eigenständige Bestimmung über den Geltungsbeginn der Bestimmungen der Anhänge VI und VII der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 enthält, sollte auch diese geändert werden, um Rechtssicherheit und Klarheit zu gewährleisten.
- (12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen mit der Stellungnahme des nach Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses der Europäischen Agentur für Flugsicherheit im Einklang —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 8 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Unbeschadet Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und im Fall, dass zwischen der Europäischen Union und einem Drittland keine Übereinkünfte geschlossen wurden, die die Pilotenlizenzierung betreffen, können Mitgliedstaaten Lizenzen, Berechtigungen oder Zeugnisse aus Drittländern und zugehörige Tauglichkeitszeugnisse, die von oder im Namen von Drittländern erteilt wurden, im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs III dieser Verordnung anerkennen.“

2. Artikel 10a Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) JAR-gemäße Ausbildungsorganisationen, die vor dem 8. April 2015 eingetragen wurden, dürfen bis zum 8. April 2018 Ausbildungen für eine Teil-FCL-Privatpilotenlizenz (PPL), für die entsprechenden in der Eintragung enthaltenen Berechtigungen und für eine Pilotenlizenz für Leichtluftfahrzeuge (LAPL) durchführen, ohne den Bestimmungen der Anhänge VI und VII zu genügen.“

3. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die folgenden Bestimmungen des Anhangs I bis zum 8. April 2015 nicht anzuwenden:

- a) die Bestimmungen zu Pilotenlizenzen für Luftfahrzeuge mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffe;
- b) die Bestimmungen von Punkt FCL.820;
- c) im Fall von Hubschraubern die Bestimmungen des Kapitels 8 von Abschnitt J;
- d) die Bestimmungen des Kapitels 11 von Abschnitt J.“

b) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die folgenden Bestimmungen des Anhangs I bis zum 8. April 2018 nicht anzuwenden:

- a) die Bestimmungen zu Pilotenlizenzen für Segelflugzeuge und Ballone;
- b) die Bestimmungen des Abschnitts B;

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 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 100 vom 5.4.2012, S. 1).

- c) die Bestimmungen der Punkte FCL.800, FCL.805 und FCL.815;
- d) die Bestimmungen des Kapitels 10 von Abschnitt J.“
- c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:
- „(4) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 8. April 2016 nicht auf Piloten anzuwenden, die eine von einem Drittland erteilte Lizenz und ein zugehöriges Tauglichkeitszeugnis besitzen und am nichtgewerblichen Betrieb von in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b oder c der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 genannten Luftfahrzeugen beteiligt sind.“
4. Die Anhänge I, II, III, VI und VII werden nach Maßgabe der Anhänge dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

In Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 290/2012 wird Buchstabe f gestrichen.

Artikel 3

- (1) Diese Verordnung tritt am 8. April 2015 in Kraft.
- (2) Abweichend von Absatz 1 gelten die Änderungen an den Bestimmungen der Punkte FCL.315.A, FCL.410.A und FCL.725.A von Anhang I ab dem 8. April 2018.
- (3) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen der Anhänge VI und VII bis zum 8. April 2018 nicht auf Ausbildungsorganisationen anzuwenden, die nur Ausbildungen zur Erteilung von nationalen Lizenzen durchführen, die gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in Teil-FCL-Pilotenlizenzen für Leichtflugzeuge (LAPL), Segelflugzeuge (SPL) oder Ballone (BPL) umgewandelt werden können.

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

Brüssel, den 17. März 2015

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG I

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

1. FCL.065 erhält folgende Fassung:

„FCL.065 Einschränkung der Rechte von Lizenzinhabern, die 60 Jahre oder älter sind, im gewerblichen Luftverkehr

- a) Altersgruppe 60–64 Jahre. Flugzeuge und Hubschrauber. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, darf außer als Mitglied einer Besatzung mit mehreren Piloten nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.
- b) Altersgruppe ab 65 Jahren. Abgesehen von Inhabern einer Pilotenlizenz für Ballone oder Segelflugzeuge darf ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 65 Jahren erreicht hat, nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.
- c) Altersgruppe ab 70 Jahren. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz für Ballone oder Segelflugzeuge, der das Alter von 70 Jahren erreicht hat, darf nicht als Pilot eines Ballons oder Segelflugzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.“

2. FCL.105.B erhält folgende Fassung:

„FCL.105.B LAPL(B) — Rechte

Inhaber einer LAPL für Ballone sind berechtigt zum Fahren als PIC mit Heißluftballonen oder Heißluft-Luftschiffen mit einem maximalen Hülleninhalte von 3 400 m³ oder Gasballonen mit einem maximalen Hülleninhalte von 1 260 m³, wobei bis zu 3 Personen befördert werden, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Ballons befinden.“

3. In FCL.210.A erhält Buchstabe a folgende Fassung:

- „a) Bewerber um eine PPL(A) müssen mindestens 45 Stunden Flugunterricht in Flugzeugen oder Reisemotorseglern absolviert haben, wovon 5 in einem FSTD absolviert werden können; der Unterricht muss mindestens Folgendes einschließen:
- (1) 25 Stunden Flugausbildung mit Fluglehrer sowie
 - (2) 10 Stunden überwachter Alleinflug, davon mindestens 5 Stunden Allein-Überlandflug mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 270 km (150 NM), wobei vollständig abgeschlossene Landungen auf 2 anderen Flugplätzen als dem Startflugplatz durchgeführt wurden.“

4. FCL.230.B erhält folgende Fassung:

„FCL.230.B BPL — Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugerfahrung

- c) Inhaber einer BPL dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten in einer Ballonklasse mindestens Folgendes absolviert haben:
 - (1) 6 Flugstunden als PIC, einschließlich 10 Starts und Landungen, sowie
 - (2) einen Schulungsflug mit einem Lehrberechtigten in einem Ballon innerhalb der entsprechenden Klasse;
 - (3) außerdem müssen Piloten, wenn sie qualifiziert sind, mehr als eine Ballonklasse zu fliegen, um ihre Rechte in der anderen Klasse ausüben zu können, innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 3 Stunden Flugzeit in dieser anderen Klasse einschließlich 3 Starts und Landungen absolviert haben.
- b) Inhaber einer BPL dürfen nur einen Ballon betreiben, der der gleichen Ballongruppe angehört wie der Ballon, in dem der Schulungsflug absolviert wurde, oder einen Ballon einer Gruppe mit geringerem Hülleninhalte;
- c) Inhaber einer BPL, die die Anforderungen gemäß Buchstabe a nicht erfüllen, müssen, bevor sie ihre Rechte wieder ausüben dürfen,
 - (1) eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer in einem Ballon innerhalb der entsprechenden Klasse ablegen, oder
 - (2) die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen gemäß Buchstabe a zu erfüllen.

d) Im Fall von Buchstabe c Nummer 1 darf der Inhaber einer BPL nur einen Ballon betreiben, der der gleichen Ballongruppe angehört wie der Ballon, in dem die Befähigungsüberprüfung absolviert wurde, oder einen Ballon einer Gruppe mit geringerem Hülleninhalt;“.

5. In Abschnitt D von Kapitel 2 „Besondere Anforderungen für die Flugzeugkategorie“ wird folgender Punkt FCL.315.A CPL — Ausbildungslehrgang hinzugefügt:

„FCL.315.A CPL — Ausbildungslehrgang

Die theoretische Ausbildung und der Flugunterricht für die Erteilung einer CPL(A) müssen die Vermeidung und Beendigung von außer Kontrolle geratenen Flugzuständen beinhalten.“

6. In FCL.410.A erhält Buchstabe a folgende Fassung:

„a) Lehrgang. Bewerber um eine MPL müssen einen theoretischen Ausbildungslehrgang und Flugunterricht bei einer ATO gemäß Anhang 5 dieses Teils absolviert haben. Die theoretische Ausbildung und der Flugunterricht für die Erteilung einer MPL müssen die Vermeidung und Beendigung von außer Kontrolle geratenen Flugzuständen beinhalten.“

7. In FCL.725.A wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) Flugzeuge mit mehreren Piloten. Der Ausbildungslehrgang für die Erteilung einer Musterberechtigung für Flugzeuge mit mehreren Piloten muss theoretische Kenntnisse und Flugunterricht zur Vermeidung und Beendigung von außer Kontrolle geratenen Flugzuständen beinhalten.“

8. FCL.740.A Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten.

(1) Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und TMG-Berechtigungen. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und TMG-Berechtigungen muss der Bewerber:

i) innerhalb von 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in der betreffenden Klasse gemäß Anlage 9 dieses Teils bei einem Prüfer absolvieren oder

ii) innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in der betreffenden Klasse absolvieren, die Folgendes umfassen:

— 6 Stunden als PIC,

— 12 Starts und 12 Landungen sowie

— Auffrischungsschulung von mindestens 1 Stunde Gesamtflugzeit mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). Bewerbern wird diese Auffrischungsschulung erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung, eine praktische Prüfung oder eine Kompetenzbeurteilung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugmuster absolviert haben.

(2) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer TMG-Berechtigung sind, können sie die Anforderungen von Absatz 1 in einer der beiden Klassen oder einer Kombination von beiden erfüllen und eine Verlängerung für beide Berechtigungen erhalten.

(3) Einmotorige Turboprop-Flugzeuge mit einem Piloten. Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige PTL-Flugzeuge müssen Bewerber innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung auf der betreffenden Klasse gemäß Anhang 9 dieses Teils bei einem Prüfer ablegen.

(4) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer Klassenberechtigung für einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenmotor sind, können sie die Anforderungen von Absatz 1 Ziffer ii in einer der beiden Klassen oder einer Kombination von beiden erfüllen und die Einhaltung dieser Anforderungen für beide Berechtigungen erreichen. Mindestens 1 Stunde der vorgeschriebenen PIC-Zeit und 6 der vorgeschriebenen 12 Starts und Landungen müssen in jeder Klasse absolviert werden.“

9. In FCL.825 Buchstabe g erhält Nummer 6 folgende Fassung:

„(6) Für eine EIR für mehrmotorige Flugzeuge müssen die Befähigungsprüfung für die Verlängerung oder Erneuerung und der nach Buchstabe g Nummer 2 Ziffer ii vorgeschriebene Schulungsflug in einem mehrmotorigen Flugzeug absolviert werden. Ist der Pilot auch Inhaber einer EIR für einmotorige Flugzeuge, wird mit dieser Befähigungsüberprüfung auch die Verlängerung oder Erneuerung der EIR für einmotorige Flugzeuge erreicht. Ein in einem mehrmotorigen Flugzeug absolvierter Schulungsflug erfüllt auch die Anforderungen an einen Schulungsflug für die EIR für einmotorige Flugzeuge.“

10. In FCL.915 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Bei der Anrechnung für die Erweiterung auf weitere Muster müssen die einschlägigen Elemente berücksichtigt werden, die in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten festgelegt sind.“

11. Der folgende Punkt FCL.945 wird eingefügt:

„FCL.945 Pflichten der Lehrberechtigten

Nach Abschluss des Schulungsflugs für die Verlängerung einer SEP- oder TMG-Klassenberechtigung gemäß FCL.740.A Buchstabe b Nummer 1 und nur bei Erfüllung aller anderen Kriterien für eine Verlängerung gemäß FCL.740.A Buchstabe b Nummer 1 trägt der Lehrberechtigte das neue Ablaufdatum der Berechtigung bzw. des Zeugnisses in die Lizenz des Bewerbers ein, wenn er von der für die Lizenz des Bewerbers zuständigen Behörde ausdrücklich hierzu ermächtigt wurde.“

12. FCL.910.TRI wird wie folgt geändert:

b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„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 erfolgte. Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, werden die Rechte des TRI auf weitere Muster erweitert, wenn der TRI:

- (1) innerhalb der letzten 12 Monate vor dem Antrag mindestens 15 Streckenabschnitte einschließlich Starts und Landungen auf dem entsprechenden Luftfahrzeugmuster absolviert hat, wovon 7 Streckenabschnitte in einem FFS absolviert werden können;
- (2) die technische Ausbildung und den Flugunterricht des betreffenden TRI-Lehrgangs absolviert hat;
- (3) die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden hat, womit er gegenüber einem gemäß Abschnitt K 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.“

c) Buchstabe c Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„c) TRI für Hubschrauber — TRI(H).

- (1) Die Rechte eines TRI(H) sind auf das Hubschraubermuster beschränkt, in dem die praktische Prüfung für die Erteilung des TRI-Zeugnisses abgelegt wurde. Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes festgelegt ist, werden die Rechte des TRI auf weitere Muster erweitert, wenn der TRI:
 - i) den entsprechenden technischen Teil des TRI-Lehrgangs auf dem entsprechenden Hubschraubermuster oder einem FSTD absolviert hat, das dieses Muster nachbildet;
 - ii) mindestens 2 Stunden Flugunterricht auf dem entsprechenden Muster unter der Aufsicht eines entsprechend qualifizierten TRI(H) erteilt hat, und
 - iii) die entsprechenden Teile der Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 bestanden und mithin gegenüber einem gemäß Abschnitt K 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.“

13. In FCL.905.CRI Buchstabe a wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Erweiterung von LAPL(A)-Rechten auf eine andere Flugzeugklasse oder -baureihe.“

14. In FCL.1005 Buchstabe a erhält Nummer 1 folgende Fassung:

„(1) 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, oder“.

15. In FCL.1005.CRE wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) praktische Prüfungen für die Erweiterung von LAPL(A)-Rechten auf eine andere Flugzeugklasse oder -baureihe.“

16. Abschnitt A von Anlage 1 wird wie folgt geändert:

b) Der Titel erhält folgende Fassung:

„A. ANRECHNUNG THEORETISCHER KENNTNISSE FÜR DIE ERTEILUNG EINER PILOTENLIZENZ — BRÜCKENAUSBILDUNG UND PRÜFUNGSANFORDERUNGEN“

c) Absatz 1.2 erhält folgende Fassung:

„1.2. Ungeachtet des vorstehenden Absatzes müssen Inhaber einer Lizenz in einer anderen Luftfahrzeugkategorie für die Erteilung einer LAPL, PPL, BPL oder SPL theoretischen Unterricht erhalten und Prüfungen der theoretischen Kenntnisse auf dem entsprechenden Niveau in den folgenden Sachgebieten ablegen:

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

d) folgender Absatz 1.4 wird angefügt:

„1.4. Ungeachtet des Absatzes 1.2 muss der Inhaber einer LAPL(S) mit TMG-Erweiterung für die Erteilung einer LAPL(A) einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse für die Klasse der einmotorigen Landflugzeuge mit Kolbenmotor gemäß FCL.135.A Buchstabe a Absatz 2 nachweisen.“

17. Anlage 6 Abschnitt Aa wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Ziel des kompetenzbasierten modularen Flugausbildungslehrgangs ist es, Inhaber einer PPL oder CPL unter Berücksichtigung einer früheren Instrumentenflugausbildung und entsprechender Erfahrung für die Instrumentenflugberechtigung auszubilden. Sie soll den erforderlichen Befähigungsstand für den Betrieb von Flugzeugen unter IFR und in IMC vermitteln. Der Lehrgang muss bei einer ATO abgelegt werden oder eine Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder FI(A), der zur Durchführung von Schulungen für die IR berechtigt ist, mit der Flugausbildung bei einer ATO kombinieren.“

b) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a Ziffer i Buchstabe B erhält folgende Fassung:

„B bereits über Instrumentenflugzeiterfahrung als PIC auf Flugzeugen mit einer Berechtigung, die Rechte zum Fliegen unter IFR und in IMC beinhaltet, verfügt,“.

ii) Buchstabe b Ziffer i Buchstabe B erhält folgende Fassung:

„B) bereits über Instrumentenflugzeiterfahrung unter IFR als PIC auf Flugzeugen mit einer Berechtigung, die Rechte zum Fliegen unter IFR und in IMC beinhaltet, verfügt,“.

18. Absätze 4 und 5 in Anlage 9 Abschnitt A erhalten folgende Fassung:

„4. Sofern nicht in den gemäß Teil-21 festgelegten betrieblichen Eignungsdaten etwas anderes bestimmt ist, müssen der Lehrplan der Flugausbildung, die praktische Prüfung und die Befähigungsüberprüfung dieser Anlage entsprechen. Der Lehrplan, die praktische Prüfung und die Befähigungsüberprüfung können zur Anrechnung bisheriger Erfahrung auf ähnlichen Luftfahrzeugmustern entsprechend den gemäß Teil-21 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten verkürzt werden.

5. Außer im Falle praktischer Prüfungen für die Erteilung einer ATPL kann, wenn dies in den gemäß Teil-21 für das betreffende Luftfahrzeug ermittelten betrieblichen Eignungsdaten entsprechend festgelegt ist, eine Anrechnung für Elemente der praktischen Prüfung gewährt werden, die auch in anderen Mustern oder Baureihen vorkommen, für die der Pilot qualifiziert ist.“

ANHANG II

Abschnitt A Absatz 1 Buchstabe d des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erhält folgende Fassung:

„d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden- enerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedin- gungen (soweit zutref- fend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Pi- loten	Keine	ATPL(A)	Nicht zutreffend	a)
ATPL(A)	> 1 500 auf Flug- zeugen mit meh- reren Piloten	Keine	Wie in Buchstabe c Nummer 4	Wie in Buchstabe c Nummer 5	b)
ATPL(A)	> 500 auf Flug- zeugen mit meh- reren Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung ge- mäß FCL.515	ATPL(A), mit auf Ko- pilot beschränkter Musterberechtigung	Nachweis der Fähig- keit, als PIC tätig zu sein, wie in An- hang 9 von Teil-FCL festgelegt	c)
CPL/IR(A) und eine theoretische ICAO-ATPL-Prü- fung im Mit- gliedstaat der Li- zenzerteilung bestanden		i) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durch- führung ge- mäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b ii) Erfüllung der übrigen Anfor- derungen von FCL.720.A Buchstabe c	CPL/IR(A) mit ATPL- Theorie-Anrechnung	Nicht zutreffend	d)
CPL/IR(A)	> 500 auf Flug- zeugen mit meh- reren Piloten oder im Betrieb mit mehreren Piloten auf Flugzeugen mit einem Pilo- ten, Kategorie für den regionalen Pendelverkehr CS-23, oder gleichwertige Be- rechtigung gemäß den Anforderun- gen von Teil-CAT und Teil-ORO für den gewerblichen Luftverkehr	i) Ablegen einer Prüfung über ATPL(A)- Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenzer- teilung (*) ii) Erfüllung der übrigen Anfor- derungen von FCL.720.A Buchstabe c	CPL/IR(A) mit ATPL- Theorie-Anrechnung	Nicht zutreffend	e)
CPL/IR(A)	> 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Keine	CPL/IR(A) mit Klas- senberechtigungen und Musterberechti- gungen beschränkt auf Flugzeuge mit ei- nem Piloten	Erlangung einer Musterberechtigung für ein Muster mit mehreren Piloten ge- mäß Teil-FCL	f)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstunden- denerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedin- gungen (soweit zutref- fend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung für Ebene CPL/IR	Wie Spalte 4 Zeile f	Wie Spalte 5 Zeile f	g)
CPL(A)	> 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachtflugberech- tigung, falls zu- treffend	CPL(A) mit Muster-/ Klassenberechtigun- gen beschränkt auf Flugzeuge mit einem Piloten		h)
CPL(A)	< 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	i) Nachtflugbe- rechtigung, falls zutref- fend; ii) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durch- führung ge- mäß FCL.310	Wie Spalte 4 Zeile h		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 gemäß IFR		PPL/IR(A) (IR be- schränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flug- planung und -durch- führung gemäß FCL.615 Buchstabe b	j)
PPL(A)	≥ 70 auf Flugzeu- gen	Nachweis der Ver- wendung von Funknavigations- hilfen	PPL(A)		k)

(*) CPL-Inhaber, die bereits Inhaber einer Musterberechtigung für ein Flugzeug mit mehreren Piloten sind, müssen keine Prüfung über theoretische ATPL(A)-Kenntnisse ablegen, solange sie weiterhin auf demselben Flugzeugmuster fliegen, aber theoretische ATPL(A)-Kenntnisse werden ihnen nicht auf eine Teil-FCL-Lizenz angerechnet. Wenn sie eine weitere Musterberechtigung für ein anderes Flugzeug mit mehreren Piloten beantragen, müssen sie Spalte 3 Zeile e Ziffer i der obigen Tabelle erfüllen.“

ANHANG III

Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt A „GÜLTIGERKLÄRUNG VON LIZENZEN“ erhält Absatz 3 Buchstabe f folgende Fassung:

„f) im Fall von Hubschraubern die in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen bezüglich der Erfahrung erfüllen:

Lizenz	Gesamte Flugstundenenerfahrung	Rechte	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) gültige IR	> 1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als PIC im VFR- und IFR-Betrieb	(a)
ATPL(H) keine IR-Rechte	> 1 000 Stunden als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als PIC im VFR-Betrieb	(b)
ATPL(H) gültige IR	> 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot im VFR- und IFR-Betrieb	(c)
ATPL(H) keine IR-Rechte	> 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot im VFR-Betrieb	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 Stunden als Pilot auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit mehreren Piloten als Kopilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 Stunden als PIC im gewerblichen Luftverkehr seit Erwerb einer IR	Gewerblicher Luftverkehr in Hubschraubern mit einem Piloten als PIC	(f)
ATPL(H) mit oder ohne IR-Rechte, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 Stunden in Hubschraubern außer solchen, für die eine Zulassung unter CS-27/29 oder einer gleichwertigen Vorschrift erteilt wurde, einschließlich 200 Stunden in der Rolle, für die eine Anerkennung beantragt wird, und 50 Stunden in dieser Rolle in den letzten 12 Monaten	Ausübung von Rechten in Hubschraubern in anderem Betrieb als im gewerblichen Luftverkehr	(g)

(*) Inhaber einer CPL(H)/IR für Hubschrauber mit mehreren Piloten müssen vor einer Anerkennung Kenntnisse auf ICAO ATPL (H)-Niveau nachgewiesen haben.“

2. In Abschnitt A „GÜLTIGERKLÄRUNG VON LIZENZEN“ erhält Absatz 6 Buchstabe b folgende Fassung:

„b) ist direkt oder indirekt bei einem Luftfahrzeughersteller oder einer Luftfahrtbehörde beschäftigt.“

3. In Abschnitt A „GÜLTIGERKLÄRUNG VON LIZENZEN“ werden folgende Absätze 7 und 8 angefügt:

„7. Ungeachtet der Bestimmungen der obigen Absätze können die Mitgliedstaaten für Wettbewerbsflüge oder Schauflüge von beschränkter Dauer eine von einem Drittland erteilte Lizenz, die den Inhaber zur Ausübung der Rechte einer PPL, SPL oder BPL berechtigt, anerkennen, sofern

- der Veranstalter der Wettbewerbs- oder Schauflüge der zuständigen Behörde vor der Veranstaltung ausreichende Nachweise darüber vorlegt, wie er sicherstellt, dass der Pilot mit den einschlägigen Sicherheitsinformationen vertraut ist und allen Risiken im Zusammenhang mit den Flügen begegnen kann, und
- der Antragsteller Inhaber einer entsprechenden Lizenz und eines entsprechenden Tauglichkeitszeugnisses und zugehöriger Berechtigungen oder Qualifikationen ist, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurden.

8. Ungeachtet der Bestimmungen der obigen Absätze können die Mitgliedstaaten eine PPL, SPL oder BPL, die gemäß den Anforderungen von Anhang 1 des Abkommens von Chicago durch ein Drittland für bestimmte nichtgewerbliche Tätigkeiten ausgestellt wurde, für einen Zeitraum von höchstens 28 Tagen pro Kalenderjahr anerkennen, sofern der Antragsteller
- a) Inhaber einer entsprechenden Lizenz und eines entsprechenden Tauglichkeitszeugnisses und zugehöriger Berechtigungen oder Qualifikationen ist, die gemäß Anhang 1 des Abkommens von Chicago erteilt wurden, und
 - b) vor Durchführung der bestimmten Tätigkeiten von begrenzter Dauer mindestens einen Eingewöhnungsflug mit einem qualifizierten Lehrberechtigten absolviert hat.“
-

ANHANG IV

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

1. In ARA.GEN.305 wird folgender Buchstabe ca eingefügt:

„ca) Ungeachtet Buchstabe c findet auf Organisationen, die nur Ausbildungen zur Erteilung von LAPL, PPL, SPL oder BPL und damit verbundenen Berechtigungen und Zeugnissen durchführen, ein Aufsichtsplanungszyklus von längstens 48 Monaten Anwendung. Der Aufsichtsplanungszyklus wird verkürzt, wenn es Nachweise dafür gibt, dass die Sicherheitsleistung der Organisation nachgelassen hat.

Der Aufsichtsplanungszyklus kann auf höchstens 72 Monate verlängert werden, wenn die zuständige Behörde während der letzten 48 Monate festgestellt hat, dass:

- (1) die Organisation, wie durch die Ergebnisse der jährlichen Prüfung gemäß ORA.GEN.200 Buchstabe c nachgewiesen, eine wirksame Ermittlung von Gefahren für die Flugsicherheit und das Management damit verbundener Risiken unter Beweis gestellt hat;
- (2) die Organisation, wie durch die Ergebnisse der jährlichen Prüfung gemäß ORA.GEN.200 Buchstabe c nachgewiesen, die Kontrolle über alle Änderungen gemäß ORA.GEN.130 fortlaufend bewahrt hat;
- (3) keine Beanstandungen der Stufe 1 gemacht wurden und
- (4) alle Abhilfemaßnahmen innerhalb des von der zuständigen Behörde akzeptierten oder verlängerten Zeitraums gemäß ARA.GEN.350 Buchstabe d Absatz 2 durchgeführt wurden.“

2. In ARA.FCL.200 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Eintragungen in Lizenzen durch Lehrberechtigte. Vor der ausdrücklichen Ermächtigung bestimmter Lehrberechtigter zur Verlängerung einer Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor oder Reisemotorsegler legt die zuständige Behörde geeignete Verfahren fest.“

3. Der folgende Punkt ARA.MED.330 wird eingefügt:

„ARA.MED.330 Besondere medizinische Umstände

- a) Werden neue Medizintechnologien, Arzneimittel oder medizinische Verfahren ermittelt, die eine Beurteilung von Bewerbern, die sonst nicht den Anforderungen entsprechen, als tauglich rechtfertigen könnten, können Forschungsarbeiten durchgeführt werden, um Nachweise für die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte zu erbringen.
- b) Zur Durchführung der Forschungsarbeiten kann eine zuständige Behörde in Zusammenarbeit mit mindestens einer anderen zuständigen Behörde ein medizinisches Beurteilungsprotokoll entwickeln und bewerten, auf dessen Grundlage diese zuständigen Behörden eine festgelegte Anzahl von Tauglichkeitszeugnissen für Piloten mit angemessenen Einschränkungen ausstellen können.
- c) Flugmedizinische Zentren und flugmedizinische Sachverständige können auf der Grundlage eines Forschungsprotokolls Tauglichkeitszeugnisse nur ausstellen, wenn sie von der zuständigen Behörde dazu angewiesen wurden.
- d) Das Protokoll wird zwischen den betroffenen zuständigen Behörden abgestimmt und umfasst mindestens:
 - (1) eine Risikobewertung;
 - (2) eine Auswertung der einschlägigen Literatur und eine Bewertung, mit der Nachweise dafür erbracht werden, dass ein auf der Grundlage des Forschungsprotokolls ausgestelltes Tauglichkeitszeugnis nicht die sichere Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte gefährden würde;
 - (3) detaillierte Auswahlkriterien für Piloten, die für das Protokoll zugelassen werden;
 - (4) die im Tauglichkeitszeugnis zu vermerkenden Einschränkungen;
 - (5) die von den betreffenden zuständigen Behörden durchzuführenden Überwachungsverfahren;
 - (6) die Bestimmung von Endpunkten für die Außerkraftsetzung des Protokolls.
- e) Das Protokoll muss den einschlägigen ethischen Grundsätzen entsprechen.
- f) Die Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte durch Lizenzinhaber, die über ein auf der Grundlage des Protokolls ausgestelltes Tauglichkeitszeugnis verfügen, ist auf Flüge in Luftfahrzeugen beschränkt, die in in das Forschungsprotokoll einbezogenen Mitgliedstaaten eingetragen sind. Diese Beschränkung muss im Tauglichkeitszeugnis vermerkt werden.

- g) Die beteiligten zuständigen Behörden:
- (1) haben der Agentur Folgendes zur Verfügung zu stellen:
 - i) das Forschungsprotokoll vor seiner Umsetzung;
 - ii) die Einzelheiten und Qualifikationen der benannten lokalen Anlaufstelle jeder beteiligten zuständigen Behörde;
 - iii) dokumentierte Berichte von regelmäßigen Bewertungen seiner Wirksamkeit;
 - (2) haben den flugmedizinischen Zentren und flugmedizinischen Sachverständigen, die ihrer Zuständigkeit unterliegen, zu deren Information Einzelheiten des Protokolls vor seiner Umsetzung zur Verfügung zu stellen.“

4. Anlage I erhält folgende Fassung:

„Anlage I

Pilotenlizenz

Die von einem Mitgliedstaat gemäß Teil-FCL ausgestellte Pilotenlizenz genügt den folgenden Anforderungen:

- a) Inhalt. Die angegebene Elementnummer wird stets in Verbindung mit der Überschrift des Elements angegeben. Elemente I bis XI sind die ‚ständigen‘ Elemente und Elemente XII bis XIV sind die ‚variablen‘ Elemente, die auf einem getrennten oder abtrennbaren Teil des Hauptformblatts erscheinen können. Getrennte oder abtrennbare Teile müssen deutlich als Teil der Lizenz erkennbar sein.
- (1) Ständige Elemente:
- I. Ausstellendes Land;
 - II. Titel der Lizenz;
 - III. fortlaufende Nummer der Lizenz, beginnend mit dem UN-Ländercode des Landes, das die Lizenz ausstellt, gefolgt von ‚FCL‘ und einem Code aus Zahlen und/oder Buchstaben in arabischen Ziffern und lateinischen Schriftzeichen;
 - IV. Name des Inhabers (in lateinischer Schrift, auch wenn die Schrift der Landessprache(n) nicht auf dem lateinischen Alphabet beruht);
 - IVa. Geburtsdatum;
 - V. Anschrift des Inhabers;
 - VI. Staatsangehörigkeit des Inhabers;
 - VII. Unterschrift des Inhabers;
 - VIII. zuständige Behörde und, falls erforderlich, Bedingungen, unter denen die Lizenz erteilt wurde;
 - IX. Zertifizierung der Gültigkeit und Autorisierung für die gewährten Rechte;
 - X. Unterschrift des die Lizenz ausstellenden Beamten und Datum der Erteilung und
 - XI. Siegel oder Stempel der zuständigen Behörde.
- (2) Variable Elemente:
- XII. Berechtigungen und Zeugnisse: Klasse, Muster, Lehrberechtigung usw. mit Ablaufdatum. Sprechfunkrechte (Radio Telephony, R/T) können auf dem Lizenzformblatt oder auf einem getrennten Zeugnis eingetragen werden;
 - XIII. Bemerkungen: d. h. spezielle Vermerke im Zusammenhang mit Einschränkungen und Vermerke für Rechte, einschließlich Vermerken für die Sprachkompetenz, Berechtigungen für Luftfahrzeuge des Anhangs II bei deren Einsatz zur gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr und
 - XIV. sonstige von der zuständigen Behörde verlangte Angaben (z. B. Geburtsort/Herkunftsart).
- b) Material. Das Papier oder sonstiges verwendetes Material muss Veränderungen oder Radierungen verhindern oder leicht erkennbar machen. Einträge oder Streichungen im Formblatt müssen von der zuständigen Behörde eindeutig autorisiert sein.
- c) Sprache. Lizenzen müssen in der/den Landessprache(n) und in englischer Sprache und denjenigen weiteren Sprachen abgefasst sein, die die zuständige Behörde für zweckmäßig hält.

Titelseite

<p>Name und Logo der zuständigen Behörde (Englisch und ggf. sonstige von der zuständigen Behörde festgelegte Sprache(n))</p> <p>EUROPÄISCHE UNION (nur Englisch)</p> <p>PILOTENZULASSUNG (Englisch und ggf. sonstige von der zuständigen Behörde festgelegte Sprache(n))</p> <p>Ausgestellt gemäß Teil-FCL</p> <p>Diese Lizenz entspricht ICAO-Standards, außer bei LAPL- und EIR-Rechten</p> <p>(Englisch und ggf. sonstige von der zuständigen Behörde festgelegte Sprache(n))</p> <p>EASA-Formblatt 141 Ausgabe 2</p>	<p>Anforderungen</p> <p>„European Union“ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen</p> <p>Alle Seiten müssen die Größe ein Achtel A4 haben</p>
--	--

Seite 2

I	Ausstellendes Land		Anforderungen
III	Lizenznummer		Die fortlaufende Nummer der Lizenz beginnt immer mit dem UN-Ländercode des Staats, der die Lizenz erteilt, gefolgt von ".FCL."
IV	Name und Vorname des Inhabers		
IVa	Geburtsdatum (siehe Anweisungen)		Es ist das vollständige Standard-Datumsformat zu verwenden, d. h. TT/MM/JJJJ
XIV	Geburtsort		
V	Anschrift des Inhabers: Straße, Ort, Gebiet, Postleitzahl		
VI	Staatsangehörigkeit		
VII	Unterschrift des Inhabers		
VIII	Ausstellende zuständige Behörde z. B. Diese CPL(A) wurde auf der Grundlage einer von (Drittland) ausgestellten ATPL erteilt		
X	Unterschrift des Ausstellers und Datum		
XI	Siegel oder Stempel der zuständigen Behörde		

Seite 3

II	Titel der Lizenz, Datum der Erteilung und Ländercode	Abkürzungen werden wie in Teil-FCL verwendet (z. B. PPL(H), ATPL(A) usw.) Es ist das vollständige Standard-Datumsformat zu verwenden, d. h. TT/MM/JJJJ
IX	Gültigkeit: Die mit der Lizenz verbundenen Rechte dürfen nur ausgeübt werden, wenn der Inhaber im Besitz eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses für die jeweiligen Rechte ist. Zum Zwecke der Identifizierung des Lizenzinhabers muss ein Dokument mit einem Foto mitgeführt werden.	Dieses Dokument ist nicht festgelegt, jedoch genügt außerhalb des Landes der Lizenzerteilung beispielsweise ein Reisepass.
XII	Sprechfunkrechte: Der Inhaber dieser Lizenz besitzt die nachgewiesene Kompetenz für die Bedienung von Sprechfunkausrüstung an Bord von Luftfahrzeugen in (Sprache(n) angeben).	
XIII	Bemerkungen: Sprachkenntnisse: (Sprache(n)/Stufe/Gültigkeitsfrist)	Alle weiteren erforderlichen Lizenzierungsinformationen sowie Rechte, wie von ICAO-, EG- oder EU-Richtlinien/Verordnungen festgelegt, sind hier einzutragen. Sprachkompetenzvermerk(e), Stufe und Gültigkeitsfrist sind ebenfalls anzugeben. Im Fall von LAPL: LAPL nicht gemäß ICAO-Standards erteilt

Zusätzliche Seiten — Anforderungen

Die Seiten 1, 2 und 3 der Lizenz entsprechen dem unter diesem Punkt im Muster festgelegten Format. Die zuständige Behörde fügt zusätzliche entsprechend angepasste Seiten mit Tabellen hinzu, die mindestens folgende Informationen enthalten:

- Berechtigungen, Zeugnisse, Vermerke und Rechte;
- Ablaufdatum der Berechtigungen und der Rechte im Zusammenhang mit Lehrberechtigungen und Prüferzeugnissen;
- Datum der Prüfung oder Überprüfung;
- Bemerkungen und Einschränkungen (Einschränkungen hinsichtlich des Betriebs);
- Felder für die Nummer der Lehrberechtigung und/oder des Prüferzeugnisses und gegebenenfalls Unterschrift;
- Abkürzungen.

Diese zusätzlichen Seiten sind für die Verwendung durch die zuständige Behörde oder besonders ermächtigte Lehrberechtigte oder Prüfer bestimmt.

Die erstmalige Erteilung von Berechtigungen oder Zeugnissen wird von der zuständigen Behörde eingetragen. Eine Verlängerung oder Erneuerung von Berechtigungen oder Zeugnissen kann von der zuständigen Behörde oder besonders ermächtigten Lehrberechtigten oder Prüfern vorgenommen werden.

Einschränkungen hinsichtlich des Betriebs werden in der Spalte Bemerkungen und Einschränkungen entsprechend der betreffenden eingeschränkten Rechte vorgenommen, z. B. praktische IR-Prüfung mit Kopilot abgelegt, eingeschränkte Ausbildungsberechtigung für 1 Luftfahrzeugmuster.

Nicht verlängerte Berechtigungen können von der zuständigen Behörde aus der Lizenz entfernt werden.“

- (5) In Anlage II erhält Punkt 9 der Anleitungen in Bezug auf das EASA-Standard-Formblatt für Flugbegleiterbescheinigungen folgende Fassung:

„Punkt 9: Wenn die zuständige Behörde die ausstellende Stelle ist, ist ‚zuständige Behörde‘ einzutragen und das Dienstsiegel bzw. der Stempel oder das Logo anzubringen. Nur in diesem Fall kann die zuständige Behörde festlegen, ob ihr Dienstsiegel, Stempel oder Logo auch unter Punkt 8 angegeben werden muss.“

ANHANG V

In Anhang VII, Punkt ORA.GEN.200, der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird folgender Buchstabe c angefügt:

- „c) Ungeachtet Buchstabe a können in einer Organisation, die nur Ausbildung zur Erteilung von LAPL, PPL, SPL oder BPL und der damit verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse durchführt, das unter Buchstabe a Nummer 3 definierte Management in Bezug auf die Flugsicherheitsrisiken und die unter Buchstabe a Nummer 6 definierte Überwachung der Einhaltung durch eine innerbetriebliche Prüfung erfolgen, die mindestens einmal pro Kalenderjahr vorgenommen wird. Die Organisation hat die zuständige Behörde unverzüglich über die Ergebnisse dieser Prüfung zu informieren.“
-