

**VERORDNUNG (EU) Nr. 245/2014 DER KOMMISSION**

**vom 13. März 2014**

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren bezüglich des fliegenden Personals 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<sup>(1)</sup>, insbesondere Artikel 7 Absätze 5 und 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011<sup>(2)</sup> der Kommission 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 Abweichungen von bestimmten Anforderungen gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 beantragt.
- (3) Die beantragten Abweichungen wurden von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit analysiert, die der Kommission daraufhin die Annahme bestimmter Abweichungen empfahl.
- (4) Eine Reihe redaktioneller Fehler in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission, die unbeabsichtigte Schwierigkeiten bei der Umsetzung bereiten, wurde von den Mitgliedstaaten ebenfalls festgestellt.
- (5) Die bestehenden Anforderungen sollten daher geändert werden, um diejenigen Abweichungen aufzunehmen, die sich eindeutig auf die Festlegung von Vorschriften auswirken, und um redaktionelle Fehler zu berichtigen.
- (6) Des Weiteren enthält die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission in Anhang I (Teil-FCL) Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung bezüglich einer Instrumentenflugberechtigung (IR). Diese Anforderungen für die Instrumentenflugberechtigung basierten auf den früheren JAR-FCL-Anforderungen und es hat sich gezeigt, dass ihre Überprüfung erforderlich ist.
- (7) Daher sollten weitere Anforderungen für die Qualifikation zur Durchführung von Flügen unter Instrumentenflugwetterbedingungen und besondere Anforderungen für Flüge mit Segelflugzeugen in Wolken eingeführt werden.
- (8) Um zu gewährleisten, dass vor der Anwendbarkeit dieser Verordnung erfolgte Instrumentenflugausbildungen oder erlangte Erfahrung zum Zwecke der Erlangung dieser Berechtigungen berücksichtigt werden können, sollten die Bedingungen für die Anerkennung dieser Ausbildungen oder der erlangten Instrumentenflugerfahrung festgelegt werden.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Instrumentenflugerfahrung von Inhabern einer Drittlandsberechtigung anzuerkennen, wenn ein Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann, das dem der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 gleichwertig ist. Bedingungen für die Anerkennung dieser Erfahrung sollten ebenfalls festgelegt werden.
- (10) Um einen reibungslosen Übergang und ein einheitliches, hohes Niveau der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Europäischen Union zu gewährleisten, sollten Durchführungsmaßnahmen dem Stand der Technik, einschließlich der bewährten Verfahren, und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Pilotenausbildung entsprechen. Dementsprechend sollten die im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) vereinbarten technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren und die bereits in Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 festgelegten Anforderungen sowie bestehende nationale Rechtsvorschriften, die sich auf spezifische nationale Gegebenheiten beziehen, berücksichtigt und in diesen Vorschriften aufgegriffen werden, wobei den spezifischen Erfordernissen von Piloten der allgemeinen Luftfahrt in Europa Rechnung zu tragen ist.
- (11) Die Agentur hat den Entwurf von Durchführungsvorschriften ausgearbeitet und der Kommission als Stellungnahme gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgelegt.
- (12) Mitgliedstaaten, die über ein nationales System verfügen, mit dem Piloten die Genehmigung zur Durchführung von Flügen unter Instrumentenflugwetterbedingungen (IMC) mit begrenzten Rechten erteilt wird, die auf den nationalen Luftraum des Mitgliedstaats beschränkt sind, und die den Nachweis erbringen können, dass das System sicher ist und eine spezifische lokale Notwendigkeit vorliegt, sollte es erlaubt werden, solche Genehmigungen für einen begrenzten Zeitraum vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen weiter zu erteilen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

<sup>(2)</sup> ABl. L 311 vom 25.11.2011, S. 1.

- (13) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 <sup>(1)</sup> lässt zu, dass bestimmte Flüge, wie Flüge auf Kostenteilungsbasis und Einführungsflüge, gemäß den Vorschriften für den nicht-gewerblichen Flugbetrieb mit technisch nicht komplizierten Luftfahrzeugen durchgeführt werden. Es ist daher erforderlich sicherzustellen, dass die in der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 festgelegten Rechte von Piloten mit diesem Ansatz vereinbar sind.
- (14) Es sollte daher erlaubt sein, dass Flüge dieser in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 aufgeführten Kategorien von Inhabern einer PPL-, SPL-, BPL- oder LAPL-Lizenz als Pilot durchgeführt werden.
- (15) 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.
- (16) Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

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

- 1) Artikel 3 erhält folgende Fassung:

##### „Artikel 3

##### **Erteilung von Pilotenlizenzen und medizinischen Zeugnissen**

1. Unbeschadet Artikel 8 der vorliegenden Verordnung haben Piloten von Luftfahrzeugen, auf die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben b und c und in Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Bezug genommen wird, die in Anhang I und Anhang IV der vorliegenden Verordnung festgelegten technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren zu erfüllen.

2. Unbeschadet der Rechte der Inhaber von Lizenzen gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung dürfen Inhaber von Pilotenlizenzen, die nach Abschnitt B oder C des Anhangs I der vorliegenden Verordnung erteilt wurden, die in Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 genannten Flüge durchführen. Dies gilt unbeschadet der Einhaltung etwaiger zusätzlicher Anforderungen für die Beförderung von Fluggästen oder die Durchführung gewerblichen Flugbetriebs gemäß Abschnitt B oder C des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.“

- 2) Dem Artikel 4 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„8. Bis zum 8. April 2019 kann ein Mitgliedstaat einem Piloten die Genehmigung erteilen, bestimmte beschränkte Rechte zur Durchführung von Flügen mit Luftfahrzeugen

nach Instrumentenflugregeln auszuüben, bevor der Pilot alle notwendigen Anforderungen für die Erteilung einer Instrumentenflugberechtigung in Übereinstimmung mit dieser Verordnung erfüllt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- a) der Mitgliedstaat darf solche Genehmigungen nur erteilen, wenn dies aufgrund einer spezifischen lokalen Notwendigkeit gerechtfertigt ist, die nicht durch Berechtigungen nach dieser Verordnung abgedeckt werden kann;
- b) der Umfang der mit der Genehmigung erteilten Rechte muss auf einer von dem Mitgliedstaat vorgenommenen Risikobewertung beruhen, bei der dem Umfang der Schulung, die zur Erreichung des angestrebten Befähigungsniveaus des Piloten erforderlich ist, Rechnung getragen wird;
- c) die mit der Genehmigung verbundenen Rechte müssen auf den Luftraum über dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats oder Teile davon beschränkt sein;
- d) die Genehmigung ist Bewerbern zu erteilen, die eine entsprechende Schulung mit qualifizierten Lehrberechtigten absolviert haben und die erforderliche Befähigung bei einem qualifizierten Prüfer gemäß Festlegung des Mitgliedstaats nachgewiesen haben;
- e) der Mitgliedstaat hat die Kommission, die EASA und die anderen Mitgliedstaaten über die Besonderheiten dieser Genehmigung, einschließlich der Begründung und der Sicherheitsrisikobewertung, zu unterrichten;
- f) der Mitgliedstaat hat die Tätigkeiten, die mit der Genehmigung in Zusammenhang stehen, zu überwachen, um ein ausreichendes Maß an Sicherheit zu gewährleisten, und geeignete Maßnahmen zu treffen, falls ein erhöhtes Risiko oder Sicherheitsbedenken erkannt werden;
- g) bis spätestens 8. April 2017 hat der Mitgliedstaat eine Überprüfung der Sicherheitsaspekte bei der Umsetzung der Genehmigungserteilung vorzunehmen und der Kommission einen Bericht vorzulegen.“

- 3) Artikel 12 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 8. April 2015 nicht auf Piloten anzuwenden, die eine von einem Drittland erteilte Lizenz und ein zugehöriges medizinisches Zeugnis 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 und VI werden nach Maßgabe der Anhänge dieser Verordnung geändert.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 13. März 2014

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
José Manuel BARROSO

---

## ANHANG I

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

1) Der Titel von FCL.015 erhält folgende Fassung:

**„FCL.015 Beantragung, Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Lizenzen, Berechtigungen und Zeugnissen“**

2) FCL.020 erhält folgende Fassung:

**„FCL.020 Flugschüler**

a) Flugschüler dürfen nicht alleine fliegen, wenn sie nicht hierzu ermächtigt wurden und sie nicht von einem Fluglehrer überwacht werden.

b) Vor dem ersten Alleinflug muss ein Flugschüler mindestens:

(1) im Falle von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen: 16 Jahre alt sein;

(2) im Falle von Segelflugzeugen und Ballonen: 14 Jahre alt sein.“

3) FCL.025 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

**„FCL.025 Prüfung der theoretischen Kenntnisse für die Erteilung von Lizenzen und Berechtigungen“**

b) Buchstabe a Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Bewerber müssen sämtliche Prüfungen der theoretischen Kenntnisse für eine bestimmte Lizenz oder Berechtigung unter der Verantwortlichkeit desselben Mitgliedstaats ablegen.

(2) Bewerber dürfen die Prüfung der theoretischen Kenntnisse nur ablegen, wenn die zugelassene Ausbildungsorganisation (ATO), die für ihre Ausbildung verantwortlich ist, eine Empfehlung ausspricht, nachdem sie die entsprechenden theoretischen Unterrichtsteile des Ausbildungslehrgangs auf einem zufrieden stellenden Niveau abgeschlossen haben.“

c) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

i) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Eine Prüfungsarbeit zur Prüfung der theoretischen Kenntnisse wird mit bestanden bewertet, wenn der Bewerber mindestens 75 % der bei dieser Arbeit erreichbaren Punkte erreicht hat. Es wird keine Strafpunktbenotung angewandt.“

ii) Absatz 3 und Buchstabe b zweiter Unterabsatz erhalten folgende Fassung:

„(3) Wenn ein Bewerber eine der Prüfungsarbeiten zur Prüfung der theoretischen Kenntnisse nach 4 Versuchen nicht bestanden hat, oder wenn er nicht alle Arbeiten innerhalb von entweder 6 Sitzungen oder der in Absatz 2 genannten Frist bestanden hat, muss er alle Prüfungsarbeiten wiederholen.

Bevor sich ein Bewerber den Prüfungen der theoretischen Kenntnisse erneut unterzieht, muss er eine weitere Ausbildung bei einer ATO durchlaufen. Der erforderliche Umfang der Ausbildung wird von der ATO auf der Grundlage der Bedürfnisse des Bewerbers festgelegt.“

d) Buchstabe c Absatz 1 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) zur Erteilung einer Lizenz für Berufspiloten, einer Instrumentenflugberechtigung (IR) oder Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR) für einen Zeitraum von 36 Monaten;“

4) FCL.035 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

i) Absatz 1 und Absatz 2 erster Satz erhalten folgende Fassung:

„(1) Sofern nicht in diesem Teil etwas anderes angegeben ist, muss Flugzeit, die für eine Lizenz, eine Berechtigung oder ein Zeugnis angerechnet werden soll, in derselben Luftfahrzeugkategorie geflogen worden sein, für die die Lizenz, die Berechtigung oder das Zeugnis beantragt wird.

(2) PIC oder Pilot in Ausbildung.“

ii) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Flugzeit als Kopilot oder PICUS. Sofern in diesem Teil nichts anderes festgelegt ist, hat der Inhaber einer Pilotenlizenz, wenn er als Kopilot oder PICUS handelt, Anspruch auf Anrechnung der gesamten Kopilotenzeit auf die gesamte Flugzeit, die für eine höherwertige Pilotenlizenz erforderlich ist.“

- b) Buchstabe b wird wie folgt geändert:
- i) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bewerbern, die die Prüfung der theoretischen Kenntnisse für eine Lizenz für Verkehrspiloten bestanden haben, wird dies auf die Anforderungen bezüglich theoretischer Kenntnisse für die Leichtflugzeug-Pilotenlizenz, die Privatpilotenlizenz, die Lizenz für Berufspiloten und, außer im Falle von Hubschraubern, die IR und die EIR in derselben Luftfahrzeugkategorie angerechnet.“
  - ii) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Unbeschadet Buchstabe b Absatz 3 wird Inhabern einer IR(A), die einen kompetenzbasierten modularen IR(A)-Lehrgang absolviert haben, oder Inhabern einer EIR dies nur vollumfänglich auf die Anforderungen für theoretischen Unterricht und die Prüfung für eine IR in einer anderen Luftfahrzeugkategorie angerechnet, wenn sie auch den theoretischen Unterricht und die Prüfung für den IFR-Teil des Lehrgangs, der gemäß FCL.720.A Buchstabe b Absatz 2 Ziffer i erforderlich ist, bestanden haben.“
- 5) FCL.055 wird wie folgt geändert:
- a) Die Einleitung in Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Besondere Anforderungen an Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung (IR) oder Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR). Unbeschadet der vorstehenden Absätze müssen Inhaber einer IR oder EIR die Fähigkeit nachgewiesen haben, die englische Sprache auf einem Niveau zu verwenden, das es ihnen erlaubt.“
  - b) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Der Nachweis der Sprachkenntnisse und des Gebrauchs der englischen Sprache für IR-Inhaber oder EIR-Inhaber erfolgt nach einer von der zuständigen Behörde festgelegten Bewertungsmethode.“
- 6) FCL.060 Buchstabe b Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „3) als Kopilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, wenn er
- i) die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 1 erfüllt hat oder
  - ii) in den letzten 90 Tagen mindestens 3 Streckenabschnitte als Pilot, der zur Ablösung im Reiseflug qualifiziert ist, in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse absolviert hat oder
  - iii) in Abständen von nicht mehr als 90 Tagen eine Schulung in einem Flugsimulator zur fortlaufenden Wahrung und Auffrischung seiner fliegerischen Fähigkeiten erhalten hat. Diese Auffrischungsschulung kann mit der Auffrischungsschulung gemäß den einschlägigen Anforderungen von Teil-ORO verbunden werden.“
- 7) FCL.105.A Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- „b) 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.“
- 8) FCL.105.S Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- „b) Inhaber einer LAPL(A) dürfen Fluggäste nur befördern, wenn sie nach der Erteilung der Lizenz 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben.“
- 9) 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 Hülleninhalt von 3 400 m<sup>3</sup> oder Gasballonen mit einem maximalen Hülleninhalt von 1 260 m<sup>3</sup>, wobei bis zu 3 Personen befördert werden, d. h. es dürfen sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 4 Personen an Bord des Luftfahrzeugs befinden.“
- 10) In FCL.110.B erhält der Titel folgende Fassung:
- „FCL.110.B LAPL(B) — Anforderungen bezüglich der Erfahrung und Anrechnung“**
- 11) FCL.235 Buchstabe c Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Wenn der Bewerber einen Punkt eines Prüfungsteils nicht besteht, ist der gesamte Prüfungsteil nicht bestanden. Wenn der Bewerber nur 1 Prüfungsteil nicht besteht, muss er nur diesen Prüfungsteil wiederholen. Wenn der Bewerber mehr als 1 Prüfungsteil nicht besteht, ist die gesamte Prüfung nicht bestanden.“

- 12) FCL.205.A Buchstabe b Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit dieser Lizenz verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse.“
- 13) FCL.205.H Buchstabe b Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit dieser Lizenz verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.“
- 14) FCL.205.As Buchstabe b Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit dieser Lizenz verbundenen Berechtigungen oder Zeugnisse.“
- 15) FCL.205.S Buchstabe c erhält folgende Fassung:
- „c) Ungeachtet Buchstabe b Absatz 2 darf der Inhaber einer SPL mit den Rechten eines Lehrberechtigten oder Prüfers eine Vergütung erhalten für
- (1) die Durchführung von Flugausbildung für die LAPL(S) oder SPL;
  - (2) die Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für diese Lizenzen;
  - (3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.“
- 16) FCL.205.B wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:
- „a) Die Rechte des Inhabers einer BPL bestehen darin, als PIC Ballone zu führen.“
- b) Buchstabe c Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) die Durchführung von Schulungen, Prüfungen und Befähigungsprüfungen für die mit diesen Lizenzen verbundenen Berechtigungen und Zeugnisse.“
- 17) FCL.230.B Buchstabe a Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) einen Schulungsflug mit einem Lehrberechtigten in einem Ballon innerhalb der entsprechenden Klasse und innerhalb der größten Gruppe, für die sie Rechte besitzen.“
- 18) FCL.510.A. Buchstabe c Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Inhaber einer Flugingenieurlizenz, die gemäß den einschlägigen nationalen Regeln erteilt wurde, erhalten eine Anrechnung von 50 % der Flugingenieurzeit bis zu einer Höchstgrenze von 250 Stunden. Diese 250 Stunden können auf die Anforderung von 500 Stunden von Buchstabe b und die Anforderung von 500 Stunden von Buchstabe b Nummer 1 angerechnet werden, vorausgesetzt, dass die gesamte Anrechnung, die für diese Absätze gewährt wird, 250 Stunden nicht überschreitet.“
- 19) FCL.600 erhält folgende Fassung:
- „FCL.600 IR – Allgemeines**
- Sofern FCL.825 nicht Anderes bestimmt, ist Betrieb unter IFR in einem Flugzeug, Hubschrauber, Luftschiff oder einem Luftfahrzeug mit vertikaler Start- und Landefähigkeit nur Inhabern einer PPL, CPL, MPL und ATPL mit einer der Luftfahrzeugkategorie angemessenen IR erlaubt, oder wenn eine praktische Prüfung oder eine Schulung mit einem Lehrberechtigten durchgeführt wird.“
- 20) FCL.610 wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe a Absatz 1 Ziffer i erhält folgende Fassung:
- „i) der Nachtflugberechtigung gemäß FCL.810, wenn die IR-Rechte nachts ausgeübt werden, oder“
- b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
- „b) mindestens 50 Stunden Überlandflugzeit als PIC in Flugzeugen, TMGs, Hubschraubern oder Luftschiffen absolviert haben, davon mindestens 10 oder im Falle von Luftschiffen 20 Stunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.“

21) [betrifft nicht die deutsche Fassung]

22) FCL.625.H Buchstabe a Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) wenn dies nicht mit einer Verlängerung einer Musterberechtigung verbunden ist, ist nur Abschnitt 5 und die relevanten Teile von Abschnitt 1 der Befähigungsüberprüfung gemäß Anlage 9 dieses Teils für das entsprechende Hubschraubermuster zu absolvieren. In diesem Fall kann ein FTD 2/3 oder ein FFS verwendet werden, der das betreffende Hubschraubermuster nachbildet, jedoch muss unter diesen Umständen mindestens jede zweite Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer IR(H) in einem Hubschrauber durchgeführt werden.“

23) [betrifft nicht die deutsche Fassung]

24) FCL.725 Buchstabe b Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Bei Flugzeugen mit einem Piloten, die als Hochleistungsflugzeuge eingestuft sind, erfolgt die Prüfung schriftlich und umfasst mindestens 100 Multiple-Choice-Fragen, die alle Sachgebiete des Lehrplans angemessen abdecken.“

25) [betrifft nicht die deutsche Fassung]

26) FCL.740.A. Buchstabe a Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Verlängerung einer Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR) oder IR(A) kann, falls vorhanden, mit einer Befähigungsüberprüfung für die Verlängerung einer Klassen- oder Musterberechtigung verbunden werden.“

27) FCL.735.As Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der MCC-Ausbildungslehrgang muss mindestens umfassen:

(1) 12 Stunden theoretischen Unterricht und Übungen sowie

(2) 5 Stunden praktische MCC-Ausbildung.

Es ist ein für MCC zugelassener FNPT II oder III, ein FTD 2/3 oder ein FFS zu verwenden.“

28) FCL.810 Buchstabe a Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält 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 einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO absolviert haben. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:“

b) Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) mindestens 5 Flugstunden in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie bei Nacht, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung mit einem Lehrberechtigten, davon mindestens eine Stunde Überland-Navigation mit mindestens einem Überlandflug von mindestens 50 km (27 NM) mit einem Lehrberechtigten und 5 Alleinstarts und 5 Allein-Landungen bis zum vollständigen Stillstand.“

29) Die folgenden neuen Nummern FCL.825 und FCL.830 werden eingefügt:

**„FCL.825 Strecken-Instrumentenflugberechtigung (EIR)**

a) Rechte und Bedingungen

(1) Die Rechte des Inhabers einer Strecken-Instrumentenflugberechtigung (Route Instrument Rating, EIR) bestehen in der Durchführung von Flügen am Tage nach Instrumentenflugregeln in der Streckenphase des Fluges mit einem Flugzeug, für das eine Klassen- oder Musterberechtigung vorhanden ist. Das Recht kann um die Durchführung von Nachtflügen nach Instrumentenflugregeln in der Streckenphase des Fluges erweitert werden, wenn der Pilot Inhaber einer Nachtflugberechtigung gemäß FCL.810 ist.

(2) Der Inhaber der EIR darf einen Flug, bei dem er beabsichtigt, die Rechte seiner Berechtigung auszuüben, nur beginnen oder fortsetzen, wenn die aktuellen verfügbaren meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass:

- i) die Wetterbedingungen beim Abflug so sind, dass der Abschnitt des Fluges vom Start bis zu einem geplanten Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug nach Sichtflugregeln geflogen werden kann, und
- ii) die Wetterbedingungen am planmäßigen Bestimmungsflugplatz zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Ankunft so sind, dass der Abschnitt des Fluges vom Übergang von Instrumenten- auf Sichtflug bis zur Landung nach Sichtflugregeln durchgeführt werden kann.

b) Anforderungen. Bewerber um die EIR müssen mindestens Inhaber einer PPL(A) sein und mindestens 20 Stunden Überlandflugzeit als PIC in Flugzeugen absolviert haben.

c) Ausbildungslehrgang. Bewerber um eine EIR müssen innerhalb eines Zeitraums von 36 Monaten in einer ATO Folgendes absolviert haben:

(1) mindestens 80 Stunden theoretischen Unterricht gemäß FCL.615 und

(2) eine Instrumentenflug-Ausbildung, bei der:

- i) die Flugausbildung für eine EIR für einmotorige Flugzeuge mindestens 15 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen muss und
- ii) die Flugausbildung für eine EIR für mehrmotorige Flugzeuge mindestens 16 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen muss, davon mindestens 4 Stunden in mehrmotorigen Flugzeugen.

d) Theoretische Kenntnisse. Vor der praktischen Prüfung muss der Bewerber theoretische Kenntnisse auf einem den eingeräumten Rechten angemessenen Niveau in den unter FCL.615 Buchstabe b genannten Sachgebieten nachweisen.

e) Praktische Prüfung. Nach Abschluss der Ausbildung muss der Bewerber eine praktische Prüfung bei einem Prüfer (IRE) absolvieren. Für eine EIR für mehrmotorige Flugzeuge muss die praktische Prüfung in einem mehrmotorigen Flugzeug abgelegt werden. Für eine EIR für einmotorige Flugzeuge muss die praktische Prüfung in einem einmotorigen Flugzeug abgelegt werden.

f) Abweichend von Buchstabe c und d muss der Inhaber einer EIR für einmotorige Flugzeuge, der auch Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist und erstmals eine EIR für mehrmotorige Flugzeuge erwerben möchte, einen Lehrgang bei einer ATO absolvieren, der mindestens 2 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten in der Streckenphase des Flugs in mehrmotorigen Flugzeugen umfasst, und er muss eine praktische Prüfung gemäß Buchstabe e ablegen.

g) Gültigkeit, Verlängerung und Erneuerung.

(1) Eine EIR gilt für 1 Jahr.

(2) Bewerber um die Verlängerung einer EIR müssen:

- (i) in den letzten 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in einem Flugzeug ablegen oder
- ii) in den letzten 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 6 Stunden als PIC nach Instrumentenflugregeln und einen Schulungsflug von mindestens 1 Stunde mit einem Lehrberechtigten mit dem Recht zur Durchführung der Ausbildung für die IR(A) oder EIR absolvieren.

(3) Für jede zweite aufeinanderfolgende Verlängerung muss der Inhaber der EIR eine Befähigungsüberprüfung gemäß Buchstabe g Absatz 2 Ziffer i ablegen.

(4) Wenn eine EIR abgelaufen ist, müssen Bewerber für eine Erneuerung ihrer Rechte:

- i) eine Auffrischungsschulung bei einem Lehrberechtigten mit dem Recht zur Durchführung der Ausbildung für die IR(A) oder EIR absolvieren, um den erforderlichen Befähigungsstand zu erreichen, und
- ii) eine Befähigungsüberprüfung absolvieren.



- (5) Wenn die EIR nicht innerhalb der letzten 7 Jahre ab dem letzten Gültigkeitstermin verlängert oder erneuert wurde, muss der Inhaber die Prüfung der theoretischen EIR-Kenntnisse gemäß FCL.615 Buchstabe b wiederholen.
- (6) Für eine EIR für mehrmotorige Flugzeuge müssen die Befähigungsprüfung für die Verlängerung oder Erneuerung und der nach Buchstabe g Absatz 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.
- h) Wenn der Bewerber um die EIR die Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten mit einer IRI(A) oder einer FI(A) und dem Recht zur Durchführung der Ausbildung für die IR oder EIR absolviert hat, kann diese Zeit mit bis zu 5 bzw. 6 Stunden auf die in Buchstabe c Absatz 2 Ziffern i bzw. ii genannten Stunden angerechnet werden. Die 4 Stunden Instrumentenflugausbildung in mehrmotorigen Flugzeugen gemäß Buchstabe c Absatz 2 Ziffer ii können nicht angerechnet werden.
- (1) Zur Ermittlung der anzurechnenden Stunden und der Ausbildungserfordernisse muss sich der Bewerber einer Aufnahmebeurteilung bei der ATO unterziehen.
- (2) Der Abschluss der Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder FI(A) muss in einem spezifischen Ausbildungsnachweis dokumentiert werden, der vom Lehrberechtigten zu unterzeichnen ist.
- i) Bewerbern um die EIR, die Inhaber einer PPL oder CPL gemäß Teil-FCL und einer gültigen IR(A) sind, die gemäß den Anforderungen von Anhang 1 des Chicagoer Übereinkommens von einem Drittstaat ausgestellt wurde, kann eine vollständige Anrechnung auf die in Buchstabe c genannten Anforderungen gewährt werden. Um die EIR zu erhalten, muss der Bewerber:
- (1) die praktische Prüfung für die EIR erfolgreich absolvieren;
- (2) abweichend von Buchstabe d dem Prüfer während der praktischen Prüfung nachweisen, dass er sich theoretische Kenntnisse des Luftfahrtsrechts, der Meteorologie und der Flugplanung und -durchführung (IR) auf einem angemessenen Niveau angeeignet hat;
- (3) eine Mindesterfahrung von mindestens 25 Flugstunden nach IFR als PIC auf Flugzeugen besitzt.“

#### **„FCL.830 Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge**

- a) Inhaber einer Pilotenlizenz mit dem Recht zum Fliegen von Segelflugzeugen dürfen ein Segelflugzeug oder einen Motorsegler mit Ausnahme von Reisemotorseglern nur in Wolken betreiben, wenn sie Inhaber einer Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge sind.
- b) Bewerber um eine Wolkenflugberechtigung für Segelflugzeuge müssen mindestens Folgendes absolviert haben:
- (1) 30 Stunden als PIC in Segelflugzeugen oder Motorseglern nach der Erteilung der Lizenz;
- (2) einen Ausbildungslehrgang bei einer ATO, der Folgendes umfasst:
- i) theoretischen Unterricht und
- ii) mindestens 2 Stunden Flugunterricht mit einem Lehrberechtigten in Segelflugzeugen oder Motorseglern, wobei sie das Segelflugzeug ausschließlich nach Instrumenten gesteuert haben, wovon höchstens eine Stunde auf TMGs absolviert werden darf, und
- (3) eine praktische Prüfung mit einem entsprechend qualifizierten FE.
- c) Inhabern einer EIR oder einer IR(A) wird eine Anrechnung auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer i gewährt. Abweichend von Buchstabe b Absatz 2 Ziffer ii ist mindestens eine Stunde Flugunterricht mit einem Lehrberechtigten in einem Segelflugzeug oder Motorsegler außer TMG zu absolvieren, wobei sie das Segelflugzeug ausschließlich nach Instrumenten gesteuert haben.
- d) Inhaber einer Wolkenflugberechtigung dürfen ihre Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten mindestens 1 Flugstunde oder 5 Flüge als PIC, der die Rechte der Wolkenflugberechtigung ausübt, in Segelflugzeugen oder Motorseglern mit Ausnahme von Reisemotorseglern absolviert haben.
- e) Inhaber einer Wolkenflugberechtigung, die die Anforderungen gemäß Buchstabe d nicht erfüllen, müssen vor einer Wiederaufnahme der Ausübung ihrer Rechte:

- (1) sich einer Befähigungsüberprüfung mit einem entsprechend qualifizierten FE unterziehen, oder
- (2) die gemäß Buchstabe d vorgeschriebenen zusätzlichen Flugzeiten bzw. Flüge mit einem qualifizierten Lehrberechtigten absolvieren.
- f) Inhabern einer gültigen EIR oder einer IR(A) ist eine vollständige Anrechnung auf die Anforderungen gemäß Buchstabe d zu gewähren.“
- 30) [betrifft nicht die deutsche Fassung]
- 31) FCL.905.FI wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe f erhält folgende Fassung:
- „f) einer Schlepp-, Kunstflug- oder, im Falle eines FI(S), einer Wolkenflugberechtigung, sofern die entsprechenden Rechte gegeben sind und der FI gegenüber einem gemäß Ziffer i qualifizierten FI die Fähigkeit nachgewiesen hat, Ausbildung für diese Berechtigung zu erteilen;“
- b) Die Einleitung in Buchstabe g erhält folgende Fassung:
- „g) einer EIR oder IR in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, sofern der FI:“
- c) Buchstabe g Absatz 3 Ziffer i erhält folgende Fassung:
- „i) für mehrmotorige Flugzeuge die Anforderungen für die Erteilung eines CRI-Zeugnisses für mehrmotorige Flugzeuge erfüllt hat;“
- d) Buchstabe h Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) im Falle von Hubschraubern die Anforderungen gemäß FCL.910.TRI Buchstabe c Absatz 1 und die Anforderungen für den TRI(H)-Ausbildungslehrgang gemäß FCL.915.TRI Buchstabe d Nummer 2;“
- 32) FCL.910.FI Buchstabe a Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) für Klassen- und Musterberechtigungen für einmotorige Luftfahrzeuge als alleiniger Pilot, ausgenommen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge als alleiniger Pilot, Klassen- und Gruppenerweiterungen im Falle von Ballonen und Klassenerweiterungen im Falle von Segelflugzeugen;“
- 33) FCL.915.FI Buchstabe e erhält folgende Fassung:
- „e) für eine FI(S) 100 Flugstunden und 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen absolviert haben. Weiterhin muss der Bewerber, wenn er Flugunterricht auf TMGs erteilen möchte, mindestens 30 Flugstunden als PIC auf TMGs und eine weitere Kompetenzbeurteilung gemäß FCL.935 auf einem TMG mit einem FI absolviert haben, der gemäß FCL.905.FI Buchstabe i qualifiziert ist;“
- 34) FCL.930.FI Buchstabe b Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- a) Ziffer v erhält folgende Fassung:
- „v) im Falle einer FI(B) mindestens 3 Stunden Flugunterricht, einschließlich 3 Starts.“
- b) Absatz 3 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(4) Bei einem Antrag auf ein FI-Zeugnis in einer anderen Luftfahrzeugkategorie werden Piloten, die Inhaber einer FI(A), (H) oder (As) sind oder waren, 55 Stunden auf die Anforderung gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer i oder 18 Stunden auf die Anforderungen gemäß Buchstabe b Absatz 2 Ziffer ii angerechnet.“
- 35) FCL.905.TRI Buchstabe a erhält folgende Fassung:
- „a) die Verlängerung und Erneuerung einer EIR oder IR, sofern der TRI Inhaber einer gültigen IR ist;“

36) FCL.905.CRI wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung von Klassen- oder Musterberechtigungen für Flugzeuge mit einem Piloten, ausgenommen für technisch komplizierte Hochleistungsflugzeuge mit einem Piloten, wenn der Bewerber das Recht zum Fliegen als alleiniger Pilot erwerben möchte;“

b) Es wird ein neuer Buchstabe c mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„c) Bewerber um eine CRI für mehrmotorige Flugzeuge, die Inhaber eines CRI-Zeugnisses für einmotorige Flugzeuge sind, müssen die Voraussetzungen für eine CRI gemäß FCL.915.CRI Buchstabe a und die Anforderungen gemäß FCL.930.CRI Buchstabe a Absatz 3 und FCL.935 erfüllt haben.“

37) FCL.905.IRI Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Die Rechte eines IRI bestehen in der Ausbildung für die Erteilung, Verlängerung und Erneuerung einer EIR oder IR auf der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie.“

38) FCL.915.IRI Buchstabe a Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) im Falle von Bewerbern für eine IRI(A) für mehrmotorige Flugzeuge die Anforderungen von FCL.915.CRI Buchstabe a, FCL.930.CRI und FCL.935 erfüllen;“

39) FCL.905.SFI Buchstabe d Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

40) [betrifft nicht die deutsche Fassung]

41) [betrifft nicht die deutsche Fassung]

42) FCL.1015 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe b werden folgende Absätze 4 und 5 angefügt:

„(4) eine Einweisung bezüglich der Notwendigkeit einer Prüfung und Anwendung der Punkte in Absatz 3 bei der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen eines Bewerbers, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat, und

(5) eine Anweisung, wie Zugang zu den nationalen Verfahren und Anforderungen anderer zuständiger Behörden bei Bedarf erlangt wird.“

b) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Inhaber einer Prüferberechtigung dürfen praktische Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen für einen Bewerber, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat, nur durchführen, wenn sie die neuesten verfügbaren Informationen zu den einschlägigen nationalen Verfahren der zuständigen Behörde des Bewerbers geprüft haben.“

43) FCL.1030 Buchstabe b Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Es wird folgende Ziffer iv angefügt:

„iv) eine Erklärung, dass der Prüfer die nationalen Verfahren und Anforderungen der zuständigen Behörde des Bewerbers geprüft und angewendet hat, wenn die für die Lizenz des Bewerbers zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat;“

b) Es wird folgende Ziffer v angefügt:

„v) eine Kopie der Prüferberechtigung mit Angabe des Umfangs seiner Rechte als Prüfer im Fall von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen eines Bewerbers, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat.“

- 44) FCL.1005.FE wird wie folgt geändert:
- a) In Buchstabe a wird folgender Absatz 5 angefügt:
- „(5) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung und Erneuerung von EIRs, sofern der FE mindestens 1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert hat und die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE Buchstabe a Absatz 2 erfüllt.“
- b) Buchstabe d Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) praktischen Prüfungen für die Erweiterung der SPL- oder LAPL(S)-Rechte auf TMGs, sofern der Prüfer mindestens 300 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert hat, davon mindestens 50 Stunden Flugausbildung auf TMGs;
- (4) praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen für die Wolkenflugerlaubnis, sofern der Prüfer mindestens 200 Flugstunden als Pilot auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert hat, davon mindestens 5 Stunden oder 25 Flugausbildungsflüge für die Wolkenflugerlaubnis oder mindestens 10 Stunden Flugausbildung für die EIR oder IR(A).“
- 45) FCL.1005.TRE Buchstabe a Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von Muster-, EIR- und IR-Berechtigungen.“
- 46) FCL.1010.TRE Buchstabe b Absatz 5 Ziffer ii erhält folgende Fassung:
- „ii) Inhaber einer CPL(H) oder ATPL(H) sein.“
- 47) In FCL.1005.CRE Buchstabe b wird folgender Absatz 3 angefügt:
- „(3) Verlängerung und Erneuerung von EIRs, sofern der CRE mindestens 1 500 Stunden als Pilot auf Flugzeugen absolviert hat und die Anforderungen gemäß FCL.1010.IRE Buchstabe a Absatz 2 erfüllt.“
- 48) FCL.1005.IRE erhält folgende Fassung:
- „FCL.1005.IRE IRE – Rechte**
- Die Rechte des Inhabers einer IRE-Berechtigung bestehen in der Durchführung von praktischen Prüfungen für die Erteilung von EIR- oder IR-Berechtigungen und von Befähigungsüberprüfungen für die Verlängerung oder Erneuerung von EIR- oder IR-Berechtigungen.“
- 49) Anlage 1 des Anhangs I (Teil-FCL) wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3.2 erhält folgende Fassung:
- „3.2. Der Bewerber muss Prüfungen der theoretischen Kenntnisse wie in diesem Teil definiert für die folgenden Sachgebiete in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie ablegen:
- 021 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Luftfahrzeugzelle und Bordanlagen, Elektrik, Triebwerke, Rettungsmittel,
- 022 — Allgemeine Luftfahrzeugkunde: Bordinstrumente,
- 032/034 — Leistung Flugzeuge bzw. Hubschrauber,
- 070 — Betriebliche Verfahren und
- 080 — Grundlagen des Fliegens.“
- b) Absatz 4.1 erhält folgende Fassung:
- „4.1. Einem Bewerber um eine IR oder eine EIR, der die entsprechenden theoretischen Prüfungen für eine CPL in derselben Luftfahrzeugkategorie bestanden hat, wird dies auf die Anforderungen bezüglich der theoretischen Kenntnisse in den folgenden Sachgebieten angerechnet:
- Menschliches Leistungsvermögen,
- Meteorologie.“
- 50) Anlage 3 des Anhangs I (Teil-FCL) wird wie folgt geändert:
- a) In Abschnitt E unter der Überschrift ALLGEMEINES erhält Absatz 12 Buchstabe d folgende Fassung:
- „d) 6 Flugstunden müssen in einem mehrmotorigen Flugzeug absolviert werden, wenn die praktische Prüfung in einem mehrmotorigen Flugzeug durchgeführt wird.“

b) In Abschnitt K unter der Überschrift ALLGEMEINES erhält Absatz 3 Buchstabe a folgende Fassung:

„a) 155 Flugstunden, einschließlich 50 Stunden als PIC, in Hubschraubern absolviert haben, wovon 10 Stunden Überlandflüge sein müssen. Stunden als PIC anderer Luftfahrzeugkategorien können auf die 155 Stunden Flugzeit gemäß Abschnitt K Absatz 11 angerechnet werden;“

51) In Anlage 5 zu Anhang I (Teil-FCL) unter der Überschrift ALLGEMEINES erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„2. Die Zulassung für einen MPL-Ausbildungslehrgang wird nur einer ATO erteilt, die zu einem gewerblichen Luftverkehrsbetreiber mit einer Zulassung gemäß Teil-ORO gehört oder die eine besondere Vereinbarung mit einem solchen Betreiber besitzt. Die Lizenz ist bis zum Abschluss des Umwandlungslehrgangs des Luftverkehrsbetreibers auf diesen Betreiber beschränkt.“

52) Anlage 6 zu Teil-FCL wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt A wird wie folgt geändert:

i) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Ein Bewerber um einen modularen IR(A)-Lehrgang muss Inhaber einer PPL(A) oder CPL(A) sein. Ein Bewerber um das verfahrenstechnische Instrumentenflugmodul, der nicht Inhaber einer CPL(A) ist, muss Inhaber eines Zeugnisses über den erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs für das Instrumentenflug-Basismodul sein.

Die ATO muss sicherstellen, dass der Bewerber um einen IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Flugzeuge, der nicht Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge war, vor Beginn der Flugausbildung für den IR(A)-Lehrgang die in Abschnitt H genannte Ausbildung für mehrmotorige Flugzeuge absolviert hat.“

ii) Absatz 10.2 erhält folgende Fassung:

„10.2. Für den Inhaber einer IR(H) kann die unter Absatz 7 bzw. 8 genannte gesamte Ausbildung auf 10 Stunden verkürzt werden.“

b) Es wird ein neuer Abschnitt Aa eingefügt:

#### „Aa IR(A) – Kompetenzbasierter modularer Flugausbildungslehrgang

##### ALLGEMEINES

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 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.
2. Ein Bewerber um eine solche kompetenzbasierte modulare IR(A) muss Inhaber einer PPL(A) oder CPL(A) sein.
3. Die theoretische Ausbildung muss innerhalb von 18 Monaten absolviert werden. Die Instrumentenflugausbildung und die praktische Prüfung müssen innerhalb des Gültigkeitszeitraums der bestandenen theoretischen Prüfungen absolviert werden.
4. Der Lehrgang muss Folgendes umfassen:
  - a) theoretischen Unterricht bis auf IR(A)-Kenntnisstand;
  - b) Instrumentenflugausbildung.

##### THEORETISCHE KENNTNISSE

5. Ein genehmigter kompetenzbasierter modularer IR(A)-Lehrgang muss mindestens 80 Stunden theoretischen Unterricht umfassen. Die theoretische Ausbildung kann computergestützte Schulung und eLearning-Elemente enthalten. Unterricht in einem Kurslokal ist in einem Mindestumfang gemäß ORA.ATO.305 durchzuführen.

## FLUGAUSBILDUNG

6. Der Erwerb einer IR(A) in diesem modularen Lehrgang ist kompetenzbasiert. Der Bewerber muss jedoch die unten aufgeführten Mindestanforderungen erfüllen. Zur Erreichung der vorgeschriebenen Kompetenzen kann zusätzliche Schulung erforderlich sein.
- a) Ein kompetenzbasierter modularer IR(A)-Lehrgang für einmotorige Luftfahrzeuge muss mindestens 40 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen, wovon bis zu 10 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 25 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 5 Stunden FNPT II oder FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden.
- i) Wenn der Bewerber:
- A) eine Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder einen FI(A) mit dem Recht zur Durchführung der Ausbildung für die IR absolviert hat, oder
- B) vorherige Flugzeit unter IFR als PIC auf Flugzeugen mit einer Berechtigung, die Rechte zum Fliegen unter IFR und in IMC beinhaltet, nachweist,
- kann diese Zeit mit bis zu 30 Stunden auf die oben genannten 40 Stunden angerechnet werden;
- ii) Wenn der Bewerber bereits andere Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten als in Buchstabe a Ziffer i angegeben absolviert hat, kann diese Zeit mit bis zu 15 Stunden auf die erforderlichen 40 Stunden angerechnet werden.
- iii) Die Flugausbildung muss in jedem Fall mindestens 10 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten in einem Flugzeug bei einer ATO umfassen.
- iv) Der Gesamtumfang der Instrumentenausbildung mit einem Lehrberechtigtem muss mindestens 25 Stunden betragen.
- b) Ein kompetenzbasierter modularer IR(A)-Lehrgang für mehrmotorige Luftfahrzeuge muss mindestens 45 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten umfassen, wovon bis zu 10 Stunden Instrumentenbodenzeit in einem FNPT I oder bis zu 30 Stunden in einem FFS oder FNPT II sein können. Höchstens 5 Stunden FNPT II- oder FFS-Instrumentenbodenzeit können in einem FNPT I durchgeführt werden.
- i) Wenn der Bewerber:
- A) eine Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder einen FI(A) mit dem Recht zur Durchführung der Ausbildung für die IR absolviert hat, oder
- B) vorherige Flugzeit unter IFR als PIC auf Flugzeugen mit einer Berechtigung, die Rechte zum Fliegen unter IFR und in IMC beinhaltet, nachweist,
- kann diese Zeit mit bis zu 35 Stunden auf die oben genannten 45 Stunden angerechnet werden.
- ii) Wenn der Bewerber bereits andere Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten als in Buchstabe b Ziffer i angegeben absolviert hat, kann diese Zeit mit bis zu 15 Stunden auf die erforderlichen 45 Stunden angerechnet werden.
- iii) Die Flugausbildung muss in jedem Fall mindestens 10 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten in einem mehrmotorigen Flugzeug bei einer ATO umfassen.
- iv) Der Gesamtumfang der Instrumentenausbildung mit einem Lehrberechtigten muss mindestens 25 Stunden betragen, wovon mindestens 15 Stunden in einem mehrmotorigen Flugzeug absolviert werden müssen.
- c) Zur Ermittlung der anzurechnenden Stunden und der Ausbildungserfordernisse muss sich der Bewerber einer Aufnahmebeurteilung bei einer ATO unterziehen.
- d) Der Abschluss der Instrumentenflugausbildung durch einen IRI(A) oder FI(A) gemäß Buchstaben a Ziffer i bzw. Buchstaben b Ziffer i muss in einem spezifischen Ausbildungsnachweis dokumentiert werden, der vom Lehrberechtigten zu unterzeichnen ist.

7. Der Flugunterricht für die kompetenzbasierte modulare IR(A) muss Folgendes umfassen:
- a) Verfahren und Manöver für den grundlegenden Instrumentenflug, die mindestens Folgendes beinhalten:
    - i) Basis-Instrumentenflug ohne äußere optische Anhaltspunkte;
    - ii) horizontaler Flug;
    - iii) Steigflug;
    - iv) Sinkflug;
    - v) Kurven im Horizontalflug, Steigflug und Sinkflug;
    - vi) Instrumentenmuster;
    - vii) Kurve mit Schräglage;
    - viii) Funknavigation;
    - ix) Beenden ungewöhnlicher Fluglagen;
    - x) beschränktes Bedienfeld und
    - xi) Erkennen und Beenden eines beginnenden und vollständigen Strömungsabrisses;
  - b) Vorflugkontrollverfahren für IFR-Flüge, einschließlich der Verwendung des Flughandbuchs und geeigneter Dokumente der Flugverkehrsdienste für die Erstellung eines IFR-Flugplans;
  - c) Verfahren und Manöver für IFR-Betrieb unter normalen, außergewöhnlichen und Notfallbedingungen, die mindestens Folgendes umfassen:
    - i) Übergang von Sicht- auf Instrumentenflug beim Start;
    - ii) Standard-Instrumenten-Abflüge und -Anflüge;
    - iii) Strecken-IFR-Verfahren;
    - iv) Warteverfahren;
    - v) Instrumentenanflüge nach definierten Minima;
    - vi) Fehlanflugverfahren und
    - vii) Landungen aus Instrumentenanflügen einschließlich Platzrundenanflug;
  - d) Manöver während des Fluges und besondere Flugcharakteristiken;
  - e) falls erforderlich, Betrieb eines mehrmotorigen Flugzeugs bei den obigen Übungen einschließlich:
    - i) Betrieb des Flugzeugs ausschließlich nach Instrumenten mit simuliertem Ausfall eines Triebwerks;
    - ii) Abschalten und erneutes Starten der Triebwerke (durchzuführen in einer sicheren Höhe, sofern die Übung nicht auf einem FFS oder FNTP II durchgeführt wird).
8. Bewerbern um kompetenzbasierte modulare IR(A), die Inhaber einer Teil-FCL-PPL oder -CPL und einer gültigen IR(A) sind, die gemäß den Anforderungen von Anhang 1 des Chicagoer Übereinkommens von einem Drittstaat ausgestellt wurde, kann eine vollständige Anrechnung auf den in Absatz 4 genannten Ausbildungslehrgang gewährt werden. Um die IR(A) zu erhalten, muss der Bewerber:
- a) die praktische Prüfung für die IR(A) gemäß Anlage 7 erfolgreich absolvieren;
  - b) dem Prüfer während der praktischen Prüfung nachweisen, dass er sich theoretische Kenntnisse des Luftfahrtrechts, der Meteorologie und der Flugplanung und -durchführung (IR) auf einem angemessenen Niveau angeeignet hat, und
  - c) eine Mindesterfahrung von 50 Flugstunden unter IFR als PIC auf Flugzeugen besitzt.

#### AUFNAHMEBEURTEILUNG

9. Inhalt und Dauer der Aufnahmebeurteilung werden von der ATO auf der Grundlage der bisherigen Instrumentenflugerfahrung des Bewerbers festgelegt.

## MEHRMOTORIGE FLUGZEUGE

10. Der Inhaber einer IR(A) für einmotorige Flugzeuge, der auch Inhaber einer Klassen- oder Musterberechtigung für mehrmotorige Flugzeuge ist und erstmals eine IR(A) für mehrmotorige Flugzeuge erwerben möchte, muss einen Lehrgang bei einer ATO absolvieren, der mindestens 5 Stunden Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten in mehrmotorigen Flugzeugen umfasst, wovon 3 Stunden in einem FFS oder FNPT II absolviert werden können, und muss eine praktische Prüfung ablegen.“

c) Abschnitt B wird wie folgt geändert:

i) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Ein Bewerber um einen modularen IR(H)-Lehrgang muss Inhaber einer PPL(H), CPL(H) oder ATPL(H) sein. Vor Beginn der Luftfahrzeug-Ausbildungsphase des IR(H)-Lehrgangs muss der Bewerber Inhaber der Hubschrauber-Musterberechtigung sein, die für die praktische IR(H)-Prüfung verwendet wird, oder eine zugelassene Musterberechtigungsausbildung auf diesem Muster absolviert haben. Der Bewerber muss Inhaber eines Zeugnisses über den zufrieden stellenden Abschluss der MCC sein, wenn die praktische Prüfung unter Bedingungen mit mehreren Piloten durchgeführt werden soll.“

ii) Absatz 9.2 erhält folgende Fassung:

„9.2. Für den Inhaber einer IR(A) kann die erforderliche Ausbildung auf 10 Stunden verkürzt werden.“

iii) Folgender Absatz 9.3 wird eingefügt:

„9.3. Für den Inhaber einer PPL(H) mit einer Hubschrauber-Nachtflugberechtigung oder einer CPL(H) kann die gesamte erforderliche Instrumentenflugzeit mit einem Lehrberechtigten um 5 Stunden verkürzt werden.“

53) Anlage 9 des Anhangs I (Teil-FCL) wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt B Absatz 5 Buchstabe f Ziffer i erhält folgende Fassung:

„i) die Qualifizierung des FFS oder FNPT II gemäß den einschlägigen Anforderungen in Teil-ARA und Teil-ORA;“

b) Abschnitt C wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Satz von Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Es gelten die nachfolgenden Grenzen, die entsprechend berichtet werden können, um turbulente Bedingungen, die Handling-Eigenschaften und die Leistung des verwendeten Hubschraubers zu berücksichtigen.“

ii) Absatz 10 Buchstabe i erhält folgende Fassung:

„i) die Qualifizierung des FSTD gemäß den einschlägigen Anforderungen in Teil-ARA und Teil-ORA;“

iii) Abschnitt D Absatz 8 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) die Qualifizierung des Flugsimulationsübungsgeräts gemäß den einschlägigen Anforderungen in Teil-ARA und Teil-ORA;“

iv) In Abschnitt E Absatz 8 erhalten der einleitende Satz und Buchstabe a folgende Fassung:

„8. Für die praktische Ausbildung und Prüfung sind Flugsimulationsübungsgeräte zu verwenden, wenn diese Teil einer Ausbildung zum Erwerb einer Musterberechtigung sind. Für den Lehrgang wird Folgendes berücksichtigt:

a) die Qualifizierung des Flugsimulationsübungsgeräts gemäß den einschlägigen Anforderungen in Teil-ARA und Teil-ORA;“



## ANHANG II

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

1) Absatz 1 des Abschnitts A „Flugzeuge“ wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Nachweis der Kenntnisse der entsprechenden Teile der betrieblichen Anforderungen und von Teil-FCL;“

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(A)	Nicht zutreffend	a)
ATPL(A)	> 1 500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Keine	Wie in Buchstabe c Nummer 4	Wie in Buchstabe c Nummer 5	b)
ATPL(A)	> 500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.515	ATPL(A), mit auf Kopilot beschränkter Musterberechtigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anlage 9 von Teil-FCL festgelegt	c)
CPL/IR(A) und eine theoretische ICAO-ATPL-Prüfung im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung bestanden		i) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.A Buchstabe c	CPL/IR(A) mit ATPL-Theorie-Anrechnung	Nicht zutreffend	d)
CPL/IR(A)	> 500 auf Flugzeugen mit mehreren Piloten oder im Betrieb mit mehreren Piloten auf Flugzeugen mit einem Piloten, Kategorie für den regionalen Pendelverkehr CS-23, oder gleichwertige Berechtigung gemäß den Anforderungen von Teil-CAT und Teil-ORO für den gewerblichen Luftverkehr	i) Ablegen einer Prüfung über ATPL(A)-Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung (*) ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen 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	Nachweis der Kenntnisse in Flugplanung und -durchführung für Niveau CPL/IR	Wie Spalte 4 Zeile f	Erlangung einer Musterberechtigung für ein Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL	g)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	> 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung, falls zutreffend	CPL(A) mit Muster-/Klassenberechtigungen beschränkt auf Flugzeuge mit einem Piloten		h)
CPL(A)	< 500 als PIC auf Flugzeugen mit einem Piloten	i) Nachtflugberechtigung, falls zutreffend; ii) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	Wie Spalte 4 Zeile h		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 gemäß IFR		PPL/IR(A) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.615 Buchstabe b	j)
PPL(A)	≥ 70 auf Flugzeugen	Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen	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, theoretische ATPL(A)-Kenntnisse werden ihnen jedoch nicht auf eine Lizenz gemäß Teil-FCL 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.“

2) Absatz 1 des Abschnitts B „Hubschrauber“ wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Nachweis der Kenntnisse der entsprechenden Teile der betrieblichen Anforderungen und von Teil-FCL;“

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Erfüllung der in nachfolgender Tabelle genannten Anforderungen:

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) gültige IR(H)	> 1 000 als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H) und IR	Nicht zutreffend	a)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 1 000 als PIC auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H)		b)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) gültige IR(H)	> 1 000 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H) und IR mit auf Kopilot be- schränkter Musterberech- tigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anlage 9 von Teil-FCL fest- gelegt	c)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 1 000 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Keine	ATPL(H) mit auf Kopilot beschränkter Musterberech- tigung	Nachweis der Fähigkeit, als PIC tätig zu sein, wie in Anlage 9 von Teil-FCL fest- gelegt	d)
ATPL(H) gültige IR(H)	> 500 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.515 und FCL.615 Buchstabe b	wie Spalte 4 Zeile c	wie Spalte 5 Zeile c	e)
ATPL(H) keine IR(H) Rechte	> 500 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	wie Spalte 3 Zeile e	wie Spalte 4 Zeile d	wie Spalte 5 Zeile d	f)
CPL/IR(H) und eine theoreti- sche ICAO- ATPL(H)- Prüfung im Mitglied- staat der Lizenzertei- lung be- standen		i) Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b  ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.H Buchstabe b	CPL/IR(H) mit Anrechnung der ATPL(H)- Theorie, so- fern die ICAO ATPL(H)- Theorieprü- fung als dem Niveau der Teil-FCL-ATPL entsprechend bewertet wird	Nicht zutref- fend	g)
CPL/IR(H)	> 500 auf Hubschraubern mit mehreren Piloten	i) Ablegen einer Prüfung über theoretische Teil- FCL ATPL(H)- Kenntnisse im Mitgliedstaat der Lizenzerteilung (*)  ii) Erfüllung der übrigen Anforderungen von FCL.720.H Buchstabe b	CPL/IR(H) mit Anrechnung Theorie Teil- FCL-ATPL(H)	Nicht zutref- fend	h)

Nationale Lizenz	Gesamte Flugstundenerfahrung	Eventuelle sonstige Anforderungen	Ersatz-Lizenz gemäß Teil-FCL und Bedingungen (soweit zutreffend)	Wegfall von Bedingungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Keine	CPL/IR(H) mit Musterberechtigungen beschränkt auf Hubschrauber mit einem Piloten	Erlangung einer Musterberechtigung für Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL	i)
CPL/IR(H)	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und Flugdurchführung gemäß FCL.310 und FCL.615 Buchstabe b	wie Spalte 4 Zeile i		j)
CPL(H)	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung	CPL(H) mit Musterberechtigungen beschränkt auf Hubschrauber mit einem Piloten		k)
CPL(H)	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachtflugberechtigung Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	wie Spalte 4 Zeile k		l)
CPL (H) ohne Nachtflugberechtigung	> 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten		wie Spalte 4 Zeile k und beschränkt auf VFR-Tagbetrieb	Erlangung einer Musterberechtigung für Muster mit mehreren Piloten gemäß Teil-FCL und einer Nachtflugberechtigung	m)
CPL (H) ohne Nachtflugberechtigung	< 500 als PIC auf Hubschraubern mit einem Piloten	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.310	wie Spalte 4 Zeile k und beschränkt auf VFR-Tagbetrieb		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 gemäß IFR		PPL/IR(H) (IR beschränkt auf PPL)	Nachweis von Kenntnissen in Flugplanung und -durchführung gemäß FCL.615 Buchstabe b	o)
PPL(H)	≥ 75 auf Hubschraubern	Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen	PPL(H)		p)

(\*) CPL-Inhaber, die bereits Inhaber einer Musterberechtigung für einen Hubschrauber mit mehreren Piloten sind, müssen keine Prüfung über theoretische ATPL(H)-Kenntnisse ablegen, solange sie weiterhin auf demselben Hubschraubermuster fliegen, theoretische ATPL(H)-Kenntnisse werden ihnen jedoch nicht auf eine Lizenz gemäß Teil-FCL angerechnet. Wenn sie eine weitere Musterberechtigung für einen anderen Hubschrauber mit mehreren Piloten beantragen, müssen sie Spalte 3 Zeile h Ziffer i der obigen Tabelle erfüllen.“

## ANHANG III

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

1) Abschnitt A. „Gültigerklärung von Lizenzen“ wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Eine Pilotenlizenz, die gemäß den Anforderungen von Anhang 1 des Abkommens von Chicago durch ein Drittland ausgestellt wurde, kann von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats für gültig erklärt werden.

Der Pilot muss einen entsprechenden Antrag bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats stellen, in dem er seinen Wohnsitz hat oder niedergelassen ist. Falls er keinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, muss er sich an die zuständige Behörde des Mitgliedstaats wenden, in dem der Betreiber, für den er fliegt oder fliegen möchte, seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder in dem das Luftfahrzeug, mit dem er fliegt oder fliegen möchte, eingetragen ist.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

i) Die Buchstaben b und c erhalten folgende Fassung:

„b) nachweisen, dass er sich Kenntnisse der entsprechenden Teile der betrieblichen Anforderungen und von Teil-FCL angeeignet hat;

c) nachweisen, dass er Sprachkompetenz gemäß FCL.055 erworben hat;“

ii) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

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

Lizenz	Gesamte Flugstundenenerfahrung	Rechte	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC auf Flugzeugen mit mehreren Piloten	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit mehreren Piloten als PIC	a)
ATPL(A) oder CPL(A)/IR (*)	> 1 500 als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit mehreren Piloten gemäß betrieblichen Anforderungen	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit mehreren Piloten als Kopilot	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 als PIC im gewerblichen Luftverkehr seit Erwerb einer IR	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als PIC	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 als PIC oder Kopilot auf Flugzeugen mit einem Piloten gemäß betrieblichen Anforderungen	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als Kopilot gemäß den betrieblichen Anforderungen	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 in Flugzeugen außer TMGs, 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 Flugzeugen in anderem Betrieb als im gewerblichen Luftverkehr	e)
CPL(A)	> 1 500 als PIC im gewerblichen Luftverkehr einschließlich 500 Stunden im Betrieb von Wasserflugzeugen	Gewerblicher Luftverkehr in Flugzeugen mit einem Piloten als PIC	f)

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

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) nachweisen, dass er Sprachkompetenz gemäß FCL.055 erworben hat;“

ii) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) eine Mindesterfahrung von 100 Stunden Instrumentenflugzeit als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie besitzen.“

d) Absatz 6 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

2) In Abschnitt B. „Umwandlung von Lizenzen“ erhält Absatz 1 folgende Fassung:

„1. Eine PPL/BPL/SPL-, eine CPL- oder eine ATPL-Lizenz, die gemäß den Anforderungen von Anhang 1 des Abkommens von Chicago durch ein Drittland ausgestellt wurde, kann von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats in eine PPL/BPL/SPL gemäß Teil-FCL mit einer Klassen- oder Musterberechtigung für Klassen bzw. Muster mit einem Piloten umgewandelt werden.“

---

## ANHANG IV

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

1) In Teilabschnitt FCL Abschnitt II erhält ARA.FCL.205 Buchstabe b folgende Fassung:

„b) Die zuständige Behörde muss ein Verzeichnis der von ihr zertifizierten Prüfer führen. In dem Verzeichnis sind die Rechte der Prüfer aufzuführen, und das Verzeichnis ist von der zuständigen Behörde zu veröffentlichen und zu aktualisieren.“

2) In Teilabschnitt FCL Abschnitt II erhält ARA.FCL.210 folgende Fassung:

**„ARA.FCL.210 Informationen für Prüfer**

a) Die zuständige Behörde hat die Agentur über die nationalen Verwaltungsverfahren, Anforderungen bezüglich des Schutzes personenbezogener Daten, Haftung, Unfallversicherung und in ihrem Hoheitsgebiet erhobenen Gebühren zu informieren, die von Prüfern bei der Durchführung von praktischen Prüfungen, Befähigungsüberprüfungen oder Kompetenzbeurteilungen eines Bewerbers anzuwenden sind, für den die zuständige Behörde nicht dieselbe ist, die die Berechtigung des Prüfers ausgestellt hat.

b) Um die Verbreitung und den Zugang der von den zuständigen Behörden gemäß Buchstabe a übermittelten Informationen zu erleichtern, hat die Agentur diese Informationen in einem von ihr festgelegten Format zu veröffentlichen.

c) Die zuständige Behörde kann Prüfern, die sie zertifiziert hat, und Prüfern, die von anderen zuständigen Behörden zertifiziert sind und die ihre Rechte in ihrem Hoheitsgebiet ausüben, Sicherheitskriterien vorgeben, die bei der Durchführung von praktischen Prüfungen und Befähigungsüberprüfungen in einem Luftfahrzeug zu befolgen sind.“

3) Teilabschnitt MED wird wie folgt geändert:

a) In Abschnitt I erhält ARA.MED.130 folgende Fassung:

**„ARA.MED.130 Format des Tauglichkeitszeugnisses**

Das Tauglichkeitszeugnis muss den folgenden Spezifikationen genügen:

a) Inhalt

1. Staat, in dem die Pilotenlizenz ausgestellt oder beantragt wurde (I)
2. Klasse des Tauglichkeitszeugnisses (II)
3. Nummer der Zeugnisse, beginnend mit dem UN-Ländercode des Staats, in dem die Pilotenlizenz ausgestellt oder beantragt wurde, gefolgt von einem Code aus Zahlen und/oder Buchstaben in arabischen Ziffern und lateinischen Schriftzeichen (III)
4. Name des Inhabers (IV)
5. Staatsangehörigkeit des Inhabers (VI)
6. Geburtsdatum des Inhabers: (TT/MM/JJJJ) (XIV)
7. Unterschrift des Inhabers (VII)
8. Einschränkung(en) (XIII)
9. Ablaufdatum des Tauglichkeitszeugnisses (IX) für:
  - i) Klasse 1 gewerbsmäßiger Betrieb mit Personenbeförderung auf Luftfahrzeugen, die mit nur einem Piloten betrieben werden
  - ii) Klasse 1 sonstiger gewerbsmäßiger Betrieb
  - iii) Klasse 2
  - iv) LAPL
10. Datum der medizinischen Untersuchung
11. Datum des letzten Elektrokardiogramms
12. Datum des letzten Audiogramms
13. Ausstellungsdatum und Unterschrift des AME oder medizinischen Sachverständigen, der das Zeugnis ausstellt hat. Ärzte für Allgemeinmedizin können in diesem Feld ergänzt werden, wenn sie gemäß der nationalen Gesetzgebung des Mitgliedstaats, in dem die Lizenz ausgestellt wird, die Berechtigung zur Ausstellung von Tauglichkeitszeugnissen besitzen.
14. Siegel oder Stempel (XI)

- b) Material: Außer im Fall von LAPL bei Ausstellung durch einen Arzt für Allgemeinmedizin muss das Papier oder sonstige verwendete Material Veränderungen oder Radierungen verhindern oder leicht erkennbar machen. Einträge oder Streichungen im Formblatt müssen von der Genehmigungsbehörde eindeutig autorisiert sein.
  - c) Sprache: Zeugnisse müssen in der Landessprache/den Landessprachen und in englischer Sprache und denjenigen weiteren Sprachen abgefasst sein, die die Genehmigungsbehörde für zweckmäßig hält.
  - d) Alle Datumsangaben im Tauglichkeitszeugnis müssen im Format TT/MM/JJJJ gemacht werden.“
- b) In Abschnitt II, Flugmedizinische Sachverständige (AME), erhält ARA.MED.200 Buchstabe b folgende Fassung:
- „b) Wenn die zuständige Behörde davon überzeugt ist, dass der AME die maßgeblichen Anforderungen erfüllt, muss sie das AME-Zeugnis für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren ausstellen, verlängern, erneuern oder ändern unter Verwendung des in Anlage VII dieses Teils festgelegten Formblatts.“
- 4) in *Anlage II* „EASA-Standard-Formblatt für Flugbegleiterbescheinigungen“, wird der Abschnitt „Anleitung“ wie folgt geändert:
- a) Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:
    - „a) Die Flugbegleiterbescheinigung muss alle in EASA-Formblatt 142 genannten Elemente gemäß den nachfolgend aufgeführten und erläuterten Punkten 1-12 enthalten.
    - b) Das Format muss entweder 105 mm x 74 mm (ein Achtel A4) oder 85 mm x 54 mm sein, und das verwendete Material muss Veränderungen oder Radierungen verhindern oder leicht erkennbar machen.“
  - b) Punkt 8 erhält folgende Fassung:
    - „Punkt 8: Hier sind nähere Angaben zur zuständigen Behörde des Mitgliedstaats zu machen, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird (vollständiger Name der zuständigen Behörde, Postanschrift und Dienstsiegel bzw. Stempel oder Logo).“
  - c) Punkt 9 erster Satz erhält folgende Fassung:
    - „Wenn die zuständige Behörde die ausstellende Stelle ist, ist „zuständige Behörde“ einzutragen und das Dienstsiegel bzw. der Stempel oder das Logo anzubringen.“
- 5) Anlage V „Bescheinigung für flugmedizinische Zentren (Aero-Medical Centres, AeMC)“ erhält folgende Fassung:



„Anlage V zum ANHANG VI TEIL-ARA

**ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHE ZENTREN (Aero-Medical Centres, AeMC)**

**Europäische Union <sup>(1)</sup>**

**Zuständige Behörde**

**ZEUGNIS FÜR FLUGMEDIZINISCHES ZENTRUM**

REFERENZ:

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission und vorbehaltlich der nachstehenden Bedingungen wird hiermit durch die [zuständige Behörde]

[NAME DER ORGANISATION]

[ANSCHRIFT DER ORGANISATION]

als gemäß Teil-ORA zertifiziertes flugmedizinisches Zentrum mit den Rechten und dem Tätigkeitsbereich wie in den beigefügten Zulassungsbedingungen genannt anerkannt.

BEDINGUNGEN:

1. Dieses Zeugnis ist auf die im Abschnitt „Umfang der Zulassung“ im genehmigten Handbuch der Organisation genannten Rechte beschränkt.
2. Dieses Zeugnis verpflichtet zur Einhaltung der in der Dokumentation der Organisation genannten Verfahren wie in Teil-ORA vorgeschrieben.
3. Dieses Zeugnis bleibt vorbehaltlich der Einhaltung der Anforderungen von Teil-ORA gültig, solange es nicht zurückgegeben, ersetzt, ausgesetzt oder widerrufen wird.

Datum der Ausstellung ..... Unterschrift .....

(1) „Europäische Union“ ist bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu streichen  
EASA-Formblatt 146 Ausgabe 1“

6) Der Inhalt der Anlage VI wird gestrichen und durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(LEERE SEITE)“