

Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

► **B** VERORDENING (EU) Nr. 1178/2011 VAN DE COMMISSIE
van 3 november 2011

tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <u>M1</u>	Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012	L 100	1	5.4.2012
► <u>M2</u>	Verordening (EU) nr. 70/2014 van de Commissie van 27 januari 2014	L 23	25	28.1.2014
► <u>M3</u>	Verordening (EU) nr. 245/2014 van de Commissie van 13 maart 2014	L 74	33	14.3.2014
► <u>M4</u>	Verordening (EU) 2015/445 van de Commissie van 17 maart 2015	L 74	1	18.3.2015
► <u>M5</u>	Verordening (EU) 2016/539 van de Commissie van 6 april 2016	L 91	1	7.4.2016
► <u>M6</u>	Verordening (EU) 2018/1065 van de Commissie van 27 juli 2018	L 192	31	30.7.2018
► <u>M7</u>	Verordening (EU) 2018/1119 van de Commissie van 31 juli 2018	L 204	13	13.8.2018
► <u>M8</u>	Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1974 van de Commissie van 14 december 2018	L 326	1	20.12.2018
► <u>M9</u>	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/27 van de Commissie van 19 december 2018	L 8	1	10.1.2019
► <u>M10</u>	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/430 van de Commissie van 18 maart 2019	L 75	66	19.3.2019
► <u>M11</u>	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/1747 van de Commissie van 15 oktober 2019	L 268	23	22.10.2019
► <u>M12</u>	Uitvoeringsverordening (EU) 2020/359 van de Commissie van 4 maart 2020	L 67	82	5.3.2020
► <u>M13</u>	Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/723 van de Commissie van 4 maart 2020	L 170	1	2.6.2020
► <u>M14</u>	Uitvoeringsverordening (EU) 2020/2193 van de Commissie van 16 december 2020	L 434	13	23.12.2020

Gerectificeerd bij:

- **C1** Rectificatie PB L 291 van 7.11.2015, blz. 11 (290/2012)

▼B**VERORDENING (EU) Nr. 1178/2011 VAN DE COMMISSIE****van 3 november 2011**

tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

(Voor de EER relevante tekst)**▼M12***Artikel 1***Onderwerp**

1. Bij deze verordening worden gedetailleerde regels vastgesteld voor:
- a) verschillende bevoegdverklaringen voor bevoegdheidsbewijzen als piloot, de voorwaarden voor het afgeven, behouden, wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van bewijzen van bevoegdheid als piloot, de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de houders van een bewijs van bevoegdheid als piloot, de voorwaarden voor de omzetting van bestaande nationale bewijzen van bevoegdheid als piloot en nationale bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige in een bewijs van bevoegdheid als piloot;
 - b) de certificering van personen die verantwoordelijk zijn voor het aanbieden van vliegopleidingen of opleidingen in vluchtnabootsers en voor het beoordelen van de vaardigheid van piloten;
 - c) verschillende medische certificaten van piloten, de voorwaarden voor het afgeven, behouden, wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van medische certificaten, de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de houders van medische certificaten en de voorwaarden voor de omzetting van nationale medische certificaten in wederzijds erkende medische certificaten;
 - d) de certificering van luchtvaartgeneeskundigen en de voorwaarden waaronder huisartsen mogen optreden als luchtvaartgeneeskundige;
 - e) de periodieke luchtvaartmedische beoordeling van bemanningsleden, en de kwalificaties van personen die verantwoordelijk zijn voor die beoordeling;
 - f) de voorwaarden voor het afgeven, behouden, wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van de attesten voor cabinebemanning, alsook de rechten en de verantwoordelijkheden van de houders van attesten voor cabinebemanning;
 - g) de voorwaarden voor het afgeven, behouden, wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van certificaten van organisaties voor de opleiding van piloten en luchtvaartgeneeskundige centra die zijn betrokken bij de kwalificatie en luchtvaartgeneeskundige beoordeling van boordpersoneel in de burgerluchtvaart;
 - h) de eisen voor de certificering van vluchtnabootsers en voor organisaties die deze toestellen exploiteren en gebruiken;
 - i) de eisen inzake administratieve organisatie en het beheersysteem waaraan de lidstaten, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de organisaties moeten voldoen in verband met de regels onder a) tot en met h).

▼ M12

2. De artikelen 11 ter en 11 quater van deze verordening en bijlage IV (deel MED), bijlage VI (deel ARA), bijlage VII (deel ORA) en bijlage VIII (deel DTO) bij deze verordening zijn van toepassing op bewijzen van bevoegdheid voor bestuurders van luchtballonnen en zweefvliegtuigen.

▼ B*Artikel 2***Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „deel FCL-bewijs van bevoegdheid”: een bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning dat beantwoordt aan de eisen van bijlage I;
2. „JAR”: „Joint Aviation Requirements”, vastgesteld door de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, zoals van toepassing op 30 juni 2009;
3. „bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger” (Light aircraft pilot licence — LAPL): het bewijs van bevoegdheid als bedoeld in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 216/2008;

▼ M11**▼ B**

5. „bewijs van bevoegdheid dat niet aan de JAR beantwoordt”: een bewijs van bevoegdheid als piloot dat overeenkomstig de nationale wetgeving door een lidstaat is afgegeven of erkend en dat niet is aanbevolen voor wederzijdse erkenning met betrekking tot de desbetreffende JAR;
6. „vrijstelling”: de acceptatie van eerdere ervaring of kwalificaties;
7. „vrijstellingsverslag”: een verslag op basis waarvan eerdere ervaring of kwalificaties kunnen worden geaccepteerd;
8. „conversieverslag”: een verslag op basis waarvan een bewijs van bevoegdheid kan worden omgezet in een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL;

▼ M11**▼ M1**

11. „cabinebemanningslid”: een naar behoren erkend bemanningslid dat geen lid van het cockpitpersoneel noch van de technische bemanning is en dat door een exploitant is aangewezen om taken uit te voeren die verband houden met de passagiers- en vliegveiligheid tijdens de vluchtuitvoering;
12. „boordpersoneel”: cockpit- en cabinebemanning;

▼ M11**▼ M7**

14. „aanvaardbare wijzen van naleving (Acceptable Means of Compliance, AMC)”: door het Agentschap vastgestelde niet-bindende normen waarin is aangegeven met welke middelen Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan kunnen worden nageleefd;

▼ M7

15. „alternatieve wijzen van naleving (Alternative Means of Compliance, AltMoC)”: wijzen van naleving die een alternatief voorstellen op een bestaande aanvaardbare wijze van naleving of die een nieuwe methode voorstellen om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan waarvoor het Agentschap geen bijbehorende aanvaardbare wijzen van naleving heeft vastgesteld;
16. „erkende opleidingsorganisatie (approved training organisation, ATO)”: een organisatie die gerechtigd is om aan piloten opleiding te verstrekken op basis van een goedkeuring die is afgegeven overeenkomstig de eerste alinea van artikel 10 bis, lid 1;
17. „basisinstrumentopleidingstoestel (basic instrument training device, BITD)”: een opleidingstoestel op de grond voor de opleiding van piloten dat de positie van de leerling-piloot voor een klasse van luchtvaartuigen voorstelt, waarbij gebruik kan worden gemaakt van een instrumentenpaneel op een scherm en veerbelaste besturingselementen, en dat een opleidingsplatform biedt voor ten minste de procedurele aspecten van instrumentvliegen;
18. „certificeringsspecificaties”: door het Agentschap vastgestelde technische normen waarin is aangegeven welke middelen een organisatie moet gebruiken voor certificeringsdoelinden;

▼ M12

19. „vlieginstruuteur”: een instructeur die de bevoegdheid heeft een opleiding te geven in een luchtvaartuig, in overeenstemming met subdeel J van bijlage I (deel FCL) bij deze verordening, subdeel FI van bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 ⁽¹⁾ of subdeel FI van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 ⁽²⁾;

▼ M7

20. „vluchtnabootser (flight simulation training device, FSTD)”: een toestel voor de opleiding van piloten dat:
 - a) in het geval van vliegtuigen een volledige vluchtsimulator (full flight simulator, FFS), een vluchtopleidingstoestel (flight training device, FTD), een opleidingstoestel voor vlucht- en navigatieprocedures (flight and navigation procedures trainer, FNPT) of een opleidingstoestel voor basisinstrumenten (basic instrument training device, BITD) is;
 - b) in het geval van helikopters een volledige vluchtsimulator (full flight simulator, FFS), een vluchtopleidingstoestel (flight training device, FTD) of een opleidingstoestel voor vlucht- en navigatieprocedures (flight and navigation procedures trainer, FNPT) is;
21. „FSTD-kwalificatie”: het technische capaciteitsniveau van een FSTD zoals gedefinieerd in de certificeringsspecificaties betreffende de FSTD in kwestie;
22. „hoofdvestiging” van een organisatie: het hoofdkantoor of de statutaire zetel van de organisatie waar de voornaamste financiële functies en operationele controle worden uitgeoefend van de activiteiten waarnaar in deze verordening wordt verwezen;

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie van 13 maart 2018 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vluchttuitvoeringen met ballonnen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 71 van 14.3.2018, blz. 10).

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie van 14 december 2018 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vluchttuitvoeringen met zweefvliegtuigen overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 326 van 20.12.2018, blz. 64).

▼ M9

- 22 bis. „ARO.RAMP”: subdeel RAMP van bijlage II bij de verordening inzake vluchtuitvoering;
- 22 ter. „automatisch gevalideerd”: erkenning, zonder formaliteiten, door een verdragsluitende staat van de ICAO die is opgenomen in de ICAO-bijlage, van een bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning dat door een land is afgegeven overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
- 22 quater. „ICAO-bijlage”: bijlage bij een automatisch gevalideerd bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning dat is afgegeven overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago en dat wordt vermeld onder punt XIII van het bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning;

▼ M7

23. „qualification test guide (QTG)”: een document om aan te tonen dat de prestatie- en besturingseigenschappen van een FSTD bij een simulatie binnen voorgeschreven grenzen overeenstemmen met die van het luchtvaartuig, de vliegtuigklasse of het helikoptertype, en dat alle toepasselijke vereisten werden nageleefd. De QTG omvat zowel gegevens over het luchtvaartuig, de vliegtuigklasse of het helikoptertype als FSTD-gegevens ter ondersteuning van de validering;
24. „gedeclareerde opleidingsorganisatie (declared training organisation, DTO)”: een organisatie die gerechtigd is om aan piloten opleiding te verstrekken op basis van een verklaring die is afgelegd overeenkomstig de tweede alinea van artikel 10 bis, lid 1;
25. „DTO-opleidingsprogramma”: een door een DTO opgesteld document waarin de door die DTO verstrekte opleiding gedetailleerd is beschreven.

▼ M3*Artikel 3***Bewijzen van bevoegdheid als piloot en medische certificaten**

1. Onverminderd artikel 8 van deze verordening moeten piloten van de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), en artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008 bedoelde luchtvaartuigen voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die in bijlage I en bijlage IV bij deze verordening zijn vastgesteld.
2. Ongeacht de bevoegdheden van de houders van bewijzen van bevoegdheid als vastgelegd in bijlage I bij deze verordening, mogen houders van overeenkomstig subdeel B of C van bijlage I bij deze verordening afgegeven bewijzen van bevoegdheid als piloot de in artikel 6, lid 4 bis, van Verordening (EU) nr. 965/2012 genoemde vluchten uitvoeren. Dit doet geen afbreuk aan de naleving van eventuele aanvullende voorschriften ten aanzien van het vervoeren van passagiers of het ontwikkelen van commerciële vluchtuitvoeringen zoals vastgelegd in subdeel B of C van bijlage I bij deze verordening.

▼B*Artikel 4***Bestaande nationale bewijzen van bevoegdheid als piloot****▼M11****▼B**

2. Bewijzen van bevoegdheid die niet zijn gebaseerd op de JAR, inclusief alle bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties en/of kwalificaties die door een lidstaat zijn afgegeven of erkend vóór deze verordening van toepassing werd, worden door de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven, omgezet in bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL.

3. Bewijzen van bevoegdheid die niet zijn gebaseerd op de JAR en de bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten worden omgezet in bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL overeenkomstig:

- a) de bepalingen van bijlage II, of
 - b) de elementen die in een conversieverslag zijn vastgesteld.
4. Het conversieverslag moet:
- a) worden opgesteld door de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid als piloot heeft afgegeven, in overleg met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart („het Agentschap”);
 - b) een beschrijving bevatten van de nationale eisen op basis waarvan de bewijzen van bevoegdheid als piloot zijn afgegeven;
 - c) een beschrijving bevatten van het toepassingsgebied van de bevoegdheden die zijn toegekend aan de piloten;
 - d) aangeven voor welke eisen van bijlage I vrijstelling wordt verleend;
 - e) eventuele beperkingen aangeven die moeten worden opgenomen in de bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL en aangeven aan welke eisen de piloot moet voldoen om die beperkingen op te heffen;
5. Het conversieverslag bevat kopieën van alle documenten die nodig zijn om de in lid 4, onder a) tot en met e), uiteengezette punten aan te tonen, inclusief kopieën van de relevante nationale eisen en procedures. Bij de opstelling van het conversieverslag moeten lidstaten ernaar streven piloten zoveel mogelijk hun huidige bevoegdheden te laten behouden.

▼M11

6. Onverminderd lid 3 dienen houders van een certificaat als instructeur voor klassebevoegdverklaring of een certificaat van examinator waaraan bevoegdheden zijn gekoppeld voor éénvlieger-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen die bevoegdheden om te zetten in een certificaat als instructeur typebevoegdverklaring of een certificaat van examinator voor éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen.

▼M10

7. Een lidstaat mag toestaan dat leerling-piloten die een LAPL-opleiding volgen, beperkte bevoegdheden uitoefenen zonder toezicht vóór zij voldoen aan alle eisen voor de afgifte van een LAPL, onder de volgende voorwaarden:

▼ M10

- a) het toepassingsgebied van de bevoegdheden is gebaseerd op een door de lidstaat uitgevoerde veiligheidsrisicobeoordeling, waarbij rekening wordt gehouden met de mate waarin opleiding nodig is om ervoor te zorgen dat de vaardigheden van de piloot het gewenste niveau bereiken;
- b) de bevoegdheden blijven beperkt tot:
 - i) het nationale grondgebied van de lidstaat die toestemming verleent, of een deel daarvan;
 - ii) luchtvaartuigen die geregistreerd zijn in de lidstaat die toestemming verleent;
 - iii) eenmotorige zuigervliegtuigen en -helikopters met een maximale startmassa van hoogstens 2 000 kg, zweefvliegtuigen en luchtballonnen;
- c) als de houder van de toestemming een aanvraag voor een LAPL indient, krijgt hij vrijstellingen voor de opleiding die hij in het kader van de toestemming heeft gevolgd, die door de lidstaat worden bepaald op basis van een aanbeveling van een ATO of een DTO;
- d) de lidstaat dient om de drie jaar periodieke verslagen en veiligheidsrisicobeoordelingen in bij de Commissie en het Agentschap;
- e) de lidstaten houden toezicht op het gebruik van de in het kader van deze alinea verleende toestemmingen, teneinde een aanvaardbaar niveau van luchtvaartveiligheid te garanderen en passende maatregelen te nemen in geval van een verhoogd veiligheidsrisico of andere veiligheidsproblemen.

▼ M3

8. Tot ► **M12** 8 september 2021 ◀ mag een lidstaat een autorisatie aan piloten afgeven, waarmee deze over gespecificeerde, beperkte bevoegdheden beschikken om met vliegtuigen onder instrumentvliegvoorschriften te vliegen, voordat deze hebben voldaan aan alle voorschriften die noodzakelijk zijn voor het afgeven van een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen overeenkomstig deze verordening, waarbij aan de volgende voorwaarden moet zijn voldaan:
- a) de lidstaat geeft dergelijke autorisaties alleen af indien dat op grond van een specifieke lokale behoefte gerechtvaardigd is, waaraan niet kan worden voldoen door middel van de bevoegdverklaringen die in het kader van deze verordening zijn vastgelegd;
 - b) het werkingbereik van de bevoegdheden die op basis van de autorisatie worden verleend, is gebaseerd op een door de lidstaat uitgevoerde veiligheidsrisicobeoordeling, waarbij rekening wordt gehouden met de mate waarin opleiding nodig is om ervoor te zorgen dat de vaardigheden van de piloot het gewenste niveau bereiken;
 - c) de met de autorisatie verbonden bevoegdheden blijven beperkt tot het luchtruim van het nationale grondgebied van de lidstaat of delen daarvan;
 - d) de autorisatie wordt afgegeven aan kandidaten die bij gekwalificeerde instructeurs een passende opleiding hebben voltooid en die bij een gekwalificeerde examiner hebben aangetoond over de vereiste vaardigheden te beschikken overeenkomstig de voorschriften van de lidstaat;
 - e) de lidstaat stelt de Commissie, het EASA en de andere lidstaten in kennis van de specifieke kenmerken van deze autorisatie, met inbegrip van de desbetreffende rechtvaardiging en veiligheidsrisicobeoordeling;

▼ M3

- f) de lidstaat ziet toe op de activiteiten die met de autorisatie verbonden zijn, zorgt daardoor voor een aanvaardbaar veiligheidsniveau en neemt passende maatregelen als er een verhoogd risico wordt geconstateerd of als er twijfels over de veiligheid zijn;
- g) de lidstaat evalueert de veiligheidsaspecten van de tenuitvoerlegging van de autorisatie en brengt hierover uiterlijk op 8 april 2017 verslag uit aan de Commissie.

▼ M6

- 9. Voor bewijzen van bevoegdheid die zijn afgegeven vóór 19 augustus 2018, voldoen de lidstaten uiterlijk op 31 december 2022 aan de eisen van de tweede alinea van punt a) van ARA.FCL.200, als gewijzigd bij Verordening (EU) 2018/1065 van de Commissie ⁽¹⁾.

▼ M5*Artikel 4 bis***Bevoegdverklaring voor instrumentvliegen met prestatiegebaseerde navigatie**

1. Piloten mogen alleen volgens procedures voor prestatiegebaseerde navigatie („PBN”) vliegen nadat zij PBN-bevoegdheden hebben verkregen die in hun bevoegdverklaring voor instrumentvliegen („IR”) zijn opgenomen.
2. Aan een piloot worden PBN-bevoegdheden verleend als hij of zij aan alle volgende eisen voldoet:
 - a) de piloot heeft met succes een opleidingscursus voor theoretische kennis, met inbegrip van PBN, voltooid overeenkomstig FCL.615 van bijlage I (deel-FCL);
 - b) de piloot heeft met succes een vliegopleiding, met inbegrip van PBN, voltooid overeenkomstig FCL.615 van bijlage I (deel-FCL);
 - c) de piloot heeft met succes een vaardigheidstest overeenkomstig aanhangsel 7 van bijlage I (deel-FCL) afgelegd of een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef overeenkomstig aanhangsel 9 van bijlage I (deel-FCL) afgelegd.
3. Aan de voorwaarden van lid 2, onder a) en b), wordt geacht te zijn voldaan als de bevoegde autoriteit van oordeel is dat de verworven bekwaamheid, door opleiding of door vertrouwdheid met PBN-operaties, gelijkwaardig is aan de bekwaamheid die door de onder a) en b) genoemde cursussen wordt verkregen, en de piloot dergelijke bekwaamheid tot tevredenheid van de examinator aantoonst tijdens de onder c) genoemde bekwaamheidsproef of vaardigheidstest.
4. Nadat de piloot de onder c) genoemde vaardigheidstest of bekwaamheidsproef heeft afgelegd, wordt in zijn logboek of in een gelijkwaardig document opgenomen dat hij zijn PBN-bekwaamheid met succes heeft aangetoond, ondertekend door de examinator die de test of proef heeft afgenomen.

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2018/1065 van de Commissie van 27 juli 2018 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 betreffende de automatische validatie van EU-bewijzen van bevoegdheid voor cockpitbemanning en start- en landingsopleiding (PB L 192 van 30.7.2018, blz. 31).

▼ M5

5. IR-piloten zonder PBN-bevoegdheden mogen alleen routes vliegen en naderingen uitvoeren waarvoor geen PBN-bevoegdheden zijn vereist; tot en met 25 augustus 2020 zijn voor de verlenging van hun IR geen PBN-bevoegdheden vereist. Na die datum zijn voor elke IR PBN-bevoegdheden vereist.

▼ M8*Artikel 4 ter***Opleiding in het voorkomen en herstellen van upsets**

1. Opleidingen in het voorkomen en herstellen van upsets moeten verplicht deel uitmaken van de MPL-opleiding (Multi-crew Pilot Licence), de geïntegreerde ATP(A)-opleiding (Airline Transport Pilot for Aeroplanes), een CPL(A)-opleiding (Commercial Pilot Licence for Aeroplanes) en van cursussen voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor:

- a) éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen in meerpilootoperaties;
- b) éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen zonder groot prestatievermogen;
- c) éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, of
- d) meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen;

overeenkomstig bijlage I (Deel-FCL).

2. Voor de in lid 1 bedoelde opleidingen die vóór 20 december 2019 van start gaan bij een erkende opleidingsorganisatie (ATO), is opleiding in het voorkomen en herstellen van upsets niet verplicht op voorwaarde dat:

- a) de CPL(A)-, ATP(A)- of MPL-opleiding voor het overige overeenkomstig bijlage I (Deel-FCL) wordt voltooid en de vaardigheidstest overeenkomstig punt FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) of FCL.415.A (MPL) van bijlage I (Deel-FCL) wordt voltooid tegen uiterlijk 20 december 2021, of
- b) de klasse- of typebevoegdverklaring voor de vleugelvliegtuigen voor het overige overeenkomstig bijlage I (Deel-FCL) wordt voltooid en de vaardigheidstest overeenkomstig de tweede alinea van punt c) van FCL.725 van bijlage I (Deel-FCL) bij deze verordening wordt voltooid tegen uiterlijk 20 december 2021.

Met het oog op lid 1 mag de bevoegde autoriteit op basis van een eigen beoordeling en ingevolge een aanbeveling van een ATO vóór 20 december 2019 vrijstelling van opleidingen in het voorkomen en herstellen van upsets verlenen uit hoofde van nationale opleidingseisen.

▼ M12*Artikel 4 quater***Overgangsmaatregelen voor houders van een bevoegdverklaring voor „en-route”-instrumentvliegen**

1. Tot en met 8 september 2022 moeten houders van een bevoegdverklaring voor „en-route”-instrumentvliegen („EIR”) als bepaald in FCL.825 van bijlage I (deel FCL):

- a) het recht hebben hun EIR-bevoegdheden uit te blijven oefenen;

▼ M12

- b) verlenging of hernieuwde afgifte van hun EIR krijgen overeenkomstig FCL.825, onder g), van Gedelegeerde Verordening (EU) van de Commissie ⁽¹⁾;
 - c) het recht hebben op volledige vrijstelling van de opleidingseisen in FCL.835, onder c), punt 2, i) en ii), van bijlage I (deel FCL) wanneer zij een aanvraag indienen voor de afgifte van een basisinstrumentbevoegdverklaring (BIR) overeenkomstig FCL.835 van bijlage I (deel FCL), en
 - d) volledige vrijstelling krijgen zoals voor EIR-houders is vastgesteld in bijlage I (deel FCL).
2. Vanaf 8 september 2021 kunnen opleidingscursussen voor een in lid 1 bedoelde EIR die vóór die datum zijn begonnen, worden voortgezet en worden beschouwd als opleidingscursussen voor een BIR. Op basis van een beoordeling van de aanvrager bepaalt de erkende opleidingsorganisatie die verantwoordelijk is voor de BIR-opleidingscursus het aandeel van de EIR-opleiding dat wordt vrijgesteld voor de afgifte van de BIR.
3. Aanvragers van een BIR die vóór 8 september 2021 houder zijn van een EIR of zijn geslaagd voor het theorie-examen voor een EIR overeenkomstig FCL.825, onder d), krijgen volledige vrijstelling van de eisen inzake het theorie-onderwijs en -examen van de BIR.

▼ M11**▼ B***Artikel 6***Conversie van kwalificaties als testvlieger**

1. Piloten die vóór deze verordening van toepassing wordt testvluchten van categorie 1 en 2 hebben uitgevoerd, zoals gedefinieerd in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie ⁽²⁾, of die opleiding hebben gegeven aan piloten die testvluchten uitvoeren, moeten hun kwalificaties als testvliegerlaten omzetten in een bevoegdverklaring als testvlieger, overeenkomstig bijlage I bij deze verordening, en, voor zover van toepassing, certificaten als instructeurs voor de kwalificatie als testvlieger, door de lidstaat die de kwalificaties als testvlieger heeft afgegeven.
2. Deze omzetting gebeurt overeenkomstig de elementen van een conversieverslag dat beantwoordt aan de eisen van artikel 4, leden 4 en 5.

*Artikel 7***Bestaande nationale bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige**

1. Om bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige, die overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago zijn afgegeven, om te zetten in bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL, moeten de houders een aanvraag indienen bij de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven.
2. Bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige worden omgezet in bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL overeenkomstig de elementen van een conversieverslag dat beantwoordt aan de eisen van artikel 4, leden 4 en 5.

⁽¹⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) van de Commissie van 4 maart 2020 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad)

⁽²⁾ PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6.

▼ B

3. Bij het aanvragen van het bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger („airline transport pilot licence — ATPL”) voor vleugelvliegtuigen, moet worden voldaan aan de bepalingen inzake vrijstellingen in FCL.510.A, punt c), 2), van bijlage I.

▼ M13**▼ B***Artikel 9***Vrijstelling voor opleidingen die van start zijn gegaan vóór deze verordening van toepassing werd****▼ M11**

1. Met betrekking tot de afgifte van bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL overeenkomstig bijlage I, wordt volledige vrijstelling verleend voor opleidingen die, overeenkomstig de JAR's en procedures, van start zijn gegaan vóór deze verordening van toepassing werd, onder regelgevend toezicht van een lidstaat die met betrekking tot de desbetreffende JAR's is aanbevolen voor wederzijdse erkenning in het systeem van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, voor zover de opleiding en de test uiterlijk op 8 april 2016 zijn voltooid en een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL uiterlijk op 1 april 2020 wordt afgegeven.

▼ B

2. Voor opleidingen die van start zijn gegaan vóór deze verordening van toepassing werd, overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, wordt met het oog op de afgifte van bewijzen van bevoegdheid conform deel FCL vrijstelling verleend op basis van een vrijstellingsverslag dat in overleg met het Agentschap door de lidstaat is opgesteld.

3. In het verslag moet de reikwijdte van de opleiding worden beschreven en moet worden aangegeven voor welke eisen uit deel FCL vrijstelling wordt verleend en, indien van toepassing, aan welke eisen de kandidaat moet voldoen om een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL te krijgen. Het verslag dient kopieën van alle documenten te bevatten die nodig zijn om de reikwijdte van de opleiding aan te tonen en de nationale regels en procedures te beschrijven die de basis vormen voor het aanvangen van de opleiding.

▼ M2*Artikel 9 bis***Opleiding voor typebevoegdverklaring en gegevens betreffende operationele geschiktheid**

1. Als in de bijlagen bij deze verordening wordt verwezen naar de gegevens betreffende operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 en als die gegevens niet beschikbaar zijn voor het relevante type luchtvaartuig, hoeft de aanvrager van een opleiding voor typebevoegdverklaring alleen te voldoen aan de bepalingen van de bijlagen bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

2. Opleidingen voor typebevoegdverklaring die zijn goedgekeurd vóór de goedkeuring van de minimumsyllabus inzake opleidingen voor typebevoegdverklaringen voor piloten en gegevens betreffende operationele geschiktheid voor het relevante type luchtvaartuig overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 moeten uiterlijk op 18 december 2017 of binnen twee jaar na de goedkeuring van de gegevens betreffende operationele geschiktheid, als dat later is, de verplichte opleidingselementen bevatten.

▼B*Artikel 10***Vrijstelling voor bewijzen van bevoegdheid als piloot die in militaire dienst zijn verkregen**

1. Houders van een van militair bewijs van bevoegdheid die een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL willen verkrijgen, moeten een aanvraag indienen bij de lidstaat waar ze in militaire dienst zijn geweest.
2. Voor de kennis, ervaring en vaardigheden die in militaire dienst zijn opgedaan, wordt vrijstelling verleend van de desbetreffende eisen van bijlage I, overeenkomstig de elementen van een vrijstellingsverslag dat de door de lidstaat, in overleg met het Agentschap, is opgesteld.
3. Het vrijstellingsverslag moet:
 - a) een beschrijving bevatten van de nationale eisen die de basis vormen voor het afgegeven militaire vliegbewijs, bevoegdverklaringen, certificaten, vergunningautorisaties en/of kwalificaties;
 - b) een beschrijving bevatten van het toepassingsgebied van de bevoegdheden die zijn toegekend aan de piloten;
 - c) aangeven voor welke eisen van bijlage I vrijstelling moet worden verleend;
 - d) eventuele beperkingen aangeven die moeten worden opgenomen in het bewijs van bevoegdheid conform deel FCL en aangeven aan welke eisen de piloot moet voldoen om die beperkingen op te heffen;
 - e) kopieën bevatten van alle vereiste documenten om de bovenstaande elementen aan te tonen, samen met kopieën van de relevante nationale eisen en procedures.

▼M1*Artikel 10 bis***Organisaties voor de opleiding van piloten****▼M11**

1. Overeenkomstig artikel 24, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 zijn organisaties uitsluitend gerechtigd om opleiding te verstrekken aan piloten die betrokken zijn bij de exploitatie van de in artikel 2, lid 1, onder b), punt i) en ii), van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde luchtvaartuigen, als die organisaties van de bevoegde autoriteit een goedkeuring hebben gekregen waarin wordt bevestigd dat zij voldoen aan de essentiële eisen van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/1139 en aan de eisen van bijlage VII bij deze verordening.

Gelet op artikel 24, lid 6, van Verordening (EU) 2018/1139 zijn organisaties met hoofdvestiging in een lidstaat echter gerechtigd om zonder een dergelijke goedkeuring de in DTO.GEN.110 van bijlage VIII bij deze verordening bedoelde opleiding te verstrekken op het grondgebied waarvoor de lidstaten verantwoordelijk zijn uit hoofde van het Verdrag van Chicago, als zij aan de bevoegde autoriteit een verklaring hebben afgelegd overeenkomstig de in DTO.GEN.115 van die bijlage genoemde eisen en, als dat vereist is volgens DTO.GEN.230, onder c), van die bijlage, de bevoegde autoriteit het opleidingsprogramma heeft goedgekeurd.

▼ M11
_____▼ M5

5. Organisaties voor de opleiding van piloten zorgen ervoor dat uiterlijk 25 augustus 2020 in de door hen aangeboden IR-opleidingscursussen een opleiding voor PBN-bevoegdheden is opgenomen die voldoet aan de eisen van bijlage I (deel-FCL).

▼ M1*Artikel 10 ter***Vluchtnabootsers**

1. Vluchtnabootsers (FSTD's) die worden gebruikt voor opleidingen, tests en afnemen van proeven van bekwaamheid van piloten, met uitzondering van in de ontwikkelingsfase verkerende FSTD's die worden gebruikt voor opleidingen voor vliegproeven, moeten voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die zijn vastgelegd in de bijlagen VI en VII, en moeten worden erkend.

▼ M11
_____▼ M1*Artikel 10 quater***Luchtvaartgeneeskundige centra**

1. Luchtvaartgeneeskundige centra moeten voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die zijn vastgesteld in de bijlagen VI en VII, en moeten worden gecertificeerd.

▼ M11
_____▼ B*Artikel 11***Medische geschiktheid van cabinebemanning**

1. Cabinebemanning dat betrokken is bij de operatie van de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde luchtvaartuigen, moet voldoen aan de technische eisen en administratieve procedures die zijn vastgesteld in bijlage IV.

▼ M11
_____▼ M1*Artikel 11 bis***Erkenningen van cabinebemanningsleden en bijbehorende attesten**

1. De cabinebemanningsleden die betrokken zijn bij de commerciële vluchtuitvoering met een luchtvaartuig als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 dienen te zijn gekwalificeerd en in het bezit te zijn van het bijbehorende attest overeenkomstig de technische voorschriften en administratieve procedures die zijn vastgelegd in de bijlagen V en VI.

▼ M11**▼ M1**

4. Cabinebemanningsleden die betrokken zijn bij commerciële vluchtuitvoeringen met helikopters op de datum waarop deze verordening van toepassing wordt:

- a) worden geacht te voldoen aan de eisen inzake basisopleiding van bijlage V indien zij voldoen aan de toepasselijke bepalingen van de JAR's inzake opleiding, bekwaamheid en recentheid voor commercieel luchtvervoer met helikopters, of
- b) moeten, als zij niet voldoen aan de toepasselijke eisen van de JAR's inzake opleiding, bekwaamheid en recentheid voor commercieel luchtvervoer met helikopters, alle vereiste opleidingen en bekwaamheidstests voltooien om te vliegen met helikopters, met uitzondering van de basisopleiding, alvorens zij worden geacht te voldoen aan deze verordening, of
- c) moeten, als zij meer dan vijf jaar geen commerciële vluchtuitvoeringen met helikopters hebben verricht, de basisopleidingscursus voltooien en met goed gevolg het desbetreffende examen afleggen zoals voorgeschreven in bijlage V voordat zij worden geacht te voldoen aan deze verordening.

5. Onverminderd artikel 2 worden uiterlijk op 8 april 2013 attesten voor cabinebemanning die beantwoorden aan het in bijlage VI vastgestelde formaat afgegeven aan alle cabinebemanningsleden die betrokken zijn bij commerciële vluchten met helikopters.

*Artikel 11 ter***Toezichtcapaciteit**

1. De lidstaten dienen één of meer entiteiten aan te duiden als bevoegde autoriteit in die lidstaat met de nodige bevoegdheden en toegewezen verantwoordelijkheden voor de certificering van en het toezicht op personen en organisaties die vallen onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

2. Indien een lidstaat meer dan één entiteit als bevoegde autoriteit aanduidt:

- a) dienen de bevoegdheidsgebieden van elke bevoegde autoriteit duidelijk te worden omschreven wat betreft verantwoordelijkheden en geografische beperking;
- b) dient te worden voorzien in coördinatie tussen deze entiteiten om een doeltreffend toezicht te garanderen op alle organisaties en personen die vallen onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, binnen hun respectieve bevoegdheden.

3. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat de bevoegde autoriteit(en) over de nodige kennis en bekwaamheid beschikt (beschikken) om het toezicht te garanderen op alle personen en organisaties die vallen onder hun toezichtprogramma, en dat zij over de nodige middelen beschikt (beschikken) om de in deze verordening vastgestelde eisen na te leven.

▼ M1

4. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat het personeel van de bevoegde autoriteit geen toezichtactiviteiten verricht wanneer er bewijzen zijn dat daardoor direct, dan wel indirect een belangenconflict kan ontstaan, in het bijzonder als er familiale of financiële belangen in het geding zijn.

5. Personeel dat door de bevoegde autoriteit geautoriseerd is om certificerings- en/of toezichtstaken uit te oefenen, moet de bevoegdheid krijgen om minstens de volgende taken uit te voeren:

- a) de archieven, gegevens, procedures onderzoeken alsmede elk ander materiaal dat relevant is voor de uitvoering van de certificerings- en/of toezichtstaak;
- b) kopieën of uittreksels maken van dergelijke archieven, gegevens, procedures en ander materiaal;
- c) een mondelinge toelichting ter plaatse vragen;
- d) zich toegang verschaffen tot betrokken panden, exploitatierreinen of vervoermiddelen;
- e) audits, onderzoeken, beoordelingen en inspecties uitvoeren, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties, en
- f) voor zover nodig handhavingsmaatregelen nemen of op gang brengen.

6. De in lid 5 vermelde taken worden verricht met inachtneming van de wetgeving van de betrokken lidstaat.

▼ M12*Artikel 11 quarter***Overgangsmaatregelen**

De lidstaten moeten:

- a) uiterlijk 8 april 2021 aan het EASA alle gegevens doorgeven met betrekking tot het toezicht op organisaties die overeenkomstig Verordening (EU) 2018/395 en Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 opleidingen voor bewijzen van bevoegdheid als piloot verzorgen en waarvoor het EASA, overeenkomstig artikel 78 van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, de bevoegde autoriteit;
- b) in samenwerking met het EASA certificeringsprocessen afronden die vóór 8 april 2020 zijn begonnen en het certificaat afgeven, waarna het EASA alle verantwoordelijkheden op zich neemt als bevoegde autoriteit voor die gecertificeerde organisaties.

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

▼ B*Artikel 12***Inwerkingtreding en toepassing**

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 8 april 2012.

▼ M11

▼ M12

▼ M11

▼ M8

4. In afwijking van lid 1 mogen de lidstaten besluiten de bepalingen van deze verordening tot en met ►**M14** 20 juni 2022 ◀ niet toe te passen op piloten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid en bijbehorend medisch certificaat afgegeven door een derde land dat betrokken is bij de niet-commerciële exploitatie van de in artikel 2, lid 1, onder b), i) of ii), van Verordening (EU) 2018/1139 vermelde luchtvaartuigen. De lidstaten maken die besluiten openbaar.

▼ M11

7. Als een lidstaat gebruikmaakt van de eisen van de leden 2 bis en 4, moet hij dit aanmelden bij de Commissie en het Agentschap. Deze aanmelding moet de redenen bevatten voor de uitzondering en het programma voor de toepassing van de voorgenomen risicobeperkende maatregelen en het bijbehorende tijdschema.

▼ M8

8. Bij wijze van uitzondering op lid 1 zijn punt FCL.315.A, de tweede zin van het bepaalde onder a) van punt FCL.410.A en het bepaalde onder c) van punt FCL.725.A van bijlage I (Deel-FCL) van toepassing met ingang van 20 december 2019.

▼ B

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼ B*BIJLAGE I***[DEEL FCL]**

SUBDEEL A

ALGEMENE EISEN**FCL.001 Bevoegde autoriteit**

In onderhavig deel is de bevoegde autoriteit een door de lidstaat aangewezen instantie waar een persoon de afgifte aanvraagt van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder of bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten.

FCL.005 Toepassingsgebied

In dit deel zijn de eisen vastgelegd voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid en bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten voor bestuurders van luchtvaartuigen en de voorwaarden voor de geldigheid en het gebruik ervan.

FCL.010 Definities**▼ M8**

Voor de toepassing van deze bijlage (deel-FCL) wordt verstaan onder:

„Toegankelijk”: een toestel kan worden gebruikt door:

- de erkende opleidingsorganisatie (ATO) onder wiens goedkeuring een opleidingscursus voor een klasse- of typebevoegdverklaring wordt verstrekt; of
- de examinerator die de beoordeling van vakbekwaamheid, vaardigheidstest of bekwaamheidsproef verricht om te beoordelen, testen of beproeven.

▼ B

„Stuntvliegen”: ► **M8** een opzettelijk manoeuvre met een plotse wijziging in het gedrag van het luchtvaartuig, een abnormaal gedrag of abnormale versneling die niet vereist is voor de normale vlucht of voor instructies in het kader van bewijzen van bevoegdheid, certificaten of bevoegdverklaringen behalve voor de bevoegdverklaring stuntvliegen. ◀

„Vleugelvliegtuig”: een door een motor aangedreven luchtvaartuig met vaste vleugels zwaarder dan lucht dat tijdens het vliegen wordt ondersteund door de aerodynamische reactie van de lucht tegen de vleugels.

„Vleugelvliegtuig dat met een tweede bestuurder moet worden bediend v”: een type vleugelvliegtuig dat met een tweede bestuurder bediend moet worden, zoals gespecificeerd in het vlieghandboek of de vergunning tot vluchtuitvoering.

▼ M8

„Opleiding voor het voorkomen en herstellen van upsets van vleugelvliegtuigen (UPRT)”: een opleiding die bestaat uit:

- opleiding in het voorkomen van upsets van vleugelvliegtuigen: een combinatie van theoretische kennis en vliegopleiding die tot doel heeft de cockpitbemanning de nodige bekwaamheden aan te leren om upsets van vleugelvliegtuigen te voorkomen; en
- opleiding in het herstellen van upsets van vleugelvliegtuigen: een combinatie van theoretische kennis en vliegopleiding die tot doel heeft de cockpitbemanning de nodige bekwaamheden aan te leren om upsets van vleugelvliegtuigen te herstellen.

▼ M12

„Luchtschip”: een door een motor aangedreven luchtvaartuig dat lichter is dan de lucht, met uitzondering van luchtschepen met hete lucht, die als luchtballonnen worden beschouwd overeenkomstig artikel 2, lid 7, van Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie.

▼ B

„Vliegerschap”: het consequent gebruik van gezond verstand en goed ontwikkelde kennis en vaardigheden en de juiste instelling om het doel van de vlucht te volbrengen.

„Luchtschip”: een door een motor aangedreven luchtvaartuig dat lichter is dan de lucht, met uitzondering van luchtschepen met hete lucht, die in dit deel onder de definitie van luchtballon vallen.

▼ M8

„Beschikbare FSTD”: een vluchtnabootser (FSTD) die vrij is voor gebruik door de FSTD-operator of de klant, ongeacht tijdsoverwegingen.

▼ M5

„Hoeknadering”: een instrumentnadering waarbij de maximaal toelaatbare fout/afwijking van de geplande grondkoers is uitgedrukt in termen van afwijking van de wijzers van de koersaanwijzer of een gelijkwaardig instrument in de cockpit.

▼ M11

„Bekwaamheidsbeoordeling”: het aantonen van vaardigheden, kennis en houding voor de eerste afgifte, hernieuwde afgifte of verlenging van een certificaat van instructeur of examiner.

▼ B

„Luchtballon”: een luchtvaartuig dat lichter is dan de lucht, niet door een motor wordt aangedreven en in de lucht blijft door het gebruik van gas of een brander aan boord. In dit deel wordt een luchtschip met hete lucht aangedreven door een motor ook beschouwd als een luchtballon.

▼ M7

▼ B

„Categorie van luchtvaartuigen”: de indeling van luchtvaartuigen volgens gespecificeerde elementaire kenmerken, zoals vleugelvliegtuig, powered-lift luchtvaartuig, helikopter, luchtschip, zweefvliegtuig, vrije luchtballon.

„Klasse van vleugelvliegtuigen”: de indeling van éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen waarvoor geen typebevoegdverklaring nodig is.

▼ M12

▼ B

„Commercieel luchtvervoer”: het vervoer van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of de betaling van huur.

„Vakbekwaamheid”: een combinatie van vaardigheden, kennis en houding die vereist is om een taak volgens de voorgeschreven norm uit te voeren.

„Vakbekwaamheidselement”: een verrichting die een taak vormt, welke bestaat uit een initiërende gebeurtenis en een afsluitende gebeurtenis waarmee de grenzen duidelijk worden afgebakend, en welke een waarneembaar resultaat heeft.

„Vakbekwaamheidsonderdeel”: een afzonderlijke functie bestaande uit een aantal vakbekwaamheidselementen.

„Tweede bestuurder”: een bestuurder met een andere functie dan gezagvoerder, op een luchtvaartuig waarvoor meer dan één bestuurder is vereist, maar met uitzondering van een bestuurder die zich aan boord van het luchtvaartuig bevindt met als enig doel het krijgen van vlieg instructie voor een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring.

„Overlandvlucht”: een vlucht tussen een punt van vertrek en een punt van aankomst waarbij een vooraf geplande route wordt gevolgd en gebruik wordt gemaakt van standaardnavigatieprocedures.

„Tweede bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht”: een bestuurder die de tweede bestuurder onthef van zijn bedieningstaken tijdens de kruisfase van een vlucht met meerpilootbediening boven FL 200.

„Dubbelbesturing instructietijd”: vliegtijd of vluchtnabootsertijd gedurende welke iemand vlieg instructie ontvangt van een bevoegd instructeur.

„Onjuiste beoordeling”: een handeling, of het uitblijven van een handeling, van de cockpitbemanning die/dat leidt tot afwijkingen van organisatorische of vluchtgerelateerde voornemens of verwachtingen.

„Managen van onjuiste beoordelingen”: het proces van het ontdekken van en het reageren op onjuiste beoordelingen door middel van tegenmaatregelen die de gevolgen van onjuiste beoordelingen verminderen of elimineren, en de kans op onjuiste beoordelingen of ongewenste vliegtuigtoestanden kleiner maken.

▼ B

„Volwaardige vluchtnabootser (Full Flight Simulator — FFS)”: een volwaardige replica op ware grootte van de cockpit van een specifiek type of model en reeks van een luchtvaartuig, inclusief de montage van alle uitrusting en computerprogramma's die nodig zijn om het luchtvaartuig na te bootsen tijdens grond- en vliegbewegingen, een visueel systeem dat een uitzicht uit de cockpit creëert, en een bewegingssysteem.

▼ M12

„Vliegtijd”: voor vleugelvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen en powered-lift luchtvaartuigen betekent dit de totale tijd vanaf het moment dat een luchtvaartuig zich voor het eerst in beweging zet met het doel om op te stijgen tot aan het moment dat het aan het eind van de vlucht uiteindelijk tot stilstand komt;

voor helikopters betekent dit de totale tijd vanaf het moment waarop de rotorbladen van een helikopter beginnen met draaien tot het moment waarop de helikopter uiteindelijk tot stilstand komt aan het eind van de vlucht en de rotorbladen worden stilgezet;

voor luchtschepen betekent dit de totale tijd vanaf het moment waarop een luchtschip wordt losgelaten van de mast met het doel om op te stijgen tot het moment dat het luchtschip op het eind van de vlucht uiteindelijk tot stilstand komt en is bevestigd aan de mast.

▼ B

„Vliegtijd onder instrumentvliegvoorschriften (Instrument Flight Rules — IFR)”: vliegtijd gedurende welke het luchtvaartuig wordt bestuurd in overeenstemming met de instrumentvliegvoorschriften.

„Vliegtrainingsapparaat (Flight Training Device — FTD)”: een replica op ware grootte van de instrumenten, uitrusting, panelen en de stuurorganen van een specifiek vliegtuigtype in een open cockpitgebied of een gesloten cockpit, met inbegrip van het geheel van instrumenten en computerprogramma's noodzakelijk om het vliegtuig op de grond en in vlucht na te bootsen, rekening houdend met de systemen die in het apparaat zijn geïnstalleerd. Een FTD vereist geen bewegingsplatform of visueel systeem, behalve in het geval van FTD's voor helikopters niveaus 2 en 3 waar visuele systemen verplicht zijn.

„Trainingsapparaat voor vlieg- en navigatieprocedures (Flight and Navigation Procedures Trainer — FNPT)”: een opleidingsapparaat dat een cockpit voorstelt, met inbegrip van het geheel van instrumenten en computerprogramma's noodzakelijk om een vliegtuig of een klasse van vliegtuigen na te bootsen tijdens vliegbewegingen, zodanig dat de systemen reageren zoals ze dat in een vliegtuig doen.

▼ M11

„Uitsluitend op instrumenten gevlogen”: de piloten besturen het luchtvaartuig zonder externe visuele referenties, in gesimuleerde of werkelijke instrumentweersomstandigheden (IMC).

▼ M12

▼ B

„Helikopter”: luchtvaartuig dat zwaarder is dan lucht en dat in de lucht hoofdzakelijk wordt gedragen door de werking van de lucht op een of meer door een krachtbron aangedreven rotors op hoofdzakelijk verticale assen.

„Instrumentvliegtijd”: tijd gedurende welke een bestuurder van een luchtvaartuig dit luchtvaartuig tijdens de vlucht uitsluitend met behulp van instrumenten bestuurt.

„Simulatortijd”: tijd gedurende welke een bestuurder van een luchtvaartuig opleiding krijgt voor gesimuleerd instrumentvliegen in een vluchtnabootser (flight simulation training device — FSTD).

„Instrumenttijd”: instrumentvliegtijd of simulatortijd.

▼ M5

„Lineaire nadering”: een instrumentnadering waarbij de maximaal toelaatbare fout/afwijking van de geplande grondkoers bij een zijdelingse afwijking van de koerslijn is uitgedrukt in lengte-eenheden, bijvoorbeeld zeemijl.

▼ M11

„Lijnvluchten onder toezicht”: lijnvluchten na een goedgekeurde opleidingscursus voor een typebevoegdverklaring met nul vluchten of de lijnvluchten die vereist zijn uit hoofde van een verslag betreffende de gegevens voor operationele geschiktheid (OSD).

▼ M5

„LNAV”: laterale navigatie.

„LPV”: localiserprestatie met verticale begeleiding.

▼ B

„Meerpilootbediening”: voor vleugelvliegtuigen betekent dit een activiteit waarbij ten minste twee bestuurders vereist zijn, gebruikmakende van onderlinge samenwerking van de bemanning in meerpiloot-gecertificeerde of éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;

voor helikopters is dit een operatie waarbij ten minste twee bestuurders vereist zijn, gebruikmakende van onderlinge samenwerking van de bemanning aan boord van meerpiloot-gecertificeerde helikopters.

„Onderlinge samenwerking van de bemanning (Multi-crew cooperation — MCC)”: het functioneren van het cockpitpersoneel als een team van samenwerkende bemanningsleden, onder leiding van de gezagvoerder.

„Meerpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen”: voor vleugelvliegtuigen betekent dit vleugelvliegtuigen die gecertificeerd zijn voor vluchtuitvoering met een minimale bemanning van ten minste twee bestuurders;

voor helikopters, luchtschepen en powered-lift luchtvaartuigen betekent dit types luchtvaartuigen die moeten worden bestuurd met een tweede bestuurder zoals beschreven in het vlieghandboek of door de vergunning tot vluchtuitvoering of door een gelijkwaardig document.

▼ M11

„Nacht”: de periode tussen het einde van de burgerlijke avondschemering en het begin van de burgerlijke ochtendschemering of enige andere periode tussen zonsondergang en zonsopgang als bepaald door de betrokken autoriteit.

„OSD”: de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

„Andere opleidingsapparaten (Other training devices — OTD)”: andere opleidingshulpmiddelen dan vluchtnabooters die de mogelijkheid voor opleiding bieden zonder dat een volledige cockpitomgeving noodzakelijk is.

▼ M5

„Prestatiegebaseerde navigatie (PBN)”: gebiedsnavigatie op basis van prestatievereisten voor luchtvaartuigen die op een ATS-route vliegen, op basis van een instrumentnaderingsprocedure of in een aangewezen luchtruim.

▼ B

„Prestatiecriterium”: een eenvoudige, waardeerbare uitspraak ten aanzien van het verlangde resultaat van het vakbekwaamheidselement en een beschrijving van de criteria die worden gebruikt om te beoordelen of het verlangde prestatieniveau is bereikt.

„Eerste bestuurder (Pilot-in-command — PIC)”: de bestuurder aangewezen als gezagvoerder en belast met het veilige verloop van de vlucht.

„Eerste bestuurder onder supervisie (Pilot-in-command under supervision — PICUS)”: een tweede bestuurder die onder toezicht van de eerste bestuurder de werkzaamheden en functies van een eerste bestuurder uitvoert.

„Powered-lift luchtvaartuig”: een luchtvaartuig dat zijn verticaal hefvermogen en voortstuwing/hefvermogen tijdens de vlucht haalt uit rotors met variabele geometrie of motoren/voortstuwingsapparaten die zijn bevestigd aan of zich bevinden binnen de romp of de vleugels.

▼ M12

„Gemotoriseerd zweefvliegtuig”: een met een of meer motoren uitgerust zweefvliegtuig dat, bij uitgeschakelde motoren, de eigenschappen heeft van een zweefvliegtuig.

▼ B

„Privépiloot”: een bestuurder van een luchtvaartuig die houder is van een bewijs van bevoegdheid dat besturing van een luchtvaartuig tegen een geldelijke beloning verbiedt, uitgezonderd instructie- of examenactiviteiten zoals beschreven in dit deel.

▼ M11

„Bekwaamheidsproef”: demonstratie van vaardigheid ten behoeve van de verlenging of hernieuwde afgifte van bevoegdverklaringen of rechten, waarbij enig mondeling examen is inbegrepen voor zover de examinator dit verlangt.

▼ B

„Hernieuwde afgifte (van bijvoorbeeld een bevoegdverklaring of certificaat)”: de administratieve handeling, verricht nadat een bevoegdverklaring of certificaat is verlopen, waarmee de bevoegdheden van de bevoegdverklaring of het certificaat voor een nader bepaalde periode worden verlengd, nadat aan gespecificeerde eisen is voldaan.

„Verlenging” (van bijvoorbeeld een bevoegdverklaring of certificaat): de administratieve handeling verricht binnen de geldigheidsperiode van een bevoegdverklaring of certificaat die de houder toestaat de bevoegdheden van een bevoegdverklaring of certificaat voor een nader bepaalde periode uit te oefenen, nadat aan gespecificeerde eisen is voldaan.

▼ M5

„RNP APCH”: een PBN-specificatie die wordt gebruikt voor instrumentnaderingen.

„RNP APCH-operatie tot op LNAV-minima”: een 2D-instrumentnadering waarbij de laterale geleiding is gebaseerd op GNSS-plaatsbepaling.

„RNP APCH-operatie tot op LNAV/VNAV-minima”: een 3D-instrumentnadering waarbij de laterale geleiding is gebaseerd op GNSS-plaatsbepaling en de verticale geleiding, hetzij op de BaroVNAV-functie, hetzij op GNSS-plaatsbepaling met SBAS.

„RNP APCH-operatie tot op LPV-minima”: een 3D-instrumentnadering waarbij zowel de laterale als verticale geleiding is gebaseerd op GNSS-plaatsbepaling met SBAS.

„RNP AR APCH”: een navigatiespecificatie die wordt gebruikt bij instrumentnaderingen waarvoor een specifieke goedkeuring nodig is.

▼ B

„Routesector”: een vlucht die een start-, vertrek- en kruisfase van ten minste 15 minuten omvat, alsmede een aankomst-, naderings- en landingsfase.

„Zweefvliegtuig”: een luchtvaartuig dat zwaarder is dan de lucht en dat in de lucht wordt gedragen door de aerodynamische reactie van de lucht tegen de vaste liftoppervlakken, waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor.

„Eénpiloot-gecertificeerd luchtvaartuig”: een luchtvaartuig gecertificeerd voor bediening door één bestuurder.

„Vaardigheidstest”: demonstratie van vaardigheid ten behoeve van de afgifte van een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring, waarbij enig mondeling examen is inbegrepen voor zover de examinator dit verlangt.

„Solovliegtijd”: de vliegtijd gedurende welke een leerling-piloot de enige inzittende is aan boord van een luchtvaartuig.

▼ B

„Leerling-piloot in de functie van eerste bestuurder (Student pilot in command — SPIC)”: een leerling-piloot in de functie van eerste bestuurder op een vlucht met een vlieg-instructeur, waarbij voornoemde instructeur de leerling-piloot uitsluitend zal observeren en de vlucht van het vliegtuig niet zal beïnvloeden of beheersen.

„Dreiging”: gebeurtenissen of fouten die zich voordoen buiten de invloedssfeer van het cockpitpersoneel, welke de operationele complexiteit vergroten en die onder controle moeten worden gehouden om de veiligheidsmarge te behouden.

„Dreigingsmanagement”: het proces van het ontdekken van en het reageren op de dreigingen door middel van tegenmaatregelen die de gevolgen van dreigingen verminderen of elimineren, en de kans op fouten of ongewenste vliegtuigtoestanden kleiner maken.

▼ M5

„Driedimensionale (3D-)instrumentnadering”: een instrumentnadering waarbij gebruik wordt gemaakt van zowel laterale als verticale navigatiegeleiding.

▼ M12

„Zelfstartend gemotoriseerd zweefvliegtuig (Touring motor glider — TMG)”: tenzij anders bepaald volgens het certificeringsproces overeenkomstig bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012, een specifieke klasse van gemotoriseerde zweefvliegtuigen met een als één geheel gemonteerde, niet-intrekbare motor en een niet-intrekbare propeller. Het moet in staat zijn om met zijn motorvermogen te starten en te klimmen overeenkomstig het betreffende vlieg-handboek.

▼ M5

„Tweedimensionale (2D-)instrumentnadering”: een instrumentnadering waarbij alleen laterale navigatiegeleiding wordt gebruikt.

▼ B

„Type luchtvaartuig”: een indeling van luchtvaartuigen waarvoor eenzelfde typebevoegdverklaring nodig is zoals bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgelegd in overeenstemming met deel 21, en met inbegrip van alle luchtvaartuigen met hetzelfde basisontwerp, daarbij inbegrepen alle wijzigingen daarvan, behalve wijzigingen die een verandering in het vlieggedrag of in de vliegkenmerken tot gevolg hebben.

▼ M11

„Lijst van typebevoegdverklaringen en aantekeningen op het bewijs van bevoegdheid”: een lijst die door het Agentschap wordt gepubliceerde lijst op basis van het resultaat van de OSD-beoordeling, en die de vliegtuigklassen en luchtvaartuigtypes bevat met het oog op de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel.

▼ M5

„VNAV”: verticale navigatie.

▼ M14

„Operatur ta' tahrìg ibbažat fuq l-evidenza (EBT)”: tfisser organizzazzjoni li għandha ċertifikat tal-operatur tal-ajru (AOC) skont l-Anness III (il-Parti-ORO) tar-Regolament (UE) Nru 965/2012 u li implimentat programm tal-EBT approvat mill-awtorità kompetenti, skont id-dispożizzjonijiet ta' dak ir-Regolament.

„Valutazzjoni prattika tal-EBT”: tfisser metodu għall-valutazzjoni tal-prestazzjoni li jservi biex tiġi vverifikata l-prestazzjoni integrata tal-kompetenzi. Dan isehh jew f'ambjent simulat jew f'ambjent operattiv.

„Programm tal-EBT”: tfisser programm ta' valutazzjoni u tahrìg tal-bdot skont il-punt ORO.FC.231 tal-Anness III (il-Parti-ORO) tar-Regolament (UE) Nru 965/2012.

„Programm tal-EBT imħallat”: tfisser programm ta' tahrìg rikorrenti u kontrolli regolari ta' operatur previst fil-punt ORO.FC.230 tal-Anness III (il-Parti-ORO) tar-Regolament (UE) Nru 965/2012, li porzjon minnu huwa ddedikat għall-applikazzjoni tal-EBT iżda li ma jihux post il-kontrolli tal-profijenza previsti fl-Appendici 9 ta' dan l-Anness.

▼ M3

FCL.015 Aanvraag en afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van bevoegdheidsbewijzen, bevoegdverklaringen en certificaten

▼ M12

- a) Aanvragen voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor bestuurders van luchtvaartuigen en bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten en alle wijzigingen daarin moeten worden ingediend bij de bevoegde autoriteit in een vorm en op een wijze die door

▼ M12

die autoriteit zijn vastgesteld. Bij de aanvraag moet een bewijs worden gevraagd dat de kandidaten voldoen aan de eisen voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van het bewijs van bevoegdheid of certificaat, evenals bijbehorende bevoegdverklaringen of aantekeningen, vastgesteld in deze bijlage (deel FCL) en in bijlage IV (deel MED).

- b) Tenzij anders vermeld in deze bijlage, moet elke vorm van beperking of uitbreiding van de bevoegdheden die worden toegekend door een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat worden bekrachtigd op het bewijs van bevoegdheid of het certificaat door de bevoegde autoriteit.

▼ B

- c) Een persoon mag op geen enkel moment houder zijn van meer dan één bewijs van bevoegdheid per categorie luchtvaartuig afgegeven in overeenstemming met dit deel.

▼ M12

- d) Een houder van een bewijs van bevoegdheid dient aanvragen overeenkomstig punt a) in te dienen bij de bevoegde autoriteit die aangewezen is door de lidstaat waarin zijn of haar bewijs van bevoegdheid is afgegeven, naargelang het geval overeenkomstig deze bijlage (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie of bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie.
- e) De houder van een bewijs van bevoegdheid dat overeenkomstig deze bijlage (deel FCL) is afgegeven, mag bij de bevoegde autoriteit die door een andere lidstaat is aangewezen een wijziging van bevoegde autoriteit aanvragen met betrekking tot alle bewijzen van bevoegdheid in zijn bezit, zoals gespecificeerd onder d).
- f) Voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat moet de kandidaat uiterlijk zes maanden nadat hij de vaardigheidstest of vakbekwaamheidsbeoordeling heeft gehaald een aanvraag hebben ingediend.

▼ M14

- g) Voor de in deze bijlage (deel-FCL) vastgestelde eisen inzake ervaring en verlenging wordt rekening gehouden met de opleiding die is voltooid in luchtvaartuigen of in FSTD's, overeenkomstig bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012.

▼ M3**FCL.020 Leerling-piloot**

- a) Een leerling-piloot mag niet solo vliegen, tenzij toegestaan door en onder toezicht van een vlieginstrucentur.

▼ M12

- b) Voor zijn of haar eerste solovlucht moet een leerling-piloot ten minste 16 jaar oud zijn.

▼ M3**FCL.025 Theorie-examens voor afgifte van bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen****▼ B**

- a) *Verantwoordelijkheden van de kandidaat*

▼ M11

- 1) Kandidaten moeten de volledige theorie-examenreeks voor een specifiek bewijs van bevoegdheid of specifieke bevoegdverklaring afleggen onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit van dezelfde lidstaat.

▼ M7

- 2) Kandidaten mogen het theorie-examen pas afleggen wanneer ze worden voorgedragen door de gedeclareerde opleidingsorganisatie (DTO) of erkende opleidingsorganisatie (ATO) die verantwoordelijk is voor hun opleiding, nadat ze de toepasselijke onderdelen van de theorieopleiding hebben voltooid op een bevredigend niveau.
- 3) De voordracht door een DTO of ATO blijft twaalf maanden geldig. Als de kandidaat er niet in slaagt om ten minste één theorie-examen af te leggen binnen de voornoemde geldigheidsperiode, wordt de behoefte aan verdere opleiding bepaald door de DTO of ATO op basis van de behoeften van de kandidaat.

▼ M11

- b) *Normen om te slagen*
- 1) Een kandidaat slaagt voor een schriftelijk theorie-examenonderdeel wanneer hij ten minste 75 % scoort van de punten die voor dat examenonderdeel kunnen worden behaald. Er worden geen strafpunten gegeven.
 - 2) Tenzij anders bepaald in dit deel, wordt een kandidaat geacht het vereiste theorie-examen voor het betreffende bewijs van bevoegdheid als bestuurder of de bevoegdverklaring met succes te hebben afgelegd als hij of zij voor alle vereiste theorie-examens is geslaagd binnen een periode van 18 maanden, gerekend vanaf het eind van de kalendermaand waarin de kandidaat voor het eerst deelnam aan een examen.
 - 3) Als een kandidaat voor het ATPL-theorie-examen of voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als beroepsopvoer (CPL), een instrumentbevoegdverklaring (IR) of een en-route-instrumentbevoegdverklaring (EIR) na vier pogingen nog steeds niet geslaagd is voor een van de theorie-examens of niet voor alle examens geslaagd is in zes zittingen of binnen de in punt b), onder 2), vermelde periode, moet hij of zij alle theorie-examens opnieuw afleggen.

▼ M14

- 4) Als kandidaten voor de afgifte van een bevoegdheidsbewijs voor het besturen van lichte vliegtuigen (LAPL) of een bevoegdheidsbewijs als privéopvoer (PPL) na vier pogingen niet geslaagd zijn voor een van de theorie-examens of niet voor alle examens geslaagd zijn binnen de in punt b), 2, vermelde periode, moeten zij alle theorie-examens opnieuw afleggen.

▼ M11

- 5) Alvorens opnieuw aan de theorie-examens deel te nemen, moeten de kandidaten verdere opleiding volgen bij een DTO of ATO. De omvang en reikwijdte van de vereiste opleiding worden bepaald door de DTO of ATO op basis van de behoeften van de kandidaten.

▼ B

- c) *Geldigheidsperiode*
- 1) Een voldoende voor de theorie-examens blijft geldig:

▼ M12

- i) gedurende een periode van 24 maanden voor de afgifte van een LAPL of een bewijs van bevoegdheid voor privéopvoer;

▼ M3

- ii) gedurende een periode van 36 maanden voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als beroepsopvoer, een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen (IR) of een bevoegdverklaring voor „en route“-instrumentvliegen (EIR);

▼ B

- iii) de perioden in i) en ii) worden geteld vanaf de dag waarop de kandidaat slaagt voor het theorie-examen in overeenstemming met punt b), 2).
- 2) De voltooiing van het theorie-examen voor een bewijs van bevoegdheid als verkeersopvoer (ATPL) blijft geldig voor de afgifte van een ATPL gedurende een periode van 7 jaar, gerekend vanaf de meest recente geldigheidsdatum van:
 - i) een IR aangeduid op het bewijs van bevoegdheid; of
 - ii) voor helikopters, een typebevoegdverklaring voor een helikopter aangeduid op het bewijs van bevoegdheid

FCL.030 Praktische vaardigheidstest

- a) Voordat een vaardigheidstest wordt afgenomen ten behoeve van de afgifte van een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring, moet de kandidaat het vereiste theorie-examen met succes hebben voltooid, tenzij de kandidaat een geïntegreerde vliegopleiding volgt.

▼ B

Het theoretische onderwijs moet in elk geval voltooid zijn voordat de vaardigheidstests worden afgenomen.

- b) Behalve voor afgifte van een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger, moet de kandidaat voor een vaardigheidstest worden voorgedragen voor deze test door de voor de opleiding verantwoordelijke organisatie/persoon na het voltooien van de opleiding. De opleidingsgegevens moeten ter beschikking worden gesteld van de examinator.

FCL.035 Vrijstelling van vliegtijd en theoretische kennisa) *Vrijstelling van vliegtijd***▼ M3**

- 1) Tenzij anders bepaald in dit deel, moet de vliegtijd, die ten behoeve van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat wordt toegekend, in een luchtvaartuig van dezelfde categorie zijn doorgebracht als die waarvoor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat wordt verlangd.
- 2) PIC of PIC in opleiding.

▼ B

- i) Een kandidaat voor een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat wordt volledig vrijgesteld van alle vliegtijd tijdens solovluchten, dubbelbesturingsonderricht of als PIC ten behoeve van de totale vereiste vliegtijd voor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat.
- ii) Een afgestudeerde aan een geïntegreerde vliegopleiding voor ATP heeft recht op toekenning van maximaal 50 uur instrumentvliegtijd als leerling-piloot in de functie van eerste bestuurder ten behoeve van de vereiste tijd als PIC voor afgifte van het bewijs van bevoegdheid als verkeers- of beroeps-piloot en een meermotorige type- of klassebevoegdverklaring.
- iii) Een afgestudeerde aan een geïntegreerde vliegopleiding voor CPL/IR heeft recht op toekenning van maximaal 50 uur instrumentvliegtijd als leerling-piloot in de functie van eerste bestuurder ten behoeve van de vereiste tijd als PIC voor afgifte van het bewijs van bevoegdheid als beroeps-piloot en een meermotorige type- of klassebevoegdverklaring.

▼ M3

- 3) Vliegtijd als tweede bestuurder of tweede bestuurder onder toezicht. Tenzij anders is bepaald in dit deel, heeft de houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder, wanneer hij als tweede bestuurder of als tweede bestuurder onder toezicht dienst doet, recht op toekenning van alle tijd als tweede bestuurder ten behoeve van de totale vliegtijd die nodig is voor een bewijs van bevoegdheid van een hogere categorie.

▼ M14

- 4) Alle uren die worden gevlogen in vleugelvliegtuigen of TMG's waarvoor een besluit van een lidstaat is genomen overeenkomstig artikel 2, lid 8, punt a) of c), van Verordening (EU) 2018/1139 of die binnen het toepassingsgebied van bijlage I bij die verordening vallen, worden volledig meegerekend om te voldoen aan de vliegtijdvereisten van FCL.140.A, punt a), 1), en FCL.740.A, punt b), 1), ii), van deze bijlage, voor zover de volgende voorwaarden zijn vervuld:
- i) het vleugelvliegtuig of de TMG in kwestie is van dezelfde categorie en klasse als het deel-FCL-luchtvaartuig waarvoor de gevlogen uren worden meegerekend;

▼ M14

- ii) in het geval van opleidingsvluchten met een instructeur, is het gebruikte vleugelvliegtuig of TMG onderworpen aan een in ORA.ATO.135 van bijlage VII (deel-ORA) of DTO.GEN.240 van bijlage VIII (deel-DTO) gespecificeerde vergunning.

▼ B

- b) *Vrijstelling voor theoriekennis*

▼ M3

- 1) Een kandidaat die is geslaagd voor het theorie-examen voor een bewijs van bevoegdheid als verkeerspiloot heeft recht op vrijstelling van de vereiste theoriekennis voor een LAPL, het bewijs van bevoegdheid als privépiloot, het bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot en, behalve wat betreft helikopters, de IR en de EIR voor dezelfde categorie luchtvaartuigen.

▼ B

- 2) Een kandidaat die is geslaagd voor het theorie-examen voor een bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot heeft recht op vrijstelling van de vereiste theoriekennis voor een LAPL of een bewijs van bevoegdheid als privépiloot in dezelfde categorie luchtvaartuigen.
- 3) De houder van een IR of een kandidaat die is geslaagd voor het theorie-examen voor instrumentkennis voor een categorie van luchtvaartuigen heeft recht op vrijstelling ten behoeve van de vereisten voor het theorieonderwijs en het bijbehorende examen voor een IR in een andere categorie luchtvaartuigen.
- 4) De houder van een bewijs van bevoegdheid als piloot heeft recht op vrijstelling ten behoeve van de vereisten voor het theorieonderwijs en het bijbehorende examen voor een bewijs van bevoegdheid in een andere categorie van luchtvaartuigen in overeenstemming met aanhangsel 1 van dit deel.

▼ M3

- 5) Niettegenstaande punt b), 3), heeft de houder van een IR(A) die een op vakbekwaamheid gebaseerde modulaire IR(A)-cursus heeft gevolgd of de houder van een EIR enkel recht op volledige vrijstelling van het vereiste theorieonderwijs en -examen voor een IR voor een andere categorie luchtvaartuigen wanneer hij tevens is geslaagd voor het theorieonderwijs en -examen voor het IFR-deel van de in ► **M14** FCL.720.A.(a)(2)(ii)(A) ◀ voorgeschreven cursus.

▼ B

De vrijstelling is ook van toepassing op kandidaten voor een bewijs van bevoegdheid als piloot die al met succes de theorie-examens hebben afgelegd voor de afgifte van dat bewijs van bevoegdheid als piloot in een andere categorie van luchtvaartuigen, op voorwaarde dat het binnen de geldigheidsperiode van FCL.025, punt c), valt.

▼ M11**FCL.040 Uitoefenen van de bevoegdheden van bewijzen van bevoegdheid**

De uitoefening van de bevoegdheden van een bewijs van bevoegdheid hangt af van de geldigheid van de bijbehorende bevoegdverklaringen, voor zover van toepassing, en van het passende medische certificaat voor de uitgeoefende bevoegdheden.

▼ B**FCL.045 Verplichting om documenten bij zich te hebben en te tonen**

- a) Een bestuurder moet steeds een geldig bewijs van bevoegdheid en een geldig medisch certificaat bij zich dragen wanneer hij de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid uitoefent.
- b) De bestuurder moet tevens een persoonlijk identificatiedocument met een foto bij zich dragen.
- c) Een bestuurder of een leerling-piloot moet op verzoek van een bevoegd vertegenwoordiger van een bevoegde autoriteit zonder onnodig uitstel zijn vastgelegde vliegtijdgegevens ter inspectie overhandigen.
- d) Een leerling-piloot moet op alle solo-overlandvluchten een bewijs van de vereiste autorisaties volgens FCL.020, punt a), bij zich hebben.

▼ M6

- e) Een piloot die voornemens is om buiten het grondgebied van de Unie te vliegen met een luchtvaartuig dat is geregistreerd in een andere lidstaat dan die waar zijn bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning is afgegeven, is in het bezit van een gedrukte of elektronische versie van de laatste uitgave van de ICAO-bijlage, waarin een verwijzing is opgenomen naar het ICAO-registratienummer van de overeenkomst waarin de automatische validatie van bevoegdheidsbewijzen is erkend, evenals een lijst van landen die partij zijn bij die overeenkomst.

▼ B**FCL.050 Vastleggen van vliegtijd**

De bestuurder moet in een betrouwbaar document de details van alle gevlogen vluchten vastleggen op een manier die door de bevoegde autoriteit is bepaald.

▼ M11**FCL.055 Taalvaardigheid**

- a) Algemeen. Piloten van vleugelvliegtuigen, helikopters, powered-lift luchtvaartuigen en luchtschepen die gebruik moeten maken van de radiotelefoon, mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaringen niet uitoefenen, tenzij ze een taalvaardigheidsaantekening hebben op hun bewijs van bevoegdheid waaruit beheersing van de Engelse taal blijkt of de taal gebruikt voor radiocommunicatie tijdens de vlucht. Op het bewijs van bevoegdheid moeten de taal, het vaardigheidsniveau en de geldigheidsdatum worden vermeld, en het moet worden verkregen overeenkomstig een door de bevoegde autoriteit vastgestelde procedure. De taalvaardigheid moet minstens van operationeel niveau (niveau 4) zijn, overeenkomstig aanhangsel 2 van deze bijlage.
- b) De kandidaat voor een taalvaardigheidsaantekening moet, in overeenstemming met aanhangsel 2 van deze bijlage, ten minste een operationeel niveau van taalvaardigheid aantonen voor zowel het gebruik van fraseologie als gewone taal, ten overstaan van een door een bevoegde autoriteit gecertificeerde beoordelaar of een door een bevoegde autoriteit goedgekeurd orgaan voor het beoordelen van de taalvaardigheid, al naargelang van toepassing. Daartoe moet de kandidaat zijn bekwaamheid aantonen om:
 - 1) effectief te communiceren met alleen maar de stem en in situaties van persoon tot persoon;
 - 2) over algemene en werkgerelateerde onderwerpen nauwgezet en duidelijk te kunnen communiceren;
 - 3) geschikte communicatiestrategieën te gebruiken voor het uitwisselen van berichten en voor het herkennen en oplossen van misverstanden in een algemene of werkgerelateerde context;
 - 4) met succes om te kunnen gaan met de taalkundige uitdagingen die ontstaan door een complicatie of onverwachte wending van gebeurtenissen die voorkomen binnen de context van een routinematige werksituatie of communicatietaak, waarmee hij voor het overige bekend is, en
 - 5) een dialect of accent te gebruiken dat voor de luchtvaartgemeenschap begrijpelijk is.

▼ M11

- c) Uitzonderd voor piloten die hebben aangetoond te beschikken over een taalvaardigheid op expertniveau (niveau 6), in overeenstemming met aanhangsel 2 van deze bijlage, zal de taalvaardigheidsaantekening worden onderworpen aan een herbeoordeling elke:
- 1) 4 jaar, indien het aangetoonde niveau gelijk is aan niveau „operationeel” (niveau 4), of
 - 2) 6 jaar, indien het aangetoonde niveau gelijk is aan niveau „zeer goed” (niveau 5).
- d) Specifieke eisen voor houders van een bevoegdverklaring instrumentvliegen (IR) of een bevoegdverklaring voor „en route”-instrumentvliegen (EIR). Onverminderd de bovenstaande punten, moeten houders van een IR of EIR aantonen bekwaam te zijn de Engelse taal te gebruiken op een passend taalvaardigheidsniveau, zoals gedefinieerd in aanhangsel 2 van deze bijlage.
- e) Het aantonen van de taalvaardigheid en de bekwaamheid om de Engelse taal te gebruiken voor IR- of EIR-houders moet gebeuren aan de hand van een beoordelingsmethode vastgelegd door een bevoegde autoriteit.

▼ B**FCL.060 Recente ervaring****▼ M12**

- b) Vleugelvliegtuigen, helikopters, powered-lift luchtvaartuigen en luchtschepen. Een bestuurder mag geen luchtvaartuig besturen voor commercieel luchttransport of het vervoer van passagiers:

▼ B

- 1) als PIC of tweede bestuurder tenzij hij in de voorafgaande 90 dagen ten minste 3 starts, naderingen en landingen heeft uitgevoerd in een luchtvaartuig van hetzelfde type of dezelfde klasse of in een FFS die representatief is voor dat type of die klasse. De 3 starts en landingen moeten worden uitgevoerd met éénpiloot- of meerpilootbediening, naargelang van de bevoegdheden waarover de bestuurder beschikt; en
- 2) als PIC 's nachts tenzij hij:
 - i) in de voorafgaande 90 dagen ten minste 1 start, nadering en landing heeft uitgevoerd 's nachts als eerste bestuurder van een luchtvaartuig van hetzelfde type of dezelfde klasse of in een FFS die representatief is voor dat type of die klasse; of
 - ii) houder is van een IR;

▼ M3

- 3) als tweede bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht tenzij hij:
 - i) voldoet aan de eisen in punt b), 1); of
 - ii) in de voorafgaande 90 dagen ten minste 3 sectoren heeft gevlogen als bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht van een luchtvaartuig van hetzelfde type of dezelfde klasse; of
 - iii) recente opleiding en herhalingstraining voor vliegvaardigheid heeft gevolgd in een FFS met een interval van maximaal 90 dagen. De herhalingstraining mag worden gecombineerd met de herhalingstraining van de exploitant beschreven in de desbetreffende eisen van deel ORO.

▼ B

- 4) Wanneer een bestuurder bevoegd is om met meer dan één type luchtvaartuig met soortgelijk vlieggedrag en soortgelijke exploitatiekenmerken te vliegen, mogen de 3 onder 1) vereiste starts, naderingen en landingen worden uitgevoerd zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met deel 21.

▼ B

- 5) Wanneer een bestuurder bevoegd is om met meer dan één type niet-complexe helikopter met soortgelijk vlieggedrag en soortgelijke exploitatiekenmerken te vliegen, zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met deel 21, mogen de 3 starts, naderingen en landingen vereist in punt 1) worden uitgevoerd in slechts één van de types, op voorwaarde dat de piloot ten minste 2 uur heeft gevlogen in elk van de helikoptertypes in de voorafgaande zes maanden.
- c) Specifieke eisen voor commercieel luchtvervoer
- 1) Voor commercieel luchtvervoer kan de periode van 90 dagen beschreven in het bovenstaande punt b), onder 1) en 2), worden verlengd tot maximaal 120 dagen zolang de bestuurder lijnvluchten uitvoert onder toezicht van een instructeur of examiner voor typebevoegdverklaring.

▼ M11

- 2) Indien de piloot niet voldoet aan de eis onder 1), moet hij een trainingsvlucht uitvoeren met een instructeur die overeenkomstig subdeel J gekwalificeerd is om als instructeur op te treden voor dat type luchtvaartuig. De trainingsvlucht wordt uitgevoerd in het luchtvaartuig of een FFS van het te gebruiken type luchtvaartuig en heeft minstens betrekking op de eisen van punt b), onder 1) en 2).

▼ M4**FCL.065 Beperking van de bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid die 60 jaar of ouder zijn in commercieel luchtvervoer**

- a) 60-64 jaar. Vleugelvliegtuigen en helikopters. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, uitgezonderd als lid van een bemanning bestaande uit meerdere bestuurders.

▼ M12

- b) 65 jaar. Houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar hebben bereikt, mogen niet fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.

▼ B**FCL.070 Intrekking, schorsing en beperking van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten**

- a) Bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten afgegeven in overeenstemming met dit deel kunnen worden beperkt, geschorst of ingetrokken door de bevoegde autoriteit wanneer de bestuurder niet voldoet aan de eisen van dit deel, deel Medisch of de toepasselijke operationele eisen, in overeenstemming met de voorwaarden en procedures vastgelegd in het deel ARA.
- b) Wanneer een bewijs van bevoegdheid wordt geschorst of ingetrokken, zal de bestuurder het bewijs van bevoegdheid of certificaat onmiddellijk teruggeven aan de bevoegde autoriteit.

SUBDEEL B

BEVOEGDHEIDSBEWIJS ALS RECREATIEF PILOOT — LAPL

SECTIE 1

*Algemene eisen***▼ M12****FCL.100 LAPL — Minimumleeftijd**

Kandidaten voor een LAPL voor vleugelvliegtuigen en helikopters moeten ten minste 17 jaar oud zijn.

▼ B**FCL.105 LAPL — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) Algemeen. De houder van een LAPL is bevoegd om op te treden als PIC in de toepasselijke categorie van luchtvaartuigen tijdens niet-commerciële vluchten zonder financiële tegenprestatie.
- b) Voorwaarden. Een kandidaat voor een LAPL moet voldoen aan de eisen voor de relevante categorie van luchtvaartuigen en, indien van toepassing, voor de klasse of het type van luchtvaartuig dat bij de vaardigheidstest wordt gebruikt.

FCL.110 LAPL — Vrijstelling voor dezelfde luchtvaartuigcategorie

- a) Een kandidaat voor een LAPL die houder is geweest van een ander bewijs van bevoegdheid voor dezelfde luchtvaartuigcategorie krijgt volledige vrijstelling ten behoeve van de eisen van de LAPL in die luchtvaartuigcategorie.
- b) Onverminderd de bovenstaande alinea moet de kandidaat, als het bewijs van bevoegdheid is verlopen, slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met FCL.125 voor de afgifte van een LAPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie.

▼ M7**FCL.115 LAPL — Opleiding**

- a) Een kandidaat voor een LAPL moet een opleiding afronden aan een DTO of ATO.
- b) De opleiding moet theoretische kennis en vliegstructuur bevatten die toepasselijk zijn voor de bevoegdheden van de aangevraagde LAPL.
- c) Het theoretische onderwijs en de vliegstructuur kunnen worden voltooid aan een andere DTO of ATO dan die waar de kandidaten hun opleiding zijn begonnen.

▼ M11

- d) Voor de opleiding voor de klassebevoegdverklaring voor éénmotorige vleugelvliegtuigen met zuigermotor (zee), moet rekening worden gehouden met de elementen van aanhangsel 9 van deze bijlage, punt 7 (klassebevoegdverklaringen — zee) van sectie B (Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen).

▼ M12**FCL.120 LAPL — Theorie-examen**

Kandidaten voor een LAPL moeten blijk geven van een niveau van theoretische kennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden door het afleggen van examens over de volgende onderwerpen:

- a) algemene onderwerpen:
 - luchtvaartwetgeving,
 - menselijke prestaties,
 - meteorologie,
 - communicatie, en
 - navigatie;
- b) specifieke onderwerpen betreffende de verschillende luchtvaartuigcategorieën:
 - beginselen van het vliegen,
 - operationele procedures,
 - vluchtprestaties en planning, en
 - algemene kennis van het luchtvaartuig.

▼B**FCL.125 LAPL — Vaardigheidstest**

- a) Aan de hand van een vaardigheidstest moet een kandidaat voor een LAPL blijk geven van de vaardigheid om, als PIC in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.
- b) Kandidaten voor de vaardigheidstest moeten vlieg instructie hebben gekregen in dezelfde klasse of hetzelfde type luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest. De bevoegdheden worden beperkt tot de klasse of het type dat wordt gebruikt voor de vaardigheidstest totdat verdere uitbreidingen in het bewijs van bevoegdheid worden aangetekend, in overeenstemming met onderhavig subdeel.
- c) *Slagingscriteria*
 - 1) De vaardigheidstest bestaat uit verschillende secties die de verschillende fasen van een vlucht voorstellen in overeenstemming met de luchtvaartuigcategorie waarmee wordt gevlogen.
 - 2) Wanneer een kandidaat zakt voor een item van een sectie is hij niet geslaagd voor de volledige sectie. Als een kandidaat zakt voor slechts 1 sectie, moet hij enkel die sectie opnieuw afleggen. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 1 sectie is hij niet geslaagd voor de volledige test.
 - 3) Als de test moet worden herhaald in overeenstemming met punt 2, zal een onvoldoende voor een sectie, met inbegrip van de secties waarvoor een voldoende werd behaald tijdens een vorige poging, leiden tot een onvoldoende voor de volledige test.
 - 4) Kandidaten die na 2 pogingen niet slagen voor alle secties van de test, moeten verdere praktijkopleiding volgen.

*SECTIE 2**Specifieke eisen voor de LAPL voor vleugelvliegtuigen — LAPL(A)***▼M11****FCL.105.A LAPL(A) — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) Bevoegdheden

Houders van een LAPL voor vleugelvliegtuigen zijn bevoegd om op te treden als PIC op éénmotorige zuigervliegtuigen — land (SEP(land)), éénmotorige zuigervliegtuigen — zee (SEP(zee)) of TMG's met een maximale startmassa van 2000 kg of lichter, en het vervoeren van maximaal 3 passagiers, zodat er altijd maximaal 4 personen aan boord van het luchtvaartuig zijn.

- b) Voorwaarden

- 1) Houders van een LAPL(A) mogen enkel passagiers vervoeren zodra ze 10 uur vliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen of TMG's hebben uitgevoerd na afgifte van het bewijs van bevoegdheid.
- 2) Houders van een LAPL(A) die voorheen houder waren van een ATPL(A), een MPL(A), een CPL(A) of een PPL(A) worden vrijgesteld van de eisen van punt b), onder 1).

▼B**FCL.110.A LAPL(A) — Ervaringseisen en vrijstellingen**

- a) Kandidaten voor een LAPL(A) moeten ten minste 30 uur vlieg instructie hebben ontvangen in vleugelvliegtuigen of TMG's, met inbegrip van ten minste:

▼ B

- 1) 15 uur dubbelbesturingsonderricht in de klasse waarmee de vaardigheidstest wordt afgelegd;
- 2) 6 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 3 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 150 km (80 NM), gedurende welke 1 landing met volledige stilstand moet worden uitgevoerd op een ander luchtvaartterrein dan het luchtvaartterrein van vertrek.

▼ M12

- b) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een SPL die is afgegeven overeenkomstig bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, met inbegrip van de bevoegdheden om met TMG's te vliegen. Kandidaten voor een LAPL(A) die houder zijn van een SPL met de bevoegdheden om TMG's te vliegen, moeten ten minste 21 uur op TMG's hebben gevlogen na de aantekening van de TMG-bevoegdheden en moeten voldoen aan de eisen van FCL.135.A, onder a), voor vleugelvliegtuigen.

▼ M7

- c) Vrijstelling. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC kunnen vrijstelling krijgen ten behoeve van de eisen onder a).

De omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de DTO of ATO waar de bestuurder de opleidingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

- 1) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;
- 2) 50 % van de uren opgelegd in punt a) overschrijden;
- 3) de eisen onder a), 2) omvatten.

▼ B**FCL.135.A LAPL(A) — Uitbreiding van bevoegdheden naar een andere klasse of variant van vleugelvliegtuigen**

- a) De bevoegdheden van een LAPL(A) zijn beperkt tot de klasse en variant van vleugelvliegtuigen of TMG's die bij de vaardigheidstest werden gebruikt. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder het volgende heeft voltooid in een andere klasse:

- 1) 3 uur vlieg instructie, met inbegrip van:
 - i) 10 starts en landingen onder dubbelbesturing, en
 - ii) 10 solostarts en -landingen onder toezicht;
- 2) een vaardigheidstest om bewijs te leveren van een adequaat niveau van praktische vaardigheden voor de nieuwe klasse. Tijdens deze vaardigheidstest moet de kandidaat ook aantonen aan de examinator dat hij over een adequaat niveau van theoretische kennis beschikt met betrekking tot de nieuwe klasse wat betreft de volgende onderwerpen:
 - i) operationele procedures,
 - ii) vluchtprestaties en -planning,
 - iii) algemene kennis van het luchtvaartuig.

▼ M11

- b) Om zijn bevoegdheden uit te breiden naar een andere variant in een klasse, moet een piloot een verschillen- of familiarisatietraining volgen. De verschillenttraining moet worden aangetekend in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur.

▼ M12

- c) Kandidaten voor de uitbreiding van bevoegdheden van de LAPL(A) naar TMG die ook houder zijn van een SPL in overeenstemming met bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, met inbegrip van de bevoegdheden om met TMG's te vliegen, krijgen volledige vrijstelling van de vereisten onder a).

▼ M11**FCL.140.A LAPL(A) — Eisen inzake recentheid**

- a) Houders van een LAPL(A) mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid alleen uitoefenen als ze in de voorbije 2 jaar aan de volgende voorwaarden hebben voldaan als piloot van vleugelvliegtuigen of TMG's:

- 1) ze hebben ten minste 12 uur vliegtijd als PIC of vliegervaring met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, waaronder:

— 12 starts en landingen;

— herhalingsstraining van ten minste 1 uur totale vliegtijd met een instructeur;

- 2) ze zijn geslaagd in een LAPL(A)-vaardigheidstest met een examiner. Het programma van de vaardigheidstest moet gebaseerd zijn op de vaardigheidstest voor de LAPL(A);

- b) Als houders van een LAPL (A) houder zijn van zowel een SEP(land)- als een SEP(zee)-klassebevoegdverklaring, mogen zij aan de eisen van punt a), onder 1), voldoen in om het even welke klasse of combinatie van klassen die geldig is voor beide klassebevoegdverklaringen. Daartoe moet ten minste 1 uur van de vereiste tijd als PIC en 6 van de vereiste 12 starts en landingen worden uitgevoerd in elke klasse.

▼ B*SECTIE 3**Specifieke eisen voor de LAPL voor helikopters — LAPL(H)***FCL.105.H LAPL(H) — Bevoegdheden**

Houders van een LAPL voor helikopters zijn bevoegd om op te treden als PIC op éénmotorige helikopters met een maximale startmassa van 2 000 kg of lichter, en het vervoeren van maximaal 3 passagiers, zodat er nooit meer dan 4 personen aan boord zijn.

FCL.110.H LAPL(H) — Ervaringseisen en vrijstellingen

- a) Kandidaten voor een LAPL(H) moeten 40 uur vlieg instructie hebben ontvangen in helikopters. Ten minste 35 uur daarvan moet worden gevlogen in het type helikopter dat zal worden gebruikt voor de vaardigheidstest. De vlieg instructie moet ten minste het volgende omvatten:

- 1) 20 uur dubbelbesturingsonderricht; en

- 2) 10 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 5 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 150 km (80 NM), gedurende welke 1 landing met volledige stilstand moet worden uitgevoerd op een ander luchtvaartterrein dan het luchtvaartterrein van vertrek.

▼ M7

- b) Vrijstelling. Kandidaten met voorafgaande ervaring als PIC kunnen vrijstelling krijgen ten behoeve van de eisen onder a).

▼ M7

De omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de DTO of ATO waar de bestuurder de opleidingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

- 1) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;
- 2) 50 % van de uren opgelegd in punt a) overschrijden;
- 3) de eisen onder a), 2) omvatten.

▼ B**FCL.135.H LAPL(H) — Uitbreiding van bevoegdheden naar een andere klasse of variant van helikopter**

a) De bevoegdheden van een LAPL(H) zijn beperkt tot het specifieke type en de specifieke variant van helikopter die bij de vaardigheidstest werd gebruikt. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder het volgende heeft voltooid:

- 1) 5 uur vlieg instructie, met inbegrip van:
 - i) 15 starts, naderingen en landingen onder dubbelbesturing;
 - ii) 15 solostarts, -naderingen en -landingen onder toezicht;
- 2) een vaardigheidstest om bewijs te leveren van een adequaat niveau van praktische vaardigheden voor het nieuwe type. Tijdens deze vaardigheidstest moet de kandidaat ook aantonen aan de examinerator dat hij over een adequaat niveau van theoretische kennis beschikt met betrekking tot het nieuwe type wat betreft de volgende onderwerpen:
 - operationele procedures,
 - vluchtprestaties en -planning,
 - algemene kennis van het luchtvaartuig.

b) Vooraleer de houder van een LAPL(H) de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid kan uitoefenen op een andere variant van helikopter dan werd gebruikt voor de vaardigheidstest, moet de bestuurder een verschillen- en familiarisatietraining volgen, zoals bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid volgens deel 21. De verschillentraining moet worden aangegeven in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur.

▼ M11**FCL.140.H LAPL(H) — Eisen inzake recentheid**

Houders van een LAPL(H) mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid enkel uitoefenen in een specifiek type wanneer ze gedurende de afgelopen twaalf maanden:

- a) minstens zes uren vliegtijd hebben gehad als PIC of vliegervaring met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, waaronder zes starts, naderingen en landingen, en een herhalings training van ten minste 1 uur totale vliegtijd hebben gevolgd met een instructeur;
- b) met succes een bekwaamheidsproef hebben afgelegd met een examinerator in het specifiek type alvorens de uitoefening van de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid te hervatten. Het programma van de vaardigheidstest moet gebaseerd zijn op de vaardigheidstest voor de LAPL(H).

▼ M12

▼ B

SUBDEEL C

▼ M12***BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS PRIVÉPILOOT (PPL)*****▼ B***SECTIE 1**Algemene eisen***▼ M12****FCL.200 Minimumleeftijd**

Kandidaten voor een PPL moeten ten minste 17 jaar oud zijn.

▼ B**FCL.205 Voorwaarden**

Kandidaten voor de afgifte van een PPL moeten voldoen aan de eisen voor de klasse- of typebevoegdverklaring van het luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest, zoals bepaald in subdeel H.

▼ M7**FCL.210 Opleidingscursus****▼ M12**

- a) Kandidaten voor een PPL moeten een opleidingscursus voltooien aan een ATO of DTO.
- b) De cursus moet theoretiekennis en vlieg instructie bevatten die toepasselijk zijn voor de bevoegdheden van de aangevraagde PPL.

▼ M7

- c) Het theorieonderwijs en de vlieg instructie kunnen worden voltooid aan een andere DTO of ATO dan die waar de kandidaten hun opleiding zijn begonnen.

▼ M12**FCL.215 Theorie-examen**

Kandidaten voor een PPL moeten blijk geven van een niveau van theoretiekennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden door het afleggen van examens over de volgende onderwerpen:

- a) algemene onderwerpen:
 - luchtvaartwetgeving,
 - menselijke prestaties,
 - meteorologie,
 - communicatie, en
 - navigatie;
- b) specifieke onderwerpen betreffende de verschillende luchtvaartuigcategorieën:
 - beginselen van het vliegen,
 - operationele procedures,
 - vluchtprestaties en planning, en
 - algemene kennis van het luchtvaartuig.

▼ B**FCL.235 Vaardigheidstest****▼ M14**

- a) Aan de hand van een vaardigheidstest moeten kandidaten voor een PPL blijk geven van de vaardigheid om als PIC in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

▼ M12

- b) Kandidaten voor de vaardigheidstest moeten vlieg instructie hebben gekregen in dezelfde klasse of hetzelfde type luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest.

▼ B

- c) Slagingscriteria
- 1) De vaardigheidstest bestaat uit verschillende secties die de verschillende fasen van een vlucht voorstellen in overeenstemming met de luchtvaartuigcategorie waarmee wordt gevlogen.

▼ M3

- 2) Wanneer een kandidaat zakt voor een item van een sectie, zakt hij voor de volledige sectie. Als een kandidaat zakt voor slechts 1 sectie, moet hij enkel die sectie opnieuw afleggen. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan 1 sectie, zakt hij voor de volledige test.

▼ B

- 3) Als de test moet worden herhaald in overeenstemming met punt 2), zal een onvoldoende voor een sectie, met inbegrip van de delen waarvoor een voldoende werd behaald tijdens een vorige poging, leiden tot een onvoldoende voor de volledige test.
- 4) Kandidaten die na 2 pogingen niet slagen voor alle secties van de test, moeten verdere opleiding volgen.

*SECTIE 2**Specifieke eisen voor de PPL voor vleugelvliegtuigen — PPL(A)***FCL.205.A PPL(A) — Bevoegdheden****▼ M11**

- a) Houders van een PPL(A) zijn bevoegd om, zonder financiële tegenprestatie, op te treden als PIC of tweede piloot van luchtvaartuigen of TMG's tijdens niet-commerciële vluchtuitvoeringen en om alle bevoegdheden van houders van een LAPL(A) uit te oefenen.

▼ B

- b) Niettegenstaande de bovenstaande alinea, mag de houder van een PPL(A) met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:
- 1) het geven van vlieg instructie voor de LAPL(A) of PPL(A);
- 2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen van bevoegdheid;

▼ M3

- 3) de opleiding, toetsing en bekwaamheidsbeoordeling met betrekking tot de bevoegdverklaringen of certificaten die horen bij deze bewijzen van bevoegdheid.

▼ B**FCL.210.A PPL(A) — Ervaringseisen en vrijstellingen****▼ M4**

- a) Kandidaten voor een PPL(A) moeten ten minste 45 uur vlieg instructie hebben ontvangen in vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan er 5 voltooid mogen zijn in een FSTD, met inbegrip van ten minste:
- 1) 25 uur dubbelbesturingsonderricht, en
- 2) 10 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 5 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 270 km (150 NM), gedurende welke landingen met volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op 2 luchtvaarterreinen die verschillen van het luchtvaarterrein van vertrek.

▼ M7

- b) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een LAPL(A). Kandidaten voor een PPL(A) die houder zijn van een LAPL(A) moeten ten minste 15 uur hebben gevlogen op vleugelvliegtuigen na de afgifte van de LAPL(A), waarvan ten minste 10 uur vlieg instructie in een opleidingscursus aan een DTO of ATO. Deze opleidingscursus moet ten minste 4 uur solovliegtijd onder toezicht bevatten, met inbegrip van ten minste 2 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 270 km (150 NM), gedurende welke landingen met volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op 2 luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.

▼ M12

- c) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een SPL afgegeven overeenkomstig bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, met inbegrip van de bevoegdheden om met TMG's te vliegen. Kandidaten voor een PPL(A) die houders zijn van een SPL met de bevoegdheden om met TMG's te vliegen, moeten het onderstaande hebben voltooid:

- 1) ten minste 24 uur vliegtijd in een TMG na aantekening van de TMG-bevoegdheden; en

▼ M7

- 2) ten minste 15 uur vlieg instructie in vleugelvliegtuigen in een opleidingscursus aan een DTO of ATO, met inbegrip van ten minste de eisen onder a), 2).

▼ B

- d) Vrijstelling. Kandidaten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid voor een andere categorie luchtvaartuig, behalve luchtballonnen, krijgen een vrijstelling van 10 % van hun totale vliegtijd als PIC op dergelijke luchtvaartuigen begrensd tot een maximum van 10 uur. De omvang van de vrijstelling mag in geen geval dienen ten behoeve van de eisen onder a), 2).

*SECTIE 3**Specifieke eisen voor de PPL voor helikopters — PPL(H)***FCL.205.H PPL(H) — Bevoegdheden****▼ M11**

- a) Houders van een PPL(H) zijn bevoegd om, zonder financiële tegenprestatie, op te treden als PIC of tweede piloot van helikopters tijdens niet-commerciële vluchtuitvoeringen en om alle bevoegdheden uit te oefenen van houders van een LAPL(H).

▼ B

- b) Niettegenstaande de bovenstaande paragraaf, mag de houder van een PPL(H) met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:

- 1) het geven van vlieg instructie voor de LAPL(H) of PPL(H);
- 2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen van bevoegdheid;

▼ M3

- 3) de opleiding, toetsing en bekwaamheidsbeoordeling met betrekking tot de bevoegdverklaringen en certificaten die horen bij dit bewijs van bevoegdheid.

▼ B**FCL.210.H PPL(H) — Ervaringseisen en vrijstellingen**

- a) Kandidaten voor een PPL(H) moeten ten minste 45 uur vlieg instructie hebben ontvangen in helikopters, waarvan er 5 voltooid mogen zijn in een FNPT of FFS, met inbegrip van ten minste:

▼ B

- 1) 25 uur dubbelbesturingsonderricht; en
- 2) 10 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 5 uur solo-overlandvluchten met ten minste 1 overlandvlucht van ten minste 185 km (100 NM), met landingen met volledige stilstand op 2 luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.
- 3) 35 van de 45 uur vlieg instructie moeten zijn ontvangen in hetzelfde type helikopter dat gebruikt wordt tijdens de vaardigheidstest.

▼ M7

- b) Specifieke eisen voor kandidaten die houder zijn van een LAPL(H). Een kandidaat voor een PPL(H) die houder is van een LAPL(H), moet een opleidingscursus voltooien aan een DTO of ATO. Deze opleidingscursus moet ten minste 5 uur dubbelbesturingsonderricht bevatten en ten minste 1 solo-overlandvlucht onder toezicht van ten minste 185 km (100 NM), met landingen met volledige stilstand op 2 luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.

▼ B

- c) Kandidaten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid voor een andere categorie luchtvaartuig, behalve luchtballonnen, krijgen een vrijstelling van 10 % van hun totale vliegtijd als PIC op dergelijke luchtvaartuigen begrensd tot een maximum van 6 uur. De omvang van de vrijstelling mag in geen geval dienen ten behoeve van de eisen onder a), 2).

*SECTIE 4**Specifieke eisen voor de PPL voor luchtschepen — PPL(As)***FCL.205.As PPL(As) — Bevoegdheden**

- a) De houder van een PPL(As) is bevoegd om op te treden als PIC of tweede bestuurder van luchtschepen tijdens niet-commerciële vluchtuitvoeringen zonder financiële tegenprestatie.
- b) Niettegenstaande de bovenstaande paragraaf, mag de houder van een PPL(As) met bevoegdheden als instructeur of examiner een financiële tegenprestatie ontvangen voor:
 - 1) het geven van vlieg instructie voor de PPL(As);
 - 2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor deze bewijzen van bevoegdheid;

▼ M3

- 3) de opleiding, toetsing en bekwaamheidsbeoordeling met betrekking tot de bevoegdverklaringen of certificaten die horen bij dit bewijs van bevoegdheid.

▼ B**FCL.210.As PPL(As) — Ervaringseisen en vrijstellingen**

- a) Kandidaten voor een PPL(As) moeten ten minste 35 uur vlieg instructie hebben ontvangen in luchtschepen, waarvan er 5 voltooid mogen zijn in een FSTD, met inbegrip van ten minste:
 - 1) 25 uur dubbelbesturingsonderricht, met inbegrip van:
 - i) 3 uur vliegopleiding in overlandvluchten, waaronder 1 overlandvlucht van ten minste 65 km (35 NM);
 - ii) 3 uur instrumentinstructie;
 - 2) 8 starts en landingen op een luchtvaartterrein, met inbegrip van aan- en afmeerprocedures;
 - 3) 8 uur solovliegtijd onder toezicht.

▼ M12

- b) Kandidaten die houder zijn van een BPL afgegeven overeenkomstig bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en die gekwalificeerd zijn om met luchtschepen met hete lucht te vliegen, krijgen een vrijstelling van 10 % van hun totale vliegtijd als PIC op dergelijke luchtschepen begrensd tot een maximum van 5 uur.

▼ B

SUBDEEL D

BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS BEROEPSPILOOT — CPL

SECTIE 1

*Algemene eisen***FCL.300 CPL — Minimumleeftijd**

Een kandidaat voor een CPL moet ten minste 18 jaar oud zijn.

FCL.305 CPL — Bevoegdheden en voorwaarden

- a) Bevoegdheden. De bevoegdheden van de houder van een CPL bestaan, binnen de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, uit:
- 1) het uitoefenen van alle bevoegdheden van de houder van een LAPL en een PPL;
 - 2) het optreden als PIC of tweede bestuurder op een luchtvaartuig dat betrokken is bij vluchtuitvoeringen behalve commercieel luchtvervoer;
 - 3) het optreden als PIC tijdens commercieel luchtvervoer van éénpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen, rekening houdend met de beperkingen in FCL.060 en in dit subdeel;
 - 4) het optreden als tweede bestuurder bij commercieel vervoer door de lucht, rekening houdend met de beperkingen in FCL.060.
- b) Voorwaarden. Kandidaten voor de afgifte van een CPL moeten voldoen aan de eisen voor de klasse- of typebevoegdverklaring van het luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest.

FCL.310 CPL — Theorie-examens

Een kandidaat voor een CPL moet blijk geven van een niveau van kennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden over de volgende onderwerpen:

- luchtvaartwetgeving,
- algemene kennis van het luchtvaartuig — vliegtuigconstructie/systemen/voortstuwingsinrichting,
- algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten,
- massa en zwaartepuntsligging,
- vliegtuigprestaties,
- vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,
- menselijke prestaties,
- meteorologie,
- algemene navigatie,
- radionavigatie,
- operationele procedures,

▼ B

- beginselen van het vliegen,
- VFR-communicatie (Visual Flight Rules).

FCL.315 CPL — Opleidingscursus

Een kandidaat voor een CPL moet theorieonderwijs en vlieg instructie hebben gevolgd aan een ATO in overeenstemming met aanhangsel 3 van dit deel.

FCL.320 CPL — Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 4 van dit deel, moet een kandidaat voor een CPL blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, de relevante procedures en manoeuvres uit te kunnen voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

*SECTIE 2**Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen — CPL(A)***▼ M4****FCL.315.A CPL — Opleidingscursus**

De theoriekennis en vlieg instructie voor de afgifte van een CPL(A) omvatten opleiding voor het voorkomen en herstellen van storingen.

▼ B**FCL.325.A CPL(A) — Specifieke eisen voor houders van een MPL**

Vóór het uitoefenen van de bevoegdheden van een CPL(A) moet de houder van een MPL het onderstaande hebben voltooid met vleugelvliegtuigen:

- a) 70 uur vliegtijd:
 - 1) als PIC; of
 - 2) waarvan ten minste 10 uur als PIC en de resterende vliegtijd als PIC onder toezicht (PICUS).

Van deze 70 uur moet 20 uur VFR-overlandvliegtijd zijn als PIC, of overlandvliegtijd bestaande uit ten minste 10 uur als PIC en 10 uur als PICUS. Daarin begrepen is een VFR-overlandvlucht van ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke op twee verschillende luchtvaarterreinen wordt geland met volledige stilstand, gevlogen als PIC;
- b) de elementen van de modulaire cursus voor CPL(A) zoals bepaald in paragrafen 10, onder a), en 11 van aanhangsel 3, E van dit deel, en
- c) de vaardigheidstest voor CPL(A) in overeenstemming met FCL.320.

SUBDEEL E

MEERPILOOT BEWIJS VAN BEVOEGDHEID — MPL**FCL.400.A MPL — Minimumleeftijd**

Een kandidaat voor een MPL moet ten minste 18 jaar oud zijn.

FCL.405.A MPL — Bevoegdheden

- a) De houder van een MPL is bevoegd om op te treden als tweede bestuurder in een met een tweede bestuurder te bedienen vliegtuig.
- b) De houder van een MPL kan de extra bevoegdheden verwerven van:
 - 1) de houder van een PPL(A) op voorwaarde dat aan de vereisten voor de PPL(A), gespecificeerd in subdeel C, is voldaan;

▼ B

- 2) een CPL(A), op voorwaarde dat aan de vereisten gespecificeerd in FCL.325.A is voldaan.
- c) De bevoegdheden van de IR(A) van de houder van een MPL zijn beperkt tot vleugelvliegtuigen die moeten worden bediend met een tweede bestuurder. De bevoegdheden van de IR(A) kunnen worden uitgebreid naar éénpilootoperaties met vleugelvliegtuigen, op voorwaarde dat de houder van het bewijs van bevoegdheid de vereiste opleiding heeft voltooid om te fungeren als PIC in éénpilootoperaties die uitsluitend aan de hand van instrumenten worden uitgevoerd en geslaagd is voor de vaardigheidstest van de IR(A) als éénpiloot.

▼ M8**FCL.410.A MPL — Opleidingscursus en theorie-examens**

a) Cursus

Kandidaat voor een MPL moeten een opleidingscursus voor theoriekennis en vlieg instructie hebben gevolgd bij een ATO in overeenstemming met aanhangsel 5 bij deze bijlage (Deel-FCL).

b) Examen

Kandidaten voor een MPL moeten aantonen dat zij beschikken over een niveau van theoretische kennis dat passend is voor houders van een ATPL(A), in overeenstemming met FCL.515, en voor een meerpiloot-typebevoegdverklaring.

▼ B**FCL.415.A MPL — Praktische vaardigheden**

- a) De kandidaat voor een MPL moet, aan de hand van een doorlopende beoordeling, de vereiste vaardigheden hebben aangetoond ter voldoening aan de vakbekwaamheidsonderdelen zoals gespecificeerd in aanhangsel 5 van dit deel, als sturende piloot en als niet-sturende piloot, in een meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren, gecertificeerd voor bediening door een minimale bemanning van ten minste twee bestuurders, onder VFR en IFR.
- b) Na voltooiing van de opleidingscursus moet de kandidaat slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, teneinde blijk te geven van de vaardigheid om de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend. De vaardigheidstest moet worden afgelegd in het type vleugelvliegtuig dat wordt gebruikt in de voortgezette fase van de geïntegreerde opleidingscursus voor MPL of in een FFS die representatief is voor hetzelfde type.

SUBDEEL F

BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS VERKEERSPILOOT — ATPL*SECTIE 1**Algemene eisen***FCL.500 ATPL — Minimumleeftijd**

Een kandidaat voor een ATPL moet ten minste 21 jaar oud zijn.

FCL.505 ATPL — Bevoegdheden

- a) De bevoegdheden van de houder van een ATPL bestaan, binnen de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, uit:
- 1) het uitoefenen van alle bevoegdheden van de houder van een LAPL, een PPL en een CPL;
 - 2) het optreden als PIC in luchtvaartuigen betrokken bij commercieel luchtvervoer.
- b) Kandidaten voor de afgifte van een ATPL moeten voldoen aan de eisen voor de typebevoegdverklaring van het luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest.

▼B**FCL.515 ATPL — Opleidingscursus en theorie-examens**

- a) Cursus. Een kandidaat voor een ATPL moet een opleidingscursus hebben gevolgd aan een ATO. De cursus moet ofwel een geïntegreerde opleidingscursus of een modulaire cursus zijn, in overeenstemming met aanhangsel 3 van dit deel.
- b) Examen. Een kandidaat voor een ATPL moet blijk geven van een niveau van kennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden over de volgende onderwerpen:
- luchtvaartwetgeving,
 - algemene kennis van het luchtvaartuig — vliegtuigconstructie/systemen/voorstuwingsinrichting,
 - algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten,
 - massa en zwaartepuntsligging,
 - vliegtuigprestaties,
 - vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,
 - menselijke prestaties,
 - meteorologie,
 - algemene navigatie,
 - radionavigatie,
 - operationele procedures,
 - beginselen van het vliegen,
 - VFR-communicatie,
 - IFR-communicatie.

*SECTIE 2**Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen — ATPL(A)***FCL.505.A ATPL(A) — Beperking van bevoegdheden voor bestuurders die voordien houder waren van een MPL**

Als de houder van een ATPL(A) voordien enkel houder was van een MPL, worden de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid beperkt tot meerpijlootbediening, tenzij de houder voldoet aan FCL.405.A, punt b), 2) en punt c), voor éénpijlootoperaties.

FCL.510.A ATPL(A) — Toelatingseisen, ervaring en vrijstellingen

- a) Toelatingseisen. Een kandidaat voor een ATPL(A) moet houder zijn van:
- 1) een MPL; of
 - 2) een CPL(A) en een meermotorige IR voor vleugelvliegtuigen. In dit geval moet de kandidaat ook MCC instructie hebben gekregen.
- b) Ervaring. Kandidaten voor een ATPL(A) moeten ten minste 1 500 uur hebben gevlogen in vleugelvliegtuigen, met inbegrip van ten minste:
- 1) 500 uur als meerpijlootbediening in vleugelvliegtuigen;
 - 2) i) 500 uur als PIC onder toezicht; of
 - ii) 250 uur als PIC; of

▼ B

- iii) 250 uur, met inbegrip van ten minste 70 uur als PIC, en de resterende vliegtijd als PIC onder toezicht;
- 3) 200 uur overlandvliegtijd waarvan ten minste 100 uur als PIC of PIC onder toezicht;
- 4) 75 uur instrumenttijd waarvan maximaal 30 uur simulatortijd; en
- 5) 100 uur nachtvluchten als PIC of tweede bestuurder.

Van de 1 500 uur vliegtijd mag een maximum van 100 uur zijn volbracht in een FFS en FNPT. Van die 100 uur mag ten hoogste 25 uur zijn gedaan in een FNPT.

c) Vrijstelling.

- 1) Houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van andere categorieën van luchtvaartuigen krijgen vrijstelling voor vliegtijd met een maximum van:
 - i) voor TMG's of zweefvliegtuigen, 30 uur gevlogen als PIC;
 - ii) voor helikopters, 50 % van alle vliegtijd eisen onder punt b).

▼ M3

- 2) Houders van een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige, afgegeven volgens toepasselijke nationale regels, krijgen 50 % van de vliegtijd als boordwerktuigkundige toegekend tot een maximum van 250 uur. Deze 250 uur mag worden toegekend ten behoeve van de eis van 1 500 uur in punt b), en de eis van 500 uur in punt b), 1), mits de totale vrijstelling ten behoeve van een van deze punten de 250 uur niet te boven gaat.

▼ B

- d) Alvorens de vaardigheidstest voor de ATPL(A) wordt afgelegd, moet de ervaring die wordt vereist volgens punt b) zijn opgedaan.

FCL.520.A ATPL(A) — Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, moet een kandidaat voor een ATPL(A) blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig onder IFR, de relevante procedures en manoeuvres uit te kunnen voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

De vaardigheidstest moet worden afgelegd in het vleugelvliegtuig of een naar behoren gekwalificeerde FFS die representatief is voor hetzelfde type.

*SECTIE 3**Specifieke eisen voor de categorie helikopters — ATPL(H)***FCL.510.H ATPL(H) — Toelatingseisen, ervaring en vrijstellingen**

Een kandidaat voor een ATPL(H) moet:

- a) houder zijn van een CPL(H) en een typebevoegdverklaring voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters en MCC instructie hebben gekregen;
- b) ten minste 1 000 uur hebben gevlogen als bestuurder van helikopters waaronder ten minste:
 - 1) 350 uur in meerpiloot-gecertificeerde helikopters;
 - 2) i) 250 uur als PIC; of

▼ B

- ii) 100 uur als PIC en 150 uur als PIC onder toezicht; of
- iii) 250 uur als PIC onder toezicht in meerpiloot-gecertificeerde helikopters. In dit geval worden de bevoegdheden van de ATPL(H) beperkt tot meerpilootbediening, tot er 100 uur als PIC zijn gevlogen;
- 3) 200 uur overlandvliegtijd waarvan ten minste 100 uur als PIC of PIC onder toezicht;
- 4) 30 uur instrumenttijd waarvan maximaal 10 uur simulatortijd; en
- 5) 100 uur nachtvluchten als PIC of als tweede bestuurder.

Van de 1 000 uur, mag ten hoogste 100 uur gedaan zijn in een FSTD, waarvan niet meer dan 25 uur in een FNPT.

- c) Vliegtijd in vleugelvliegtuigen wordt vrijgesteld tot een maximum van 50 % ten behoeve van de vliegtijdeisen van punt b).
- d) Alvorens de vaardigheidstest voor de ATPL(H) wordt afgelegd, moet de ervaring die wordt vereist volgens punt b) zijn opgedaan.

FCL.520.H ATPL(H) — Vaardigheidstest

Aan de hand van een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, moet een kandidaat voor een ATPL(H) blijk geven van de vaardigheid om, als PIC van een meerpiloot-gecertificeerde helikopter, de relevante procedures en manoeuvres uit te kunnen voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

De vaardigheidstest moet worden afgelegd in een helikopter of een naar behoren gekwalificeerde FFS die representatief is voor hetzelfde type.

SUBDEEL G

BEVOEGDVERKLARING INSTRUMENTVLIEGEN — IR*SECTIE 1**Algemene eisen***▼ M12****FCL.600 IR — Algemeen**

Behalve als voorzien in FCL.835 mogen vliegbewegingen onder IFR op een vleugelvliegtuig, helikopter, luchtschip of powered-lift luchtvaartuig enkel worden uitgevoerd door houders van een PPL, CPL, MPL en ATPL met een IR die toepasselijk is voor de luchtvaartuigcategorie of, indien de toepasselijke IR voor de luchtvaartuigcategorie niet beschikbaar is, enkel tijdens vaardigheidstests of dubbelbesturingsonderricht.

▼ B**FCL.605 IR — Bevoegdheden****▼ M5**

- a) Tot de bevoegdheden van een houder van een IR behoort het besturen van een luchtvaartuig onder IFR, met inbegrip van PBN-operaties, met een minimumbeslissingshoogte van 200 voet (60 m).

▼ B

- b) In het geval van een meermotorige IR kunnen deze bevoegdheden worden uitgebreid naar beslissingshoogten lager dan 200 voet (60 m) wanneer de kandidaat specifieke opleiding aan een ATO heeft gevolgd en is geslaagd voor sectie 6 van de vaardigheidstest beschreven in aanhangsel 9 van dit deel in meerpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen.
- c) Houders van een IR moeten hun bevoegdheden uitoefenen in overeenstemming met de voorwaarden vastgesteld in aanhangsel 8 van dit deel.

▼ B

- d) Enkel voor helikopters. Om bevoegdheden als PIC uit te oefenen onder IFR in meerpiloot-gecertificeerde helikopters, moet de houder van een IR(H) ten minste 70 uur instrumenttijd hebben gevlogen waarvan ten hoogste 30 uur simulatortijd mag zijn.

FCL.610 IR — Toelatingseisen en vrijstellingen

Een kandidaat voor een IR moet:

- a) houder zijn van:

- 1) ten minste een PPL in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, en:

▼ M3

- i) de bevoegdheden om 's nachts te vliegen in overeenstemming met FCL.810, indien de IR-bevoegdheden 's nachts zullen worden gebruikt; of

▼ B

- ii) een ATPL in een andere luchtvaartuigcategorie; of

- 2) een CPL, in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie.

▼ M3

- b) ten minste 50 uur overlandvliegtijd als PIC hebben gevlogen in vleugelvliegtuigen, TMG's, helikopters of luchtschepen, waarvan ten minste 10 of, in het geval van luchtschepen, 20 uur in de relevante luchtvaartuigcategorie.

▼ B

- c) Enkel voor helikopters. Kandidaten die een geïntegreerde opleidingscursus hebben gevolgd voor een ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR of CPL(H) zijn vrijgesteld van de eis onder b).

FCL.615 IR — Theoriekennis en vlieg instructie

- a) Cursus. Kandidaten voor een IR moeten een theorieopleiding en vlieg instructie hebben gekregen aan een ATO. Deze cursus moet:

- 1) een geïntegreerde opleidingscursus zijn met inbegrip van opleiding voor de IR in overeenstemming met aanhangsel 3 van dit deel; of
- 2) een modulaire cursus zijn in overeenstemming met aanhangsel 6 van dit deel.

▼ M3

- b) Examen. Een kandidaat moet blijk geven van een niveau van theoriekennis dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden over de volgende onderwerpen:

- luchtvaartwetgeving,
- algemene kennis van het luchtvaartuig — instrumenten,
- vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,
- menselijke prestaties,
- meteorologie,
- radionavigatie,
- IFR-communicatie.

▼ B**FCL.620 IR — Vaardigheidstest**

- a) Een kandidaat voor een IR moet slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 7 van dit deel, om blijk te geven van de vaardigheid om de relevante procedures en manoeuvres uit te kunnen voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.

▼ B

- b) Voor een meermotorige IR moet de vaardigheidstest worden afgelegd in een meermotorig luchtvaartuig. Voor een éénmotorige IR moet de test worden afgelegd in een éénmotorig luchtvaartuig. Een meermotorig vleugelvliegtuig met stuwkracht op de hartlijn zal worden beschouwd als een éénmotorig vleugelvliegtuig ten behoeve van deze alinea.

▼ M12

- c) Kandidaten die een vaardigheidstest voor een meermotorige IR hebben voltooid in een éénpiloot-gecertificeerd meermotorig vleugelvliegtuig waarvoor een klassebevoegdverklaring is vereist, ontvangen ook een eenmotorige IR voor de klasse- of typebevoegdverklaringen voor eenmotorige vleugelvliegtuigen waarover zij beschikken.

▼ M11**FCL.625 IR — Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte**

- a) Geldigheid

Een IR is één jaar geldig.

- b) Verlenging

- 1) Een IR kan binnen de drie maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum worden verlengd door te voldoen aan verlengingscriteria voor de desbetreffende luchtvaartuigcategorie.
- 2) Als de aanvragers ervoor kiezen vroeger dan bepaald in punt 1) te voldoen aan de eis tot verlenging, begint de nieuwe geldigheidsperiode vanaf de datum van de bekwaamheidsproef.
- 3) Kandidaten die niet slagen voor de relevante sectie van een IR-bekwaamheidsproef voor de vervaldatum van de IR, mogen de bevoegdheden van de IR niet uitoefenen tot ze zijn geslaagd voor de bekwaamheidsproef.

▼ M14

- 4) Aanvragers voor de verlenging van een IR moeten volledige vrijstelling krijgen van de bij dit subdeel vereiste bekwaamheidsproef wanneer zij overeenkomstig aanhangsel 10 bij een EBT-exploitant een EBT-praktijkbeoordeling voltooien met betrekking tot de IR.

- c) Hernieuwing

Indien een IR is verstreken, moeten kandidaten aan al het onderstaande voldoen om hun bevoegdheden te hernieuwen:

- 1) om te bepalen of de kandidaat een herhalingsopleiding nodig heeft om het bekwaamheidsniveau te bereiken dat nodig is om te slagen voor het instrumentonderdeel van de vaardigheidstest overeenkomstig aanhangsel 9, een beoordeling ondergaan bij een van de volgende organisaties:
 - i) bij een ATO;
 - ii) bij een EBT-exploitant die specifiek is goedgekeurd voor dergelijke herhalingsopleidingen;
- 2) indien dit noodzakelijk wordt geacht door de organisatie die de beoordeling overeenkomstig punt 1) uitvoert, de herhalingsopleiding bij die organisatie volgen;
- 3) na te hebben voldaan aan punt 1) en, indien van toepassing, punt 2), slagen in een bekwaamheidsbeoordeling overeenkomstig aanhangsel 9 of een EBT-praktijkbeoordeling voltooien overeenkomstig aanhangsel 10, in de relevante luchtvaartuigcategorie. Die EBT-praktijkbeoordeling kan worden gecombineerd met de in punt 2) gespecificeerde herhalingsopleiding;
- 4) houder zijn van de desbetreffende klasse- of typebevoegdverklaring, tenzij anders bepaald in deze bijlage.

▼ M11

- d) Als de IR in de afgelopen 7 jaar niet werd verlengd of hernieuwd, moeten aanvragers van een IR opnieuw slagen voor het theorie-examen en de vaardigheidstest.

▼ M14

- e) Houders van een geldige IR op een bevoegdheidsbewijs als piloot dat door een derde land is afgegeven overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago zijn vrijgesteld van de eisen van punt c), 1) en 2), en punt d), wanneer zij de op het bevoegdheidsbewijs vermelde IR-bevoegdheden willen hernieuwen overeenkomstig deze bijlage.
- f) De in punt c), 3), vermelde bekwaamheidsproef mag worden gecombineerd met een bekwaamheidsproef voor de hernieuwing van de relevante klasse- of typebevoegdverklaring.

▼ B*SECTIE 2**Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen***FCL.625.A IR(A) — Verlenging****▼ M11**

- a) Verlenging.

Om een IR(A) te verlengen, moeten aanvragers:

- 1) houder zijn van de desbetreffende klasse- of typebevoegdverklaring, tenzij de verlenging van de IR wordt gecombineerd met de hernieuwing van de relevante klasse- of typebevoegdverklaring;

▼ M14

- 2) slagen in een bekwaamheidsproef overeenkomstig aanhangsel 9, of een EBT-praktijkbeoordeling voltooien overeenkomstig aanhangsel 10, als de verlenging van de IR wordt gecombineerd met de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring;

▼ M11

- 3) als de verlenging van de IR niet wordt gecombineerd met de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring:

- i) voor éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen, sectie 3b en de voor de beoogde vlucht relevante delen van sectie 1 van de bekwaamheidsproef afleggen, overeenkomstig aanhangsel 9 van deze bijlage;
- ii) voor meermotorige vleugelvliegtuigen, sectie 6 van de bekwaamheidsproef voor éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen afleggen, overeenkomstig aanhangsel 9 van deze bijlage, uitsluitend op instrumenten.

▼ M14

- 4) Een FNPT II of een FFS die representatief is voor de relevante klasse of het relevante type van vleugelvliegtuig mag worden gebruikt voor de verlenging overeenkomstig punt 3), voor zover minstens elke alternatieve bekwaamheidsproef voor de verlenging van een IR(A) wordt uitgevoerd in een vleugelvliegtuig.

▼ B

- b) Wederzijdse vrijstelling zal worden toegekend in overeenstemming met aanhangsel 8 van dit deel.

*SECTIE 3**Specifieke eisen voor de categorie helikopters***▼ M11****FCL.625.H IR(H) — Verlenging**

- a) Om een IR(H) te verlengen, moeten aanvragers:

- 1) houder zijn van de desbetreffende typebevoegdverklaring, tenzij de verlenging van de IR wordt gecombineerd met de hernieuwing van de relevante typebevoegdverklaring;

▼ M11

- 2) slagen in een bekwaamheidsproef, overeenkomstig aanhangsel 9 van deze bijlage, voor het desbetreffende type helikopter, als de verlenging van de IR wordt gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring;
 - 3) wanneer de IR-verlenging niet wordt gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, moeten sectie 5 en de relevante punten van sectie 1 van de in aanhangsel 9 van deze bijlage vastgestelde bekwaamheidsproef worden afgelegd voor het relevante type helikopter.
- b) Een FTD 2/3 of een FFS die representatief zijn voor het relevante type helikopter mag worden gebruikt voor de bekwaamheidsproef, overeenkomstig punt a), onder 3), voor zover minstens één alternatieve bekwaamheidsproef voor de verlenging van een IR(H) wordt uitgevoerd in een helikopter.
 - c) Wederzijdse vrijstelling zal worden toegekend in overeenstemming met aanhangsel 8 van deze bijlage.

▼ B**FCL.630.H IR(H) — Uitbreiding van bevoegdheden van éénmotorige naar meermotorige helikopters**

Houders van een IR(H) die geldig is voor éénmotorige helikopters die voor het eerst hun IR(H) willen uitbreiden naar meermotorige helikopters, moeten:

- a) een opleidingscursus volgen aan een ATO met inbegrip van ten minste 5 uur instrumentinstructietijd met dubbele besturing, waarvan 3 uur mogen worden afgelegd in een FFS of FTD 2/3 of FNPT II/III; en
- b) sectie 5 van de vaardigheidstest afleggen in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel inzake meermotorige helikopters.

*SECTIE 4**Specifieke eisen voor de categorie luchtscepen***FCL.625.As IR(As) — Verlenging**

Kandidaten voor de verlenging van een IR(As):

- a) moeten, indien gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, een bekwaamheidsproef afleggen in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, voor het relevante type van luchtvaartuig;
- b) Moeten, indien niet gecombineerd met de verlenging van een typebevoegdverklaring, sectie 5 en die punten van sectie 1 voltooien die relevant zijn voor de beoogde vlucht van de bekwaamheidsproef voor luchtscepen in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel. In dit geval mag een FTD 2/3 of een FFS worden gebruikt die representatief is voor het relevante type, maar de bekwaamheidsproef voor de verlenging van een IR(As) onder deze omstandigheden moet ten minste beurtelings worden uitgevoerd in een luchtvaartuig.

SUBDEEL H

KLASSE- EN TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN*SECTIE 1**Algemene eisen***FCL.700 Omstandigheden waarin klasse- of typebevoegdverklaringen zijn vereist****▼ M12**

- a) Houders van een bewijs van bevoegdheid mogen enkel als bestuurder van een luchtvaartuig optreden wanneer zij in het bezit zijn van een geldige en passende klasse- of typebevoegdverklaring, tenzij een van de volgende situaties van toepassing is:
 - 1) wanneer zij de bevoegdheden van een LAPL uitoefenen;

▼ M12

- 2) wanneer zij een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef afleggen voor de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring;
- 3) wanneer zij vlieg instructie krijgen;
- 4) wanneer zij houder zijn van een bevoegdverklaring voor testvliegen afgegeven overeenkomstig FCL.820.

▼ B

- b) Niettegenstaande punt a) mogen bestuurders, in het geval van vluchten gerelateerd aan de introductie of wijziging van luchtvaartuigtypes, houder zijn van een speciaal certificaat uitgereikt door de bevoegde autoriteit dat hen toestemming geeft om de vluchten uit te voeren. De geldigheid van deze toestemming is beperkt tot de desbetreffende vluchten.

▼ M5**▼ B****FCL.705 Bevoegdheden van de houder van een klasse- of typebevoegdverklaring**

De bevoegdheden van de houder van een klasse- of typebevoegdverklaring bestaan uit het optreden als bestuurder in de klasse of het type van luchtvaartuig zoals gespecificeerd in de bevoegdverklaring.

▼ M11**FCL.710 Klasse- en typebevoegdverklaringen — varianten**

- a) Om hun bevoegdheden uit te breiden naar een andere variant van luchtvaartuig binnen dezelfde klasse- of typebevoegdverklaring, moet een piloot een verschillen- of familiarisatietraining volgen. Indien het gaat om varianten binnen eenzelfde klasse- of typebevoegdverklaring, moet de verschillen- of familiarisatietraining de relevante elementen bevatten die zijn gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid, voor zover van toepassing.
- b) De verschillenttraining moet plaatsvinden in:
 - 1) een ATO, of
 - 2) een DTO, in het geval van de in punt a), onder 1), punt c) en punt a), onder 2), punt c) van DTO.GEN.110 van bijlage VIII bedoelde luchtvaartuigen, of
 - 3) een AOC-houder met een goedgekeurd verschillenopleidingsprogramma voor de desbetreffende klasse of het desbetreffende type.
- c) Onverminderd het vereiste onder b) mag verschillenttraining voor TMG, éénmotorige zuigervliegtuigen (SEP), éénmotorige turbinevliegtuigen (SET) en meermotorige zuigervliegtuigen (MEP) worden gegeven door een voldoende gekwalificeerde instructeur, tenzij anders bepaald in de OSD.
- d) Indien piloten binnen 2 jaar na de in punt b) bedoelde training niet met de variant hebben gevlogen, is een verdere verschillenttraining of bekwaamheidsproef voor die variant vereist, behalve voor types en varianten binnen de klassebevoegdverklaringen voor SEP'S en TMG's.
- e) De verschillenttraining of de bekwaamheidsproef met die variant moet worden aangetekend in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en worden ondertekend door de desbetreffende instructeur of examiner, al naargelang van toepassing.

▼ B**FCL.725 Eisen voor de afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen****▼ M7**

- a) Opleidingscursus. Een kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet een opleidingscursus voltooien aan een ATO. Een kandidaat voor een klassebevoegdverklaring voor eenmotorige zuigervliegtuigen zonder groot prestatievermogen, een klassebevoegdverklaring voor TMG's of een typebevoegdverklaring voor eenmotorige helikopters als bedoeld in DTO.GEN.110, onder a), 2), c), van bijlage VIII (Deel-DTO), mag de opleiding aan een DTO voltooien. De opleidingscursus voor een typebevoegdverklaring moet de verplichte opleidingselementen bevatten voor het relevante type zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

▼ B

- b) Theorie-examen. De kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet slagen voor een theorie-examen georganiseerd door de ATO om aan te tonen dat hij over de theoretische kennis beschikt, vereist voor de veilige bediening van het toepasselijke type of de toepasselijke klasse van luchtvaartuig.
- 1) Voor meerpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen moet het theorie-examen ten minste 100 meerkeuzevragen bevatten, naar behoren verdeeld over de hoofdonderwerpen van de syllabus.
 - 2) Voor meermotorige, voor één piloot gecertificeerde luchtvaartuigen moet het theorie-examen schriftelijk zijn en het aantal meerkeuzevragen afhangen van de complexiteit van het luchtvaartuig.
 - 3) Voor éénmotorige luchtvaartuigen wordt het theorie-examen mondeling afgelegd ten overstaan van de examinator tijdens de vaardigheidstest om te bepalen of men al dan niet voldoende kennisniveau heeft verworven.

▼ M3

- 4) Voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen die zijn geclassificeerd als vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen moet het theorie-examen schriftelijk zijn en ten minste 100 meerkeuzevragen bevatten, naar behoren verdeeld over de onderwerpen van de syllabus.

▼ M11

- 5) Voor éénpilootgecertificeerde éénmotorige en éénpilootgecertificeerde meermotorige luchtvaartuigen (zee), betreft het een schriftelijk examen dat uit minstens 30 meerkeuzevragen bestaat.

▼ B

- c) Vaardigheidstest. Een kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet slagen voor een vaardigheidstest in overeenstemming met aanhangsel 9 van onderhavig deel om aan te tonen dat hij over het vereiste vaardigheidsniveau beschikt voor een veilige vluchtuitvoering in de toepasselijke klasse of het toepasselijke type luchtvaartuig.

De kandidaat moet een voldoende halen voor de vaardigheidstest binnen een periode van zes maanden na het begin van de opleidingscursus voor klasse- of typebevoegdverklaring en binnen een periode van zes maanden voorafgaand aan de aanvraag voor de afgifte van de klasse- of typebevoegdverklaring.

▼ M8

- d) Een kandidaat die al houder is van een typebevoegdverklaring voor een luchtvaartuigtype en die bevoegd is voor vluchtuitvoeringen met één of meerdere piloten, worden geacht reeds te hebben voldaan aan de theoretische eisen wanneer hij een aanvraag indient om de bevoegdheden voor de andere vorm van vluchtuitvoering op hetzelfde luchtvaartuigtype toe te voegen aan hun bevoegdheden. Een dergelijke kandidaat moet voor de andere vluchtuitvoeringen een aanvullende vliegopleiding voltooien bij een ATO of een AOC-houder die door de bevoegde autoriteit specifiek is gemachtigd om dergelijke opleidingen te verstrekken. De vluchtuitvoering moet op het bevoegdheidsbewijs worden ingeschreven.

▼ B

- e) Niettegenstaande de bovenstaande paragrafen hebben bestuurders die houder zijn van een bevoegdverklaring voor testvluchten, afgegeven in overeenstemming met FCL.820, die betrokken waren bij de ontwikkeling, certificering of productietestvluchten van een luchtvaarttype en ofwel 50 uur totale vliegtijd of 10 uur vliegtijd als PIC tijdens testvluchten hebben gevlogen in dat type, het recht om een aanvraag in te dienen voor de afgifte van de relevante typebevoegdverklaring, op voorwaarde dat ze voldoen aan de ervaringseisen en de toelatingseisen voor de afgifte van die typebevoegdverklaring zoals bepaald in dit subdeel voor de relevante luchtvaartuigcategorie.

▼ M12

- f) Kandidaten voor een klassebevoegdverklaring voor TMG's die ook houder zijn van een SPL in overeenstemming met bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, met inbegrip van de bevoegdheden om met TMG's te vliegen, krijgen volledige vrijstelling van de vereisten onder a), b) en c).

▼ M14**FCL.740 Geldigheid en hernieuwde afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen**

a) Geldigheid

- 1) De geldigheidsperiode voor klasse- en typebevoegdverklaringen bedraagt één jaar, behalve voor klassebevoegdverklaringen voor éénpilotgecertificeerde éénmotorige luchtvaartuigen, waarvoor de geldigheidsperiode 2 jaar bedraagt, tenzij anders bepaald in de OSD. Als de piloten ervoor kiezen vroeger dan bepaald in FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL en FCL.740.As te voldoen aan de eis tot verlenging, begint de nieuwe geldigheidsperiode te lopen vanaf de datum van de bekwaamheidsproef.
- 2) Aanvragers voor de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring moeten volledige vrijstelling krijgen van de bij dit subdeel vereiste bekwaamheidsproef wanneer zij overeenkomstig aanhangsel 10 een EBT-praktijkbeoordeling voltooien bij een exploitant die EBT heeft toegepast voor de desbetreffende klasse- of typebevoegdverklaring.

b) Hernieuwing

Voor de hernieuwde afgifte van een klasse- of typebevoegdverklaring moet de aanvrager voldoen aan alle volgende eisen:

- 1) om te bepalen of de kandidaat een herhalingsopleiding nodig heeft om het bekwaamheidsniveau te bereiken dat nodig is om veilig vluchten uit te voeren met het luchtvaartuig, moet hij een beoordeling ondergaan bij een van de volgende:
 - i) bij een ATO;
 - ii) bij een DTO of een ATO als de verlopen bevoegdverklaring betrekking had op een klassebevoegdverklaring voor eenmotorige zuigervliegtuigen zonder groot prestatievermogen, een klassebevoegdverklaring voor TMG's of een typebevoegdverklaring voor eenmotorige helikopters als bedoeld in DTO.GEN.110, punt a), 2), c), van bijlage VIII;
 - iii) bij een DTO of ATO of met een instructeur als de bevoegdverklaring niet meer dan 3 jaar geleden verlopen is en het om een klassebevoegdverklaring voor eenmotorige zuigervliegtuigen zonder groot prestatievermogen of voor TMG's ging;
 - iv) bij een EBT-exploitant die specifiek is goedgekeurd voor dergelijke herhalingsopleidingen;
- 2) indien dit noodzakelijk wordt geacht door de organisatie of de instructeur die de beoordeling overeenkomstig punt 1) uitvoert, moet hij de herhalingsopleiding bij die organisatie of instructeur volgen;
- 3) na te hebben voldaan aan punt 1) en, indien van toepassing, punt 2), moet hij slagen in een bekwaamheidsbeoordeling overeenkomstig aanhangsel 9 of een EBT-praktijkbeoordeling voltooien overeenkomstig aanhangsel 10. Die EBT-praktijkbeoordeling kan worden gecombineerd met de in punt 2) gespecificeerde herhalingsopleiding.

Bij wijze van afwijking van het bepaalde in punt b), 1), 2) en 3), hebben piloten die houder zijn van een overeenkomstig FCL.820 afgegeven bevoegdverklaring voor vliegproeven en die betrokken waren bij de ontwikkelings-, certificerings- of productievliegproeven voor een luchtvaartuigtype en ofwel 50 uur totale vliegtijd of 10 uur vliegtijd als PIC tijdens testvluchten in dat type hebben volbracht gedurende het jaar voorafgaand aan de datum van hun aanvraag, het recht om de verlenging of hernieuwde afgifte van de desbetreffende typebevoegdverklaring aan te vragen.

▼ M14

Aanvragers worden vrijgesteld van de eis van punt b), 1) en 2), als zij houder zijn van een geldige bevoegdverklaring voor dezelfde klasse of hetzelfde type luchtvaartuig op een bevoegdheidsbewijs dat, overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, door een derde land is afgegeven en als zij gerechtigd zijn de bevoegdheden van die bevoegdverklaring uit te oefenen.

- c) Piloten die het EBT-programma van een exploitant verlaten zonder te hebben aangetoond dat zij beschikken over een aanvaardbaar bekwaamheidsniveau overeenkomstig dat EBT-programma, mogen de bevoegdheden van die typebevoegdverklaring niet uitoefenen totdat zij hebben voldaan aan een van de volgende:
- 1) zij hebben een EBT-praktijkbeoordeling voltooid overeenkomstig aanhangsel 10;
 - 2) zij zijn geslaagd in een bekwaamheidsproef overeenkomstig FCL.625, punt c), 3, of FCL.740, punt b), 3, al naargelang het geval. In dat geval zijn FCL.625, punt b), 4, en FCL.740, punt a), 2, niet van toepassing.

▼ B*SECTIE 2**Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen***▼ M8****FCL.720.A Ervaringseisen- en voorwaarden voor de afgifte van een klasse- of typebevoegdverklaring — Vleugelvliegtuigen**

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012, moeten kandidaten voor een klasse- of typebevoegdverklaring voldoen aan de volgende ervaringseisen en voorwaarden voor de afgifte van de relevante bevoegdverklaring:

- a) Eénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen

▼ M14

Aanvragers voor de eerste afgifte van bevoegdheden om een éénpilootgecertificeerd vleugelvliegtuig te besturen bij meerpilootbediening, hetzij wanneer zij de afgifte van een klasse- of typebevoegdverklaring aanvragen, hetzij wanneer zij een klasse- of typebevoegdverklaring voor meerpilootbediening, waarvan zij reeds houder zijn, willen verlengen, moeten voldoen aan de eisen van punt b), 4), en, alvorens de desbetreffende opleidingscursus te starten, punt b), 5).

▼ M8

Voorts geldt voor:

- (1) Eénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen

Kandidaten voor een eerste klasse- of typebevoegdverklaring op een éénpiloot-gecertificeerd meermotorig vleugelvliegtuig moeten ten minste 70 uur hebben gevlogen als PIC in vleugelvliegtuigen.

- (2) Eénpiloot-gecertificeerde niet-complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen

Vóór aanvang van de vliegopleiding moeten kandidaten voor een eerste klasse- of typebevoegdverklaring voor een éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig dat is geclassificeerd als vleugelvliegtuig met groot prestatievermogen:

- i) in totaal ten minste 200 uur vliegervaring hebben, waarvan 70 uur als PIC in vleugelvliegtuigen; en

- ii) voldoen aan een van de volgende eisen:

A) houder zijn van een certificaat waaruit blijkt dat zij met succes een cursus voor extra theoriekennis bij een ATO hebben voltooid; of

B) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor ATPL(A) in overeenstemming met deze bijlage (Deel-FCL); of

▼ M8

- C) naast een overeenkomstig deze bijlage (Deel-FCL) afgegeven bevoegdheidsbewijs houder zijn vaneen ATPL(A) of CPL(A)/IR met vrijstelling voor theoretische kennis voor ATPL(A), uitgereikt in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago.

▼ M14

- 3) Eénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen.

Aanvragers voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor een complex éénpilootgecertificeerd vleugelvliegtuig, dat geclassificeerd is als vleugelvliegtuig met groot prestatievermogen, moeten, naast de eisen van punt 2), ook aan alle volgende eisen voldoen:

- i) zij moeten houder zijn of zijn geweest van een één- of meermotorige IR(A), al naargelang het geval en zoals vastgesteld in subdeel G;
- ii) voor de afgifte van de eerste typebevoegdverklaring moeten zij, alvorens te starten met de opleiding voor de typebevoegdverklaring, voldoen aan de eisen van punt b), 5).

▼ M8

- b) Meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen

▼ M14

Aanvragers van de eerste typebevoegdverklaring voor een meerpilootgecertificeerd vleugelvliegtuig moeten leerlingpiloten zijn die momenteel een MPL-opleiding volgen of moeten aan de volgende eisen voldoen alvorens van start te gaan met de opleiding voor een typebevoegdverklaring:

▼ M8

- (1) ten minste 70 uur vliegervaring hebben als PIC in vleugelvliegtuigen;
- (2) houder zijn of zijn geweest van een bevoegdverklaring voor meermotorige IR(A);
- (3) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor ATPL(A) in overeenstemming met deze bijlage (Deel-FCL);
- (4) behalve wanneer de typebevoegdverklaringsopleiding wordt gecombineerd met een MCC-cursus:
 - i) houder zijn van een certificaat van voltooiing van een MCC-cursus inzake vleugelvliegtuigen; of
 - ii) houder zijn van een certificaat van voltooiing van MCC in helikopters en meer dan 100 uur vliegervaring hebben als piloot in meerpiloot-gecertificeerde helikopters; of
 - iii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als piloot in meerpiloot-gecertificeerde helikopters; of
 - iv) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als piloot tijdens meerpiloot-vluchtuitvoeringen met éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen, in commercieel luchtvervoer in overeenstemming met de toepasselijke eisen inzake vluchtuitvoeringen; en

▼ M14

- 5) de in FCL.745.A gespecificeerde opleiding hebben voltooid, tenzij ze aan een van de volgende eisen voldoen:
 - i) ze hebben in de voorgaande 3 jaar de opleiding en toetsing voltooid overeenkomstig ORO.FC.220 en ORO.FC.230 van bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012;
 - ii) ze hebben de in FCL.915, punt e), 1), ii), gespecificeerde opleiding voltooid.

▼ M8

- c) Onverminderd punt b) mag een lidstaat een typebevoegdverklaring afgeven met beperkte bevoegdheden voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen die de houders het recht verleent op te treden als tweede piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht boven vluchtniveau 200, voor zover twee andere bemanningsleden over een typebevoegdverklaring overeenkomstig punt b) beschikken.
- d) Indien bepaald in de OSD, kan het uitoefenen van de bevoegdheden van een typebevoegdverklaring aanvankelijk worden beperkt tot vluchten onder toezicht van een instructeur. De vliegers onder toezicht moeten worden aangekend in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en ondertekend door de instructeur. De beperking wordt opgeheven wanneer de piloten aantonen dat de in de OSD vereiste vliegers onder toezicht zijn voltooid.

FCL.725.A Theoriekennis en vlieg instructie voor de afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen — vleugelvliegtuigen

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgelegd in overeenstemming met bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012:

- a) voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen:
 - (1) moet de theorieopleiding voor een klassebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen ten minste 7 uur onderricht bevatten over vluchtuitvoeringen met meermotorige vleugelvliegtuigen; en
 - (2) moet de cursus vliegopleiding voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen ten minste 2 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht onder normale omstandigheden met meermotorige vleugelvliegtuigen bevatten, en niet minder dan 3 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht met procedures bij motorstoringen en asymmetrische vliegtechnieken.
- b) voor éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen (zee):
 - (1) moet de opleidingscursus voor de bevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen (zee) theoretische kennis en vlieg instructie bevatten; en
 - (2) moet de vliegopleiding voor een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde watervliegtuigen (zee) ten minste 8 uur dubbelbesturingsonderricht bevatten als de kandidaten houder zijn van de landversie van de relevante klasse- of typebevoegdverklaring, of 10 uur als de kandidaten geen houder zijn van dergelijke bevoegdverklaring; en
- c) voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen zonder grote prestatievermogen, éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen en meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen moeten de opleidingen theoretische kennis over UPRT en vliegonderricht met betrekking tot de specifieke kenmerken van de relevante klasse of het relevante type omvatten.

▼ B**FCL.730.A Specifieke eisen voor bestuurders die een opleiding voor typebevoegdverklaring zonder actuele vliegtijd (Zero Flight Type Rating, ZFTT) volgen — Vleugelvliegtuigen**

- a) Een bestuurder van een luchtvaartuig die een ZFTT-opleiding volgt, moet op een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig met turbojetmotoren conform de norm van CS-25 of een gelijkwaardig luchtwaardigheidsvoorschrift of op een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig met turbopropmotoren met een MTOM van niet minder dan 10 t of een goedgekeurde passagiersconfiguratie van meer dan 19 passagiers, ten minste:
 - 1) 1 500 vliegers of 250 routesectoren hebben voltooid, indien gedurende de opleiding een voor niveau CG, C of interim-C geschikte FFS wordt gebruikt;

▼ B

- 2) 500 vlieguren of 100 routesectoren hebben voltooid, indien gedurende de opleiding een voor niveau DG of D geschikte FFS wordt gebruikt.
- b) Wanneer een bestuurder van een luchtvaartuig overschakelt van een vleugelvliegtuig met turbopropmotoren naar een vliegtuig met turbojetmotoren of omgekeerd, is aanvullende vluchtsimulatortraining vereist.

FCL.735.A Opleidingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning (MCC) — Vleugelvliegtuigen

- a) De MCC-opleidingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:
 - 1) 25 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
 - 2) 20 uur praktische MCC-opleiding, of 15 uur in het geval van leerlingpiloten die een geïntegreerde ATP-cursus volgen.

Er moet gebruik worden gemaakt van een FNPT II MCC of een FFS. Indien de MCC-opleiding wordt gecombineerd met initiële opleiding voor typebevoegdverklaring, mag de praktische MCC-opleiding worden beperkt tot niet minder dan 10 uur als dezelfde FFS wordt gebruikt voor zowel de opleiding voor MCC als die voor de typebevoegdverklaring.

- b) De MCC-opleiding moet binnen de zes maanden worden voltooid aan een ATO.
- c) Tenzij de MCC-cursus werd gecombineerd met een cursus voor een typebevoegdverklaring, ontvangt de kandidaat bij het voltooien van de MCC-opleidingscursus een certificaat van voltooiing.
- d) Een kandidaat die een MCC-opleiding heeft voltooid voor een andere luchtvaartuigcategorie is vrijgesteld van de eisen onder a), 1).

FCL.740.A Verlenging van klasse- en typebevoegdverklaringen — Vleugelvliegtuigen

- a) Verlenging van meermotorige klassebevoegdverklaringen en typebevoegdverklaringen. Voor de verlenging van meermotorige klassebevoegdverklaringen en typebevoegdverklaringen moet de kandidaat:

▼ M14

- 1) binnen de drie maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef overeenkomstig aanhangsel 9 of een EBT-praktijkbeoordeling overeenkomstig aanhangsel 10 in de desbetreffende klasse of het desbetreffende type vleugelvliegtuig of in een FSTD die representatief is voor die klasse of dat type, en

▼ B

- 2) tijdens de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring ten minste het onderstaande hebben voltooid:
 - i) 10 routesectoren als bestuurder van de betreffende klasse of het betreffende type van vleugelvliegtuig; of
 - ii) 1 routesector als bestuurder van de betreffende klasse of het betreffende type van vleugelvliegtuig of FFS, gevlogen met een examiner. Deze routesector mag worden gevlogen tijdens de bekwaamheidsproef.
- 3) Een bestuurder die werkt voor een exploitant van commercieel luchtvervoer, die is goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen en die is geslaagd voor de bekwaamheidsproef van de exploitant in combinatie met de bekwaamheidsproef voor de verlenging van de klasse- of typebevoegdverklaring, krijgt vrijstelling van de eisen onder 2).

▼ M12

- 4) De verlenging van een BIR of een IR(A), indien men daar houder van is, kan worden gecombineerd met een bekwaamheidsproef voor de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring.

▼ M4

- b) Verlenging van klassebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige vleugelvliegtuigen.

▼ M12

- 1) Klassebevoegdverklaring voor vleugelvliegtuigen met enkele zuigermotoren en klassebevoegdverklaringen voor TMG's. Voor de verlenging van een klassebevoegdverklaring voor een éénvlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig met enkele zuigermotor of TMG moeten de kandidaten:

▼ M4

- i) binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef in de desbetreffende klasse, in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel, met een examinator, of
- ii) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring 12 uur vliegtijd hebben voltooid in de desbetreffende klasse, waaronder:
- 6 uur als PIC;
 - 12 starts en 12 landingen, en
 - een herhalingstraining van ten minste 1 uur totale vliegtijd hebben gevolgd met een vlieg-instructeur (FI) of een instructeur voor klassebevoegdverklaring (CRI). Kandidaten hebben recht op vrijstelling van deze herhalingstraining indien ze zijn geslaagd voor een bekwaamheidsproef voor een klasse- of typebevoegdverklaring, een vaardigheidstest of een vakbekwaamheidsbeoordeling in een andere klasse of een ander type van vleugelvliegtuigen.
- 2) Wanneer de kandidaat houder is van zowel een klassebevoegdverklaring voor éénmotorige vleugelvliegtuigen met zuigermotor (land) als een TMG-bevoegdverklaring, mag hij aan de eisen genoemd in punt 1) voldoen in een van beide klassen of een combinatie daarvan en daarmee verlenging van beide bevoegdverklaringen verkrijgen.
- 3) Eénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen met éénmotorige turboprop. Ten behoeve van de verlenging van klassebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen met eenmotorige turboprop moet de kandidaat binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring een bekwaamheidsproef afleggen op een vleugelvliegtuig van de betreffende klasse in overeenstemming met aanhangsel 9 van dit deel.
- 4) Wanneer kandidaten houder zijn van zowel een klassebevoegdverklaring voor éénmotorige vleugelvliegtuigen met zuigermotor (land) als een klassebevoegdverklaring voor éénmotorige vleugelvliegtuigen met zuigermotor (zee), mogen zij aan de eisen van punt 1, onder ii), voldoen in een van beide klassen of een combinatie daarvan en daarmee voldoen aan de eisen voor beide bevoegdverklaringen. Ten minste 1 uur van de vereiste tijd als PIC en 6 van de vereiste 12 starts en landingen moeten worden volbracht in elke klasse.

▼ M12

- 5) De bekwaamheidsproef voor de verlenging van een klassebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde eenmotorige vleugelvliegtuigen kan worden gecombineerd met de bekwaamheidsproef voor de verlenging van een BIR overeenkomstig FCL.835, onder g), punt 8.

▼ B

- c) Een kandidaat die er voor de vervaldatum van een type- of klassebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproef met succes is afgelegd.

▼M8**FCL.745.A Geavanceerde UPRT-opleiding — vleugelvliegtuigen**

- a) De geavanceerde UPRT-opleiding moet worden voltooid bij een ATO en moet minstens het volgende omvatten:
- (1) 5 uur onderricht in theoretische kennis;
 - (2) briefings vóór en na de vlucht; en
 - (3) 3 uur dubbelbesturingsonderricht met een vlieginstruceur voor vleugelvliegtuigen FI(A) die gekwalificeerd is overeenkomstig punt FCL.915, onder e), bestaande uit geavanceerde UPRT in een vleugelvliegtuig dat gekwalificeerd is voor de opleidingstaken.
- b) Na voltooiing van de UPRT-opleiding krijgen de kandidaten een certificaat van de ATO.

▼B*SECTIE 3**Specifieke eisen voor de categorie helikopters***FCL.720.H Ervarings- en toelatingseisen voor de afgifte van typebevoegdverklaringen — Helikopters**

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met deel 21, moet een kandidaat voor de afgifte van de eerste typebevoegdverklaring voor helikopters voldoen aan de volgende ervarings- en toelatingseisen voor de afgifte van de betreffende bevoegdverklaring:

- a) Meerpiloot-gecertificeerde helikopters. Een kandidaat voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meerpiloot-gecertificeerde helikopter moet:
- 1) ten minste 70 uur vliegervaring hebben als PIC op helikopters;
 - 2) behalve wanneer de typebevoegdverklaringsopleiding wordt gecombineerd met een MCC-cursus:
 - i) houder zijn van een certificaat van voltooiing van een MCC-cursus inzake helikopters; of
 - ii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; of
 - iii) ten minste 500 uur vliegervaring hebben als bestuurder bij meerpiloot-bediening in meermotorige helikopters;
 - 3) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor een ATPL(H).
- b) Een kandidaat voor de eerste typebevoegdverklaringsopleiding voor een meerpiloot-gecertificeerde helikopter die met succes een geïntegreerde cursus voor ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR of CPL(H) heeft voltooid en niet voldoet aan de eisen onder a), 1), heeft recht op de typebevoegdverklaring, maar met een beperking van de bevoegdheden tot het uitoefenen van enkel de functie van tweede bestuurder. Deze beperking wordt opgeheven als de bestuurder:
- 1) 70 uur heeft gevlogen als PIC of PIC onder toezicht in helikopters;
 - 2) geslaagd is voor de test voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters op het betreffende helikoptertype als PIC.
- c) Eénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters. Een kandidaat voor de afgifte van een eerste typebevoegdverklaring voor een éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopter moet:
- 1) vóór aanvang van de vliegopleiding:
 - i) geslaagd zijn voor de theorie-examens voor een ATPL(H); of

▼ B

- ii) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afronden van een toelatingscursus bij een ATO. Die cursus moet de volgende onderwerpen van de theoriekennis over de ATPL(H) hebben behandeld:

- algemene kennis van het luchtvaartuig: vliegtuigconstructie/systemen/voortstuwingsinrichting, en instrumenten/elektronica,

- vluchtprestaties en -planning: massa en zwaartepuntsligging, prestatie;

- 2) indien de kandidaat geen geïntegreerde opleiding voor ATP(H)/IR, ATP(H) of CPL(H)/IR heeft afgelegd, ten minste 70 uur als PIC op helikopters hebben gevlogen.

FCL.735.H Opleidingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning — Helikopters

- a) De MCC-opleidingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:

- 1) voor MCC/IR:

- i) 25 uur theorieonderwijs en oefeningen; en

- ii) 20 uur praktische MCC-opleiding, of 15 uur in het geval van leerlingpiloten die een geïntegreerde ATP(H)/IR-cursus bijwonen. Indien de MCC-opleiding wordt gecombineerd met initiële opleiding voor typebevoegdverklaring voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters, mag de praktische MCC-opleiding worden beperkt tot niet minder dan 10 uur als dezelfde FSTD wordt gebruikt voor zowel de MCC als de typebevoegdverklaring;

- 2) voor MCC/VFR:

- i) 25 uur theorieonderwijs en oefeningen; en

- ii) 15 uur praktische MCC-opleiding, of 10 uur in het geval van leerlingpiloten die een geïntegreerde ATP(H)/IR-cursus bijwonen. Indien de MCC-opleiding wordt gecombineerd met initiële opleiding voor typebevoegdverklaring voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters, mag de praktische MCC-opleiding worden beperkt tot niet minder dan 7 uur als dezelfde FSTD wordt gebruikt voor zowel de MCC als de typebevoegdverklaring.

- b) De MCC-opleiding moet binnen de zes maanden worden voltooid aan een ATO.

Er moet gebruik worden gemaakt van een FNPT II of III gekwalificeerd voor MCC, een FTD 2/3 of een FFS.

- c) Tenzij de MCC-cursus werd gecombineerd met een cursus voor een typebevoegdverklaring voor meerpiloten, ontvangt de kandidaat bij het voltooien van de MCC-opleidingscursus een certificaat van voltooiing.

- d) Een kandidaat die een MCC-opleiding heeft gevolgd voor een andere luchtvaartuigcategorie is vrijgesteld van de eisen onder a), punt 1), i) of onder a), punt 2), i), naargelang van het geval.

▼B

- e) Een kandidaat voor MCC/IR-opleiding die MCC/VFR-opleiding heeft gevolgd, heeft recht op vrijstelling ten behoeve van de eisen onder a), punt 1), i) en moet 5 uur praktische MCC/IR-training afleggen.

FCL.740.H Verlenging van typebevoegdverklaringen — Helikopters

- a) Verlenging. Voor de verlenging van typebevoegdverklaringen voor helikopters moet de kandidaat:

- 1) binnen de 3 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform aanhangsel 9 van het onderhavige deel in het betreffende type helikopter of in een FSTD die representatief is voor dat type; en
- 2) ten minste 2 uur hebben gevlogen als bestuurder van het betreffende helikoptertype binnen de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring. De duur van de bekwaamheidsproef mag in rekening worden genomen voor deze 2 uur.
- 3) Indien kandidaten houder zijn van meer dan 1 typebevoegdverklaring voor helikopters met enkel een zuigermotor, kunnen ze een verlenging verkrijgen van alle betreffende typebevoegdverklaringen door een bekwaamheidsproef af te leggen in slechts 1 van de betreffende types waarvan ze houder zijn, op voorwaarde dat ze ten minste 2 uur hebben gevlogen als PIC op de andere types tijdens de geldigheidsperiode.

De bekwaamheidsproef moet elke keer op een ander type worden afgelegd;

- 4) Indien kandidaten houder zijn van meer dan 1 typebevoegdverklaring voor helikopters met enkel een turbinemotor met een maximale startmassa van 3 175 kg, kunnen ze een verlenging verkrijgen van alle betreffende typebevoegdverklaringen door een bekwaamheidsproef af te leggen in slechts 1 van de betreffende types waarvan ze houder zijn, op voorwaarde dat ze het onderstaande hebben voltooid:

- i) 300 uur als PIC op helikopters;
- ii) 15 uur op elk van de types waarvan ze houder zijn; en
- iii) ten minste 2 uur vliegtijd als PIC op elk van de andere types tijdens de geldigheidsperiode.

De bekwaamheidsproef moet elke keer op een ander type worden afgelegd.

- 5) Een bestuurder die slaagt voor een vaardigheidstest voor de afgifte van een extra typebevoegdverklaring heeft recht op verlenging van de desbetreffende typebevoegdverklaringen in de gemeenschappelijke groepen, in overeenstemming met punt 3) en 4).
 - 6) De verlenging van een IR(H), indien men daar houder van is, kan worden gecombineerd met een bekwaamheidsproef voor een typebevoegdverklaring.
- b) Een kandidaat die er voor de vervaldatum van een typebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproef met succes is afgelegd. In het geval van punt a), 3) en 4) mag de kandidaat zijn bevoegdheden in eender welk van de types niet uitoefenen.

▼B*SECTIE 4**Specifieke eisen voor de categorie powered-lift luchtvaartuigen***FCL.720.PL Ervarings- en toelatingseisen voor de afgifte van typebevoegdverklaringen — Powered-lift luchtvaartuigen**

Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgesteld in overeenstemming met deel 21, moet een kandidaat voor de eerste afgifte van een typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen voldoen aan de volgende ervarings- en toelatingseisen:

- a) voor bestuurders van vleugelvliegtuigen:
 - 1) houder zijn van een CPL/IR(A) met theoretiekennis inzake ATPL of een ATPL(A);
 - 2) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afronden van een MCC-cursus;
 - 3) meer dan 100 uur hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - 4) 40 uur vlieg instructie hebben gehad in helikopters;
- b) voor bestuurders van helikopters:
 - 1) houder zijn van een CPL/IR(H) met theoretiekennis inzake ATPL of een ATPL/IR(H);
 - 2) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afronden van een MCC-cursus;
 - 3) meer dan 100 uur hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde helikopters;
 - 4) 40 uur vlieg instructie hebben gehad in vleugelvliegtuigen;
- c) voor bestuurders die gekwalificeerd zijn om te vliegen met zowel vleugelvliegtuigen als helikopters:
 - 1) houder zijn van ten minste een CPL(H);
 - 2) houder zijn van een IR met theoretiekennis inzake ATPL of een ATPL voor ofwel vleugelvliegtuigen of helikopters;
 - 3) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afleggen van een MCC-cursus voor ofwel helikopters of vleugelvliegtuigen;
 - 4) ten minste 100 uur vliegervaring hebben als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde helikopters of vleugelvliegtuigen;
 - 5) ten minste 40 uur vlieg instructie hebben gehad in vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval, als de bestuurder geen ervaring heeft als ATPL of op meerpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen.

FCL.725.PL Vlieg instructie voor de afgifte van typebevoegdverklaringen — Powered-lift luchtvaartuigen

Het gedeelte vlieg instructie van de opleidingscursus voor een typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moet worden voltooid in zowel het luchtvaartuig als een FSTD die representatief is voor het luchtvaartuig en naar behoren is gekwalificeerd voor dit doel.

FCL.740.PL Verlenging van typebevoegdverklaringen — Powered-lift luchtvaartuigen

- a) Verlenging. Voor de verlenging van klassebevoegdverklaringen voor powered-lift luchtvaartuigen moet de kandidaat:

▼B

- 1) binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform aanhangsel 9 van het onderhavige deel in het betreffende type powered-lift luchtvaartuig;
 - 2) tijdens de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring ten minste het onderstaande hebben voltooid:
 - i) 10 routesectoren als bestuurder van het desbetreffende type van powered-lift luchtvaartuig; of
 - ii) 1 routesector als bestuurder van het desbetreffende type van powered-lift luchtvaartuig of FFS, gevlogen met een examiner. Deze routesector mag worden gevlogen tijdens de bekwaamheidsproef.
 - 3) Een bestuurder die werkt voor een exploitant van commercieel luchtvervoer, die is goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen en is geslaagd voor de bekwaamheidsproef van exploitant in combinatie met de bekwaamheidsproef voor de verlenging van de typebevoegdverklaring, krijgt vrijstelling van de eisen in punt 2).
- b) Een kandidaat die er vóór de vervaldatum van een typebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproef met succes is afgelegd.

*SECTIE 5**Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen***FCL.720.As Toelatingseisen voor de afgifte van typebevoegdverklaringen — Luchtschepen**

Tenzij anders is bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid vastgesteld in overeenstemming met deel 21, moet een kandidaat voor de eerste afgifte van een typebevoegdverklaring voor luchtschepen voldoen aan de volgende ervarings- en toelatingseisen:

- a) voor meerpiloot-gecertificeerde luchtschepen:
- 1) 70 vlieguren hebben als PIC op luchtschepen;
 - 2) houder zijn van een certificaat van het met goed gevolg afleggen van een MCC-cursus voor luchtschepen.
 - 3) Een kandidaat die niet voldoet aan de eisen in punt 2) heeft recht op afgifte van de typebevoegdverklaring, maar met een beperking van de bevoegdheden tot het uitoefenen van enkel de functies van tweede bestuurder. Deze beperking kan worden opgeheven als de bestuurder 100 uur vliegtijd heeft als PIC of PIC onder toezicht op luchtschepen.

FCL.735.As Opleidingscursus onderlinge samenwerking van de bemanning — Luchtschepen**▼M3**

- a) De MCC-opleidingscursus moet ten minste het onderstaande bevatten:
- 1) 12 uur theorieonderwijs en oefeningen; en
 - 2) 5 uur praktische opleiding inzake MCC.

Er moet gebruik worden gemaakt van een FNPT II of III gekwalificeerd voor MCC, een FTD 2/3 of een FFS.

▼B

- b) De MCC-opleiding moet binnen de zes maanden worden afgerond aan een ATO.

▼ B

- c) Tenzij de MCC-cursus werd gecombineerd met een cursus voor een typebevoegdverklaring voor meerpiloten, ontvangt de kandidaat bij het afronden van de MCC-opleidingscursus een certificaat.
- d) Een kandidaat die een MCC-opleiding heeft afgerond voor een andere luchtvaartuigcategorie is vrijgesteld van de eisen onder a).

FCL.740.As Verlenging van typebevoegdverklaringen — Luchtschepen

- a) Verlenging. Voor de verlenging van typebevoegdverklaringen voor luchtschepen moet de kandidaat:
 - 1) binnen de drie maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef conform aanhangsel 9 van het onderhavige deel in het betreffende type luchtship; en
 - 2) ten minste 2 uur hebben gevlogen als bestuurder van het betreffende type luchtship binnen de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring. De duur van de bekwaamheidsproef mag in rekening worden genomen voor deze 2 uur.
 - 3) De verlenging van een IR(As), indien men daar houder van is, kan worden gecombineerd met een bekwaamheidsproef voor de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring.
- b) Een kandidaat die er voor de vervaldatum van een typebevoegdverklaring niet in slaagt op alle secties van een bekwaamheidsproef een voldoende te behalen, mag de bevoegdheden van die bevoegdverklaring niet uitoefenen totdat de bekwaamheidsproef met succes is afgelegd.

SUBDEEL I

EXTRA BEVOEGDVERKLARINGEN**FCL.800 Bevoegdverklaring voor stuntvliegen****▼ M12**

- a) Houders van een bewijs van bevoegdheid met de bevoegdheid om met vleugelvliegtuigen of TMG's te vliegen mogen enkel stuntvluchten uitvoeren als ze houder zijn van een bevoegdverklaring voor stuntvliegen in overeenstemming met dit punt.

▼ B

- b) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor stuntvliegen moeten aan het onderstaande hebben voldaan:

▼ M12

- 1) ten minste 30 uur vliegtijd als PIC in vleugelvliegtuigen of TMG's na afgifte van het bewijs van bevoegdheid;

▼ M7

- 2) een opleidingscursus aan een DTO of ATO, met inbegrip van:

▼ B

- i) voor de bevoegdverklaring toepasselijk theorieonderwijs;

▼ M12

- ii) ten minste 5 uur instructie in stuntvliegen in vleugelvliegtuigen of TMG's met motorvermogen.
- c) De bevoegdheden van de bevoegdverklaring voor stuntvliegen zijn beperkt tot stuntvliegen in vleugelvliegtuigen of TMG's met motorvermogen, afhankelijk van in welk luchtvaartuig is voldaan aan de vereisten onder b), punt 1 en punt 2, ii). Deze beperking wordt op aanvraag opgeheven indien een bestuurder met goed gevolg ten minste drie instructievluchten met dubbele besturing in vleugelvliegtuigen of TMG's met motorvermogen, naargelang het geval, heeft uitgevoerd over de volledige syllabus stuntvliegen.

▼ M12

- d) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor stuntvliegen die ook houder zijn van een klassebevoegdverklaring voor TMG's en geavanceerde bevoegdheden hebben voor stuntvliegen in zweefvliegtuigen met bevoegdheden als gespecificeerd in SFCL.200, onder d), van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie:
- 1) worden vrijgesteld van een bevoegdverklaring voor stuntvliegen die beperkt is tot vleugelvliegtuigen, als bepaald onder c), indien zij in vleugelvliegtuigen hebben voldaan aan de eisen onder b), punt 1 en punt 2, ii), of
 - 2) worden volledig vrijgesteld van de vereisten onder b) voor de afgifte van een bevoegdverklaring voor stuntvliegen beperkt tot TMG's met motorvermogen. Deze beperking wordt op aanvraag opgeheven indien de bestuurder de onder c) gespecificeerde opleiding heeft voltooid.

▼ B**FCL.805 Bevoegdverklaring voor het slepen van zweefvliegtuigen en banners**

- a) Houders van een bewijs van bevoegdheid met de bevoegdheid om te vliegen met vleugelvliegtuigen of TMG's mogen enkel zweefvliegtuigen of banners slepen wanneer ze houder zijn van de betreffende bevoegdverklaring voor het slepen van zweefvliegtuigen of banners.
- b) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor het slepen van zweefvliegtuig moeten het onderstaande hebben uitgevoerd:
 - 1) ten minste 30 uur vliegtijd als PIC en 60 starts en landingen in vleugelvliegtuigen indien de activiteit zal worden uitgevoerd in vleugelvliegtuigen, of in TMG's indien de activiteit zal worden uitgevoerd in TMG's, uitgevoerd na de afgifte van het bewijs van bevoegdheid;

▼ M7

- 2) een opleidingscursus aan een DTO of ATO, met inbegrip van:

▼ B

- i) theorieonderwijs over sleepoperaties en -procedures;
- ii) ten minste 10 instructievluchten waarbij een zweefvliegtuig wordt gesleept, waaronder 5 instructievluchten met dubbele besturing, en

▼ M12

- iii) uitgezonderd voor houders van een SPL overeenkomstig bijlage III (deel SFCL) bij de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, vijf familiarisatievluchten in een zweefvliegtuig dat wordt gelanceerd door een luchtvaartuig.

▼ B

- c) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor het slepen van banners moeten het onderstaande hebben uitgevoerd:
 - 1) ten minste 100 vliegreuren en 200 starts en landingen als PIC op vleugelvliegtuigen of TMG's, na afgifte van het bewijs van bevoegdheid. Ten minste 30 van die uren moeten worden gevlogen in vleugelvliegtuigen indien de activiteit zal worden uitgevoerd in vleugelvliegtuigen, of in TMG's indien de activiteit zal worden uitgevoerd in TMG's;

▼ M7

- 2) een opleidingscursus aan een DTO of ATO, met inbegrip van:

▼ B

- i) theorieonderwijs over sleepoperaties en -procedures;
- ii) ten minste 10 instructievluchten waarbij een banner wordt gesleept, waaronder 5 vluchten met dubbele besturing.

▼ M11

- d) De bevoegdheden van de bevoegdverklaringen voor het slepen van zweefvliegtuigen en banners zijn beperkt tot vleugelvliegtuigen of TMG's, afhankelijk van welk luchtvaartuig werd gebruikt tijdens de instructie. Voor het slepen van banners zijn de bevoegdheden beperkt tot de sleepmethode die tijdens de vlieg instructie werd gebruikt. De bevoegdheden worden uitgebreid als de piloten met succes minstens drie instructievluchten met dubbele besturing hebben uitgevoerd, tijdens dewelke de volledige opleidingssyllabus aan bod kwam, zowel wat de gebruikte luchtvaartuigen als de methoden voor het slepen van banners betreft.

▼ B

- e) Om de bevoegdheden van de bevoegdverklaringen voor het slepen van zweefvliegtuigen of banners uit te oefenen, moet de houder van de bevoegdverklaring ten minste 5 sleepvluchten hebben uitgevoerd gedurende de afgelopen 24 maanden.
- f) Bestuurders die niet voldoen aan de eisen onder e) moeten, voordat ze de uitoefening van hun bevoegdheden hervatten, de ontbrekende sleepvluchten uitvoeren onder toezicht van een instructeur.

▼ M12

- g) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor het slepen van zweefvliegtuigen of banners met TMG's overeenkomstig dit punt krijgen volledige vrijstelling van de vereisten onder b) of c), naargelang het geval, indien zij houder zijn van een bevoegdverklaring voor het slepen van zweefvliegtuigen of banners overeenkomstig SFCL.205 van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, indien van toepassing, of indien zij aan alle vereisten voor de afgifte van die bevoegdverklaring hebben voldaan.

▼ B**FCL.810 Bevoegdverklaring voor nachtvliegen**

- a) Vleugelvliegtuigen, TMG's, luchtschepen.

▼ M12

- 1) Aanvragers moeten binnen een periode van maximaal zes maanden een opleidingscursus hebben voltooid bij een DTO of een ATO om de bevoegdheden van een LAPL of een PPL voor vleugelvliegtuigen, TMG's of luchtschepen in VFR-omstandigheden tijdens de nacht uit te oefenen. De cursus moet het volgende omvatten:

▼ B

- i) theorieonderwijs;

▼ M3

- ii) ten minste 5 uur vliegtijd 's nachts in de betreffende luchtvaartuigcategorie, waaronder ten minste 3 uur dubbelbesturingsonderwijs met inbegrip van ten minste 1 uur overlandnavigatie met ten minste één overlandvlucht met dubbele besturing van ten minste 50 km (27 zee-mijl) en 5 solostarts en 5 sololandingen tot volledige stilstand.

▼ B

- 2) Voor het voltooien van de opleiding 's nachts moeten LAPL-houders de basisopleiding instrumentvliegen afronden die vereist is voor de afgifte van de PPL.
- 3) Indien kandidaten houder zijn van een klassebevoegdverklaring voor zowel éénmotorige zuigervliegtuigen (land) en TMG's, mogen ze de vereisten in punt 1) in één van beide klassen of in beide klassen vervullen.

▼ M12

- 4) Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor nachtvliegen voor vleugelvliegtuigen of TMG's overeenkomstig dit punt krijgen volledige vrijstelling van de vereisten in punten 1 en 2, indien zij houder zijn van bevoegdverklaring voor nachtvliegen voor TMG's overeenkomstig SFCL.210 van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie of indien zij aan alle vereisten voor de afgifte van die bevoegdverklaring hebben voldaan.

▼ B

b) Helikopters. Als de bevoegdheden van een PPL voor helikopters moeten worden uitgeoefend in VFR-omstandigheden 's nachts, moet de kandidaat:

- 1) ten minste 100 vliegreuren hebben uitgevoerd als bestuurder in helikopters na de afgifte van het bewijs van bevoegdheid, waaronder ten minste 60 uur als PIC in helikopters en 20 uur overlandvluchten;

▼ M7

- 2) een opleidingscursus aan een DTO of ATO hebben voltooid. De cursus moet worden afgerond binnen een periode van zes maanden en moet het volgende omvatten:

▼ B

- i) 5 uur theorieonderwijs;
 - ii) 10 uur instrumentinstructie met dubbele besturing voor helikopters; en
 - iii) 5 uur vliegtijd 's nachts, waaronder ten minste 3 uur dubbelbesturings-onderricht, met inbegrip van ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachteircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.
- 3) Een kandidaat die houder is of is geweest van een IR voor een vleugel-vliegtuig of TMG, heeft recht op 5 uur vrijstelling van de eisen in punt 2), ii) hierboven.

▼ M12**▼ B****FCL.815 Bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden****▼ M12**

- a) Bevoegdheden. Houders van een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden zijn bevoegd om met vleugelvliegtuigen of TMG's naar en van oppervlakken te vliegen waarvoor een dergelijke bevoegdverklaring vereist is door de bevoegde autoriteiten die door de lidstaten zijn aangewezen.

Houders van een LAPL of een PPL met bevoegdheden om te vliegen met vleugelvliegtuigen of TMG's kunnen de initiële bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden verkrijgen op:

▼ B

- 1) wielen om de bevoegdheid toe te kennen om te vliegen naar en van oppervlakken wanneer ze niet bedekt zijn met sneeuw; of
- 2) ski's om de bevoegdheid toe te kennen om te vliegen naar en van oppervlakken wanneer ze bedekt zijn met sneeuw.
- 3) De bevoegdheden van de initiële bevoegdverklaring kunnen worden uitgebreid naar de bevoegdheid voor ofwel wielen of ski's indien de bestuurder een geschikte extra familiarisatiecursus heeft gevolgd, met inbegrip van theorieonderwijs en vliegopleiding, met een bergvlieg instructeur.

▼ M7

- b) Opleidingscursus. Kandidaten voor een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden moeten binnen een periode van 24 maanden een cursus theorieonderwijs en vlieg instructie hebben voltooid aan een DTO of ATO. De inhoud van de cursus moet zijn afgestemd op de bevoegdheden van de aangevraagde bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden.

▼ B

- c) Vaardigheidstest. Na het voltooien van de opleiding moet de kandidaat slagen voor een vaardigheidstest met een voor dit doel gekwalificeerde FE. De vaardigheidstest moet het volgende bevatten:

▼ B

- 1) een mondeling theorie-examen;
 - 2) 6 landingen op ten minste 2 verschillende oppervlakken waarvoor een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden is vereist, en verschillend van het oppervlak van vertrek.
- d) Geldigheid. Een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden is 24 maanden geldig.

▼ M11

e) Verlenging

Voor de verlenging van een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden moeten de aanvragers:

- 1) in de voorgaande twee jaar minstens zes landingen hebben uitgevoerd op een oppervlak waarvoor een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden nodig is;
- 2) slagen voor een bekwaamheidsproef die voldoet aan de eisen onder c).

▼ B

- f) Hernieuwde afgifte. Als de bevoegdverklaring is verlopen, moet de kandidaat voldoen aan de eisen onder e), 2).

FCL.820 Bevoegdverklaring voor testvliegen

- a) Houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van vleugelvliegtuigen of helikopters mogen enkel optreden als PIC tijdens testvluchten van categorie 1 of 2 zoals gedefinieerd in deel 21 wanneer ze houder zijn van een bevoegdverklaring voor testvliegen.
- b) De verplichting om houder te zijn van een onder a) vastgestelde bevoegdverklaring voor testvliegen geldt enkel voor testvluchten uitgevoerd met:
 - 1) helikopters gecertificeerd of te certificeren in overeenstemming met de normen van CS-27 of CS-29 of gelijkwaardige luchtwaardigheidsvoorschriften; of
 - 2) vleugelvliegtuigen gecertificeerd of te certificeren in overeenstemming met:
 - i) de normen van CS-25 of gelijkwaardige luchtwaardigheidsvoorschriften; of
 - ii) de normen van CS-23 of gelijkwaardige luchtwaardigheidsvoorschriften, behalve voor vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van minder dan 2 000 kg.
- c) De bevoegdheden van de houder van een bevoegdverklaring voor testvliegen bestaan, binnen de betreffende luchtvaartuigcategorie, uit:
 - 1) in het geval van een bevoegdverklaring voor testvluchten van categorie 1, het uitvoeren van alle categorieën van testvluchten zoals gedefinieerd in deel 21, hetzij als PIC of als tweede bestuurder;
 - 2) in het geval van een bevoegdverklaring voor testvluchten van categorie 2:
 - i) het uitvoeren van testvluchten uit categorie 1, zoals gedefinieerd in deel 21:
 - als tweede bestuurder; of
 - als PIC in het geval van vleugelvliegtuigen zoals beschreven in punt b), onder 2), ii), behalve voor die binnen de commutercategorie of met een duiksnelheid hoger dan 0,6 mach of een maximale hoogte boven 25 000 voet;
 - ii) het uitvoeren van alle andere categorieën testvluchten, zoals gedefinieerd in deel 21, ofwel als PIC of als tweede bestuurder;

▼ M5

- 3) het uitvoeren van vluchten zonder een type- of klassebevoegdverklaring zoals gedefinieerd in subdeel H, behalve dat de bevoegdverklaring voor testvliegen niet mag worden gebruikt voor commerciële luchtvervoersactiviteiten.

▼ B

- d) Kandidaten voor de eerste afgifte van een bevoegdverklaring voor testvliegen moeten:
 - 1) houder zijn van ten minste een CPL en een IR in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;
 - 2) ten minste 1 000 uur hebben gevlogen in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, waarvan ten minste 400 uur als PIC;
 - 3) een opleidingscursus hebben afgerond aan een ATO geschikt voor het beoogde luchtvaartuig en de beoogde categorie van vluchten. De opleiding moet ten minste de volgende onderwerpen bevatten:
 - prestatie;
 - stabiliteit en besturing/vlieggedrag;
 - systemen;
 - testbeheer;
 - risico-/veiligheidsbeheer.
- e) De bevoegdheden van houders van een bevoegdverklaring voor testvliegen kunnen worden uitgebreid naar een andere categorie van testvluchten en een andere categorie van luchtvaartuigen wanneer ze een extra opleidingscursus aan een ATO hebben afgerond.

▼ M3**FCL.825 Bevoegdverklaring voor „en route”-instrumentvliegen (EIR)**

- a) Bevoegdheden en voorwaarden
 - 1) De bevoegdheden van een houder van een bevoegdverklaring voor „en route”-instrumentvliegen (EIR) bestaan uit het uitvoeren van vluchten onder IFR overdag tijdens de „en route”-fase van de vlucht met een vleugelvliegtuig waarvoor een klasse- of typebevoegdheid verkregen is. Deze bevoegdheid kan worden uitgebreid tot het uitvoeren van vluchten onder IFR 's nachts tijdens de „en route”-fase van de vlucht indien de piloot houder is van een bevoegdverklaring voor nachtvliegen overeenkomstig FCL.810.
 - 2) De houder van de EIR mag een vlucht waarvoor hij de bevoegdheden van zijn bevoegdverklaring wenst uit te oefenen enkel aanvangen of voortzetten indien de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat:
 - i) de weersomstandigheden bij vertrek zodanig zijn dat het segment van de vlucht vanaf de start tot een geplande overgang van VFR naar IFR volgens zichtvliegvoorschriften kan worden uitgevoerd; en
 - ii) de weersomstandigheden op het geplande luchtvaartterrein van bestemming op de verwachte aankomsttijd zodanig zullen zijn dat het segment van de vlucht vanaf een overgang van IFR naar VFR tot de landing volgens zichtvliegvoorschriften kan worden uitgevoerd.
- b) Toelatingseisen. Een kandidaat voor een EIR moet houder zijn van ten minste een PPL(A) en moet ten minste 20 uur overlandvliegtijd als PIC in vleugelvliegtuigen hebben voltooid.
- c) Opleidingscursus. Een kandidaat voor een EIR moet binnen een periode van 36 maanden het volgende aan een ATO hebben voltooid:
 - 1) ten minste 80 uur theorieonderwijs overeenkomstig FCL.615; en

▼ M3

- 2) instructie in instrumentvliegen, waarbij:
 - i) de vliegopleiding voor een éénmotorige EIR ten minste 15 uur instrumentvliegtijd in opleiding omvat; en
 - ii) de vliegopleiding voor een meermotorige EIR ten minste 16 uur instrumentvliegtijd in opleiding omvat, waarvan ten minste 4 uur in meermotorige vliegtuigen.
- d) Theoriekennis. Alvorens de vaardigheidstest wordt afgenomen, moet de kandidaat blijk geven van een voor de toegekende bevoegdheden toepasselijk niveau van theoriekennis over de in FCL.615(b) genoemde onderwerpen.
- e) Vaardigheidstest. Na afronding van de opleiding moet de kandidaat slagen voor een door een examiner instrumentvliegen (IRE) afgenomen vaardigheidstest. Voor een meermotorige EIR wordt de vaardigheidstest afgenomen in een meermotorig vleugelvliegtuig. Voor een éénmotorige EIR wordt de test afgenomen in een éénmotorig vleugelvliegtuig.
- f) In afwijking van het bepaalde onder punt c) en d) moet de houder van een éénmotorige EIR die tevens houder is van een meermotorige klasse- of type-bevoegdverklaring en die voor het eerst een meermotorige EIR wenst te verkrijgen, een opleiding aan een ATO afronden die ten minste 2 uur instrumentvliegtijd in opleiding tijdens de „en route”-fase van de vlucht in meermotorige vleugelvliegtuigen omvat, en slagen voor de onder punt e) bedoelde vaardigheidstest.
- g) Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte.
 - 1) Een EIR is 1 jaar geldig.
 - 2) Kandidaten voor verlenging van een EIR moeten:
 - i) binnen een periode van 3 maanden die onmiddellijk voorafgaan aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring slagen voor een bekwaamheidsproef in een vleugelvliegtuig; of
 - ii) binnen 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van de bevoegdverklaring 6 uur vliegtijd onder IFR als PIC en een trainingsvlucht van ten minste 1 uur met een voor het verzorgen van de IR(A)- of EIR-opleiding bevoegde instructeur volbrengen.
 - 3) Voor elke tweede verlenging die daarop volgt, moet de houder van een EIR slagen voor een bekwaamheidsproef overeenkomstig punt g), 2), i).
 - 4) Indien een EIR is verlopen, moeten kandidaten om hun bevoegdheden te hernieuwen:
 - i) een herhalingstraining voltooien bij een voor het verzorgen van de IR(A)- of EIR-opleiding bevoegde instructeur om het vereiste bekwaamheidsniveau te behalen; en
 - ii) een bekwaamheidsproef afleggen.
 - 5) Indien de EIR binnen 7 jaar na de laatste vervaldatum niet verlengd of hernieuwd afgegeven werd, moet de houder tevens opnieuw slagen voor de theorie-examens inzake EIR overeenkomstig FCL.615(b).

▼ M4

- 6) Voor een meermotorige EIR moeten de bekwaamheidsproef voor verlenging of hernieuwde afgifte en de in punt g), 2), ii) voorgescreven trainingsvlucht in een meermotorig vleugelvliegtuig worden uitgevoerd. Indien de piloot tevens houder is van een éénmotorige EIR, wordt met deze bekwaamheidsproef tevens verlenging of hernieuwde afgifte voor de éénmotorige EIR verkregen. Wanneer de trainingsvlucht is afgelegd in een meermotorig vleugelvliegtuig, is ook voldaan aan de eisen inzake trainingsvluchten voor de éénmotorige EIR.

▼ M3

- h) Wanneer een kandidaat voor een EIR instrumentvliegtijd in opleiding heeft voltooid bij een IRI(A) of een FI(A) die voor het verzorgen van de IR- of EIR-opleiding bevoegd is, kunnen deze uren worden meegerekend voor de in punt c), 2), i) en ii) voorgescreven uren tot maximaal 5 respectievelijk 6 uur. Voor de in punt c), 2), ii) voorgescreven 4 uur instrumentvlieg-instructie in meermotorige vleugelvliegtuigen mag deze vrijstelling niet worden toegepast.

- 1) Om het aantal mee te rekenen uren te bepalen en de opleidingsbehoeften vast te stellen, moet de kandidaat aan de ATO een toelatingsbeoordeling ondergaan.

- 2) Voltooiing van de door een IRI(A) of FI(A) gegeven instrumentvlieg-instructie moet in een speciaal opleidingsdossier worden opgetekend, met accordering door de instructeur.

- i) Een kandidaat voor een EIR die houder is van een PPL of CPL conform deel FCL en van een geldige IR(A) die overeenkomstig de eisen van bijlage I bij het Verdrag van Chicago door een derde land afgegeven is, kan volledig worden vrijgesteld van de onder punt c) genoemde opleidingseisen. Voor het verkrijgen van de EIR moet de kandidaat:

- 1) slagen voor de vaardigheidstest voor de EIR;
- 2) in afwijking van het bepaalde punt d), tijdens de vaardigheidstest ten overstaan van de examinerator aantonen een adequaat niveau van theoretische kennis omtrent luchtvaartwetgeving, meteorologie en vluchtplanning en -prestaties te hebben verworven (IR);
- 3) een minimale ervaring hebben van ten minste 25 uur vliegtijd onder IFR als PIC op vleugelvliegtuigen.

▼ M12**▼ B**

SUBDEEL J

INSTRUCTEURS*SECTIE 1**Algemene eisen***FCL.900 Certificaten als instructeur**

- a) Algemeen. Een persoon mag uitsluitend:

- 1) vlieg-instructie geven voor luchtvaartuigen waarvoor hij houder is van:
- i) een bewijs van bevoegdheid als bestuurder afgegeven of aanvaard in overeenstemming met de onderhavige verordening;
- ii) een certificaat van instructeur geschikt voor de uit te voeren instructie, afgegeven in overeenstemming met dit subdeel;

▼B

- 2) vlieg instructie in vluchtsimulatoren of MCC-instructie geven wanneer hij houder is van een certificaat voor instructeur geschikt voor de uit te voeren instructie, afgegeven in overeenstemming met dit subdeel.

b) Speciale voorwaarden:

▼M8

- 1) De bevoegde autoriteit mag een specifiek certificaat voor het verstrekken van vliegonderricht afgeven wanneer de naleving van de eisen van dit subdeel niet mogelijk is door de introductie van:
 - i) nieuwe luchtvaartuigen in de lidstaat of in de vloot van de exploitant; of
 - ii) nieuwe opleidingen in deze bijlage (Deel-FCL).

Een dergelijk certificaat geldt alleen voor de opleidingsvluchten die nodig zijn voor de introductie van het nieuwe type luchtvaartuig; het mag in geen geval langer dan één jaar geldig zijn.

▼B

- 2) Houders van een certificaat dat is afgegeven in overeenstemming met punt b), 1) die een aanvraag willen indienen voor een certificaat als instructeur, moeten voldoen aan de toelatings- en verlengingseisen vastgelegd voor die categorie als instructeur. Onverminderd FCL.905.TRI, punt b), omvat een TRI-certificaat dat overeenkomstig deze alinea is afgegeven het recht om instructie te geven voor de afgifte van een TRI- of SFI-certificaat voor het relevante type.

▼M11

c) Instructie buiten het grondgebied van de lidstaten

- 1) In het geval van vlieg instructie die wordt verstrekt tijdens een overeenkomstig deze bijlage goedgekeurde trainingscursus buiten het grondgebied waarvoor de lidstaten verantwoordelijk zijn uit hoofde van het Verdrag van Chicago, mag de bevoegde autoriteit, bij wijze van uitzondering op het bepaalde onder a), een instructeurscertificaat afgeven aan aanvragers die:
 - i) houder zijn van een bewijs van bevoegdheid als piloot dat aan alle onderstaande criteria voldoet:
 - A) het voldoet aan bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
 - B) het is in elk geval minstens een CPL in de relevante luchtvaartuigcategorie, met een relevante bevoegdverklaring of een relevant certificaat;
 - ii) voldoen aan de eisen vastgesteld in dit subdeel ten behoeve van de afgifte van het relevante certificaat voor instructeurs;
 - iii) aan de bevoegde autoriteit aantonen dat zij over passende kennis van de Europese regels inzake luchtvaartveiligheid beschikken, teneinde de bevoegdheden van instructeur te kunnen uitoefenen in overeenstemming met deze bijlage.
- 2) Het certificaat wordt beperkt tot het geven van vlieg instructie tijdens een overeenkomstig deze bijlage goedgekeurde trainingscursus die aan alle volgende voorwaarden voldoet:
 - i) ze wordt gegeven buiten het gebied waarvoor de lidstaten verantwoordelijk zijn uit hoofde van het Verdrag van Chicago;
 - ii) ze wordt gegeven aan leerling-piloten die voldoende kennis hebben van de taal waarin de vlieg instructie wordt verstrekt.

▼ M8**FCL.915 Algemene toelatingseisen en vereisten voor instructeurs**

a) Algemeen

Kandidaten voor een instructeurscertificaat moeten ten minste 18 jaar oud zijn.

b) Extra eisen voor instructeurs die vliegonderricht geven in luchtvaartuigen

Kandidaten voor of houders van een instructeurcertificaat met bevoegdheden om vliegonderricht te geven in luchtvaartuigen moeten:

- (1) voor opleidingen voor bevoegdheidsbewijzen minstens houder zijn van het bevoegdheidsbewijs of, in het geval van punt FCL.900, onder c), van het gelijkwaardig bevoegdheidsbewijs, waarvoor vliegonderricht wordt gegeven;
- (2) voor opleidingen voor bevoegdverklaringen, houder zijn van de relevante bevoegdverklaring of, in het geval van punt FCL.900, onder c), van de gelijkwaardige bevoegdverklaring, waarvoor vliegonderricht wordt gegeven;
- (3) behalve in het geval van instructeurs voor testvluchten (FTI):
 - i) ten minste 15 uren hebben gevlogen als piloot van de klasse of het type luchtvaartuig waarmee de vlieg instructie zal worden gegeven, waarvan maximaal 7 uur in een FSTD die representatief is voor de klasse of het type luchtvaartuig, indien van toepassing; of
 - ii) geslaagd zijn voor een vakbekwaamheidsbeoordeling voor de relevante categorie van instructeur op die klasse of dat type luchtvaartuig; en
- (4) bevoegd zijn om op te treden als PIC in het luchtvaartuig tijdens dergelijk vliegonderricht.

▼ M12

c) Vrijstelling ten behoeve van verdere certificaten als instructeur en verlenging

- (1) Volledige vrijstelling van de instructietechnieken kan worden verleend aan:
 - i) houders van een certificaat als instructeur die verdere certificaten als instructeur aanvragen, alsmede
 - ii) kandidaten voor een certificaat als instructeur die reeds houder zijn van een certificaat van instructeur overeenkomstig bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie of bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie.

▼ M8

- (2) Gevlogen uren als examiner tijdens vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven mogen volledig worden meegerekend voor de verlenging van alle instructeurcertificaten waarvan de kandidaat reeds houder is.
- d) Met het oog op vrijstellingen voor de verlenging van andere types wordt rekening gehouden met de relevante elementen die gedefinieerd zijn in de gegevens voor operationele geschiktheid (OSD) die zijn vastgelegd in overeenstemming met bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.
- e) Aanvullende eisen voor het geven van onderricht in een opleiding overeenkomstig FCL.45.A:
 - (1) Naast het bepaalde onder b) moeten houders van een instructeurscertificaat, alvorens als instructeur op te treden in het kader van een opleiding overeenkomstig FCL.745.A:

▼ M8

- i) minstens 500 uur gevlogen hebben als piloot van vleugelvliegtuigen, waarvan ten minste 200 uur vlieg instructie;
 - ii) na te hebben voldaan aan de ervaringsvereisten van punt e), onder 1), punt i), een UPRT-instructeursopleiding hebben voltooid bij een ATO, gedurende dewelke de bekwaamheid van de kandidaten permanent werd beoordeeld; en
 - iii) na voltooiing van de opleiding, een certificaat hebben gekregen van de ATO; het opleidingshoofd van de ATO moet de in punt e), onder 1), vermelden rechten in het logboek van de kandidaten vermelden.
- (2) De in punt e), onder 1), vermelde rechten mogen alleen worden uitgeoefend als de instructeurs in het voorbije jaar een opfriscursus hebben gevolgd bij een ATO, gedurende dewelke de vaardigheden die vereist zijn om onderricht te geven in het kader van een opleiding overeenkomstig punt FCL.745.A tot tevredenheid van het opleidingshoofd zijn beoordeeld.
- (3) Instructeurs die houder zijn van de in punt e), onder 1), vermelde rechten mogen als instructeur optreden in het kader van een in punt e), onder 1), punt ii), bedoelde cursus als zij:
- i) 25 uur vliegonderricht hebben gegeven in het kader van opleidingen overeenkomstig FCL.745.A;
 - ii) een bekwaamheidsproef voor het verkrijgen van dit recht hebben afgelegd; en
 - iii) voldoen aan de eisen van punt e), onder 2), met betrekking tot recente opleidingen.
- (4) Deze rechten worden ingeschreven in het logboek van de instructeurs en ondertekend door de examiner.

▼ B**FCL.920 Vakbekwaamheid en beoordeling van instructeurs**

Alle instructeurs moeten worden opgeleid om de volgende vakbekwaamheid te verwerven:

- het voorbereiden van voor de instructie benodigde middelen,
- het creëren van een bevorderlijk leerklimaat,
- het overdragen van kennis,
- het integreren van dreigings- en onjuist beoordelingsmanagement (Threat and Error Management — TEM) met CRM,
- het indelen van tijd (timemanagement) om de opleidingsdoelstellingen te bereiken,
- het leerproces bevorderen,
- het beoordelen van de prestaties van de leerling,
- het toezicht houden op en beoordelen van de vorderingen,
- het evalueren van opleidingssessies,
- het rapporteren van het resultaat.

FCL.925 Extra eisen voor instructeurs voor de MPL

- a) Instructeurs die opleiding geven voor de MPL moeten:
- 1) met succes een MPL-instructeursopleiding hebben voltooid aan een ATO; en

▼ B

- 2) tevens voor de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor vergevorderden van de geïntegreerde MPL-opleidingscursus:
- i) ervaring hebben met meerpilootbediening; en
 - ii) de initiële CRM-opleiding hebben voltooid bij een exploitant van commercieel luchtvervoer, goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen.
- b) Opleidingscursus voor MPL-instructeurs
- 1) De opleidingscursus voor MPL-instructeurs moet uit minimaal 14 uur opleiding bestaan.

Na voltooiing van de opleidingscursus wordt de vakbekwaamheid als instructeur en de kennis over de op vakbekwaamheid gebaseerde opleidingsbenadering beoordeeld.
 - 2) Die beoordeling bestaat uit een praktijkdemonstratie van vlieg instructie in de betreffende fase van de MPL-opleidingscursus. De beoordeling wordt uitgevoerd door een examiner die is gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K.
 - 3) Na bevredigende afronding van de MPL-opleidingscursus reikt de ATO een certificaat van kwalificatie als MPL-instructeur uit aan de kandidaat.
- c) Om de bevoegdheden te behouden, moet de instructeur gedurende de 12 voorafgaande maanden, binnen een MPL-opleidingscursus het onderstaande hebben uitgevoerd:
- 1) 1 vluchtsimulatorsessie van ten minste 3 uur; of
 - 2) 1 vlieg oefening van ten minste 1 uur met inbegrip van ten minste 2 starts en landingen.
- d) Indien de instructeur niet voldoet aan de eisen onder c), moet hij vóór het uitoefenen van de bevoegdheden om vlieg instructie te geven voor de MPL:
- 1) een herhalingsopleiding volgen aan een ATO om het noodzakelijke vakbekwaamheidsniveau te bereiken.
 - 2) slagen voor de beoordeling van de vakbekwaamheid als instructeur zoals bepaald in punt b), 2).

▼ M7**FCL.930 Opleidingscursus**

- a) Kandidaten voor een certificaat als instructeur moeten een theorieopleiding en vlieg instructie hebben afgerond aan een ATO. Kandidaten voor een certificaat als instructeur voor zweefvliegtuigen of luchtballonnen mogen een theorieopleiding en vlieg instructie hebben afgerond aan een DTO.
- b) Naast de specifieke in Deel-FCL van deze bijlage beschreven elementen voor elke categorie van instructeur, moet de opleidingscursus de elementen bevatten die zijn vereist in FCL.920.

▼ B**FCL.935 Beoordeling van vakbekwaamheid****▼ M11**

- a) Behalve voor de instructeur „in onderlinge samenwerking van de bemanning” (MCCI), de instructeur vluchtsimulator (STI), de instructeur voor bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden (MI) en de instructeur voor testvluchten (FTI), moet een kandidaat voor een instructeurscertificaat ten overstaan van een examiner die daartoe is gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K van deze bijlage zijn vakbekwaamheid in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie aantonen, in de relevante klasse of het relevante type of in de passende FSTD, in die zin dat hij in staat is om een leerlingpiloot te onderrichten tot het niveau dat is vereist voor de afgifte van het betreffende bewijs van bevoegdheid, de betreffende bevoegdverklaring of het betreffende certificaat.

▼ B

- b) Die beoordeling moet het volgende omvatten:
- 1) het aantonen van de vakbekwaamheid beschreven in FCL.920 voor en na de vlucht en tijdens theorieonderwijs;
 - 2) mondelinge theorie-examens aan de grond, briefings voor en na de vlucht en demonstraties tijdens de vlucht gedurende vaardigheidstests in de betreffende klasse of type luchtvaartuig of FSTD;
 - 3) oefeningen die adequaat zijn om de vakbekwaamheid van de instructeur te beoordelen.
- c) De beoordeling moet worden uitgevoerd met hetzelfde type of dezelfde klasse luchtvaartuig of FSTD gebruikt voor de vlieg instructie.
- d) Als een beoordeling van de vakbekwaamheid nodig is voor de verlenging van een certificaat als instructeur, mogen kandidaten die geen voldoende halen voor de beoordeling vóór de vervaldatum van een certificaat als instructeur de bevoegdheden van dat certificaat niet uitoefenen tot de beoordeling met succes is voltooid.

▼ M11**FCL.940 Geldigheid van instructeurscertificaten**

Met uitzondering van de MI en onverminderd FCL.900, punt b), onder 1), en FCL.915, punt e), onder 2), zijn certificaten als instructeur geldig voor een periode van 3 jaar.

▼ M4**FCL.945 Verplichtingen voor instructeurs**

Na voltooiing van de trainingsvlucht met het oog op de verlenging van een bevoegdverklaring SEP of TMG in overeenstemming met FCL.740.A, punt b), onder 1), en alleen wanneer alle andere uit hoofde van FCL.740.A, punt b), onder 1), vereiste verlengingscriteria zijn vervuld, viseert de instructeur het bevoegdheidsbewijs van de kandidaat met de nieuwe vervaldatum van de bevoegdverklaring of het certificaat, indien hij daartoe specifiek is gemachtigd door de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het bevoegdheidsbewijs van de kandidaat.

▼ B*SECTIE 2**Specifieke eisen voor de vlieg instructeur — FI***▼ M11****FCL.905.FI FI — B bevoegdheden en voorwaarden**

De bevoegdheden van FI's zijn vlieg instructie te verstrekken met het oog op de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van:

▼ M12

- a) een PPL en een LAPL in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie;
- b) klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen, uitgezonderd éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen;

▼ M11

- c) klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, bij meerpilootbediening, voor zover de FI's aan een van de volgende voorwaarden voldoen:

- 1) houder zijn of geweest zijn van een TRI-certificaat voor meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen.
- 2) al het onderstaande hebben volbracht:
 - i) minstens 500 uur als piloot bij meerpilootbediening in vleugelvliegtuigen;
 - ii) de trainingscursus voor een MCCI, overeenkomstig FCL.930.MCCI;

▼ M11

- d) typebevoegdverklaringen voor éénpiloot- of meerpilootgecertificeerde luchtschepen;
- e) een CPL in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie, voor zover de FI's minstens 200 uur vlieg instructie hebben voltooid in die luchtvaartuigcategorie;
- f) de bevoegdverklaring voor nachtvliegen, voor zover de FI's aan alle volgende voorwaarden voldoen:
 - 1) gekwalificeerd zijn om's nachts te vliegen in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
 - 2) de bekwaamheid tot het geven van nachtvlieg instructie hebben aangetoond ten overstaan van een FI die is gekwalificeerd overeenkomstig punt j);
 - 3) voldoen aan de ervaringseisen voor nachtvliegen van FCL.060, punt b), onder 2);

▼ M12

- g) een bevoegdverklaring voor slepen of stuntvliegen, op voorwaarde dat de FI houder is van dergelijke bevoegdheden en de bekwaamheid tot het geven van instructie voor die bevoegdverklaring heeft aangetoond ten overstaan van een FI die is gekwalificeerd conform punt j);

▼ M11

- h) een EIR of IR in de betreffende luchtvaartuigcategorie, voor zover de FI's aan alle volgende voorwaarden voldoen:
 - 1) ten minste 200 uren vliegtijd hebben onder IFR, waaronder ten hoogste 50 uur simulatortijd in een FFS, een FTD 2/3 of FNPT II;
 - 2) als leerling-piloot de IRI-opleidingscursus hebben afgerond en geslaagd zijn voor de beoordeling van vakbekwaamheid voor het IRI-certificaat;
 - 3) voldoen aan FCL.915.CRI, punt a), FCL.930.CRI en FCL.935 in het geval van meermotorige vleugelvliegtuigen, en aan FCL.910.TRI, punt c), onder 1), en FCL.915.TRI, punt d), onder 2), in het geval van meermotorige helikopters;
- i) klasse- of typebevoegdverklaringen voor één piloot gecertificeerde meermotorige luchtvaartuigen, behalve voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat zij aan alle onderstaande voorwaarden voldoen:
 - 1) in het geval van vleugelvliegtuigen, voldoen aan FCL.915.CRI, onder a), FCL.930.CRI en FCL.935;
 - 2) in het geval van helikopters, voldoen aan FCL.910.TRI, onder c), punt 1), en FCL.915.TRI, onder d), punt 2);
- j) een FI-, IRI-, CRI-, STI- of MI-certificaat, voor zover zij aan alle volgende voorwaarden voldoen:

▼ M12

- 1) zij ten minste 500 uur vlieg instructie in de betreffende luchtvaartuigcategorie hebben volbracht;

▼ M11

- 2) geslaagd zijn voor een beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 in de betreffende luchtvaartuigcategorie in die zin dat ten overstaan van een examiner vlieg instructeur (FIE) de bekwaamheid is aangetoond om instructie te geven voor het desbetreffende certificaat;

▼ M11

- k) een MPL, voor zover de FI's aan alle volgende voorwaarden voldoen:
- 1) voor de essentiële vliegfase van de opleiding ten minste 500 uur vliegtijd hebben als piloot van vleugelvliegtuigen, waarvan ten minste 200 uur vlieg instructie;
 - 2) voor de elementaire fase van de opleiding:
 - i) houder zijn van een IR voor meermotorige vleugelvliegtuigen en de bevoegdheid om instructie te geven voor een IR;
 - ii) ten minste 1 500 uur vliegtijd hebben bij meerpilootbediening;
 - 3) in het geval van FI's die reeds zijn gekwalificeerd om geïntegreerde cursussen voor ATP(A) of CPL(A)/IR te geven, mag de eis onder 2), punt ii), worden vervangen door het voltooien van een gestructureerde opleidingscursus, bestaande uit:
 - i) MCC-kwalificatie;
 - ii) het observeren van 5 vlieg instructiesessies in fase 3 van een MPL-opleiding;
 - iii) het observeren van 5 vlieg instructiesessies in fase 4 van een MPL-opleiding;
 - iv) het observeren van 5 periodieke LOFT-sessies van een exploitant;
 - v) de inhoud van de MCCI-opleiding.

In dit geval moeten de FI's de eerste 5 instructeurssessies uitvoeren onder toezicht van een TRI(A), MCCI(A) of SFI(A) die bevoegd is voor MPL-vlieg instructie.

▼ B**FCL.910.FI FI — Beperkte bevoegdheden****▼ M7**

- a) De bevoegdheden van een FI worden beperkt tot het uitvoeren van vlieg instructie onder toezicht van een FI voor dezelfde luchtvaartuigcategorie die voor dit doel door de DTO of ATO is aangeduid, in de volgende gevallen:

▼ M12

- 1) afgifte van de PPL en LAPL;

▼ B

- 2) bij alle geïntegreerde cursussen op PPL-niveau, in het geval van vleugelvliegtuigen en helikopters;

▼ M12

- 3) voor klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde eenmotorige luchtvaartuigen, uitgezonderd éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen;

▼ B

- 4) voor bevoegdverklaringen voor nachtvliegen, slepen of stuntvliegen.
- b) Tijdens het uitvoeren van opleiding onder toezicht, in overeenstemming met punt a), heeft de FI niet de bevoegdheid om leerling-piloten de toelating te geven om eerste solovluchten en eerste solo-overlandvluchten uit te voeren.

▼ B

- c) De beperkingen in punt a) en b) worden verwijderd van het FI-certificaat wanneer de FI ten minste het onderstaande heeft afgerond:
- 1) voor de FI(A): 100 uur vlieg instructie in vleugelvliegtuigen of TMG's en toezicht hebben gehouden op ten minste 25 solovluchten van leerling-piloten;
 - 2) voor de FI(H): 100 uur vlieg instructie in helikopters en toezicht hebben gehouden op ten minste 25 solovliegoefeningen van leerling-piloten;

▼ M12

- 3) voor de FI(As), 15 uur of 50 starts als vlieg instructie over de volledige opleidingssyllabus voor de afgifte van een PPL(As).

▼ B**FCL.915.FI FI — Toelatingseisen**

Een kandidaat voor een FI-certificaat moet:

- a) in het geval van de FI(A) en FI(H):
 - 1) ten minste 10 uur instructie over instrumentvliegen hebben ontvangen in de betreffende luchtvaartuigcategorie, waarvan niet meer dan 5 uur simulatortijd in een FSTD;
 - 2) 20 uur VFR-overlandvluchten hebben uitgevoerd met de betreffende luchtvaartuigcategorie als PIC; en
- b) daarnaast voor de FI(A):
 - 1) houder zijn van ten minste een CPL(A); of
 - 2) houder zijn van ten minste een PPL(A) en:

▼ M11

- i) behalve voor een FI (A) die alleen opleiding geeft voor de LAPL, zijn geslaagd in het CPL-theorie-examen, dat mag worden afgelegd zonder een CPL-theorieopleiding te hebben voltooid en dat niet geldig is voor de afgifte van een CPL, en

▼ B

- ii) ten minste 200 uur hebben gevlogen op vleugelvliegtuigen of TMG's waarvan 150 uur als PIC;
- 3) ten minste 30 uur hebben gevlogen op éénmotorige zuigervliegtuigen waarvan ten minste 5 uur gedurende de zes maanden voorafgaand aan de toelatingsvliegtest vastgelegd in FCL.930.FI, punt a);
- 4) een VFR-overlandvlucht hebben uitgevoerd als PIC, waaronder een vlucht van ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke op 2 verschillende luchtvaartterreinen wordt geland tot volledige stilstand;
- c) 250 uur totale vliegtijd hebben als bestuurder van helikopters waarvan:
 - 1) ten minste 100 uur als PIC indien de kandidaat houder is van ten minste een CPL(H); of

▼ M11

- 2) minstens 200 uur als PIC als de aanvrager houder is van ten minste een PPL (H) en geslaagd is voor het CPL-theorie-examen, dat mag worden afgelegd zonder een CPL-theorieopleiding te hebben voltooid en dat niet geldig is voor de afgifte van een CPL;

▼ B

- d) voor een FI(As), 500 uur hebben gevlogen op luchtschepen als PIC, waarvan 400 uur als PIC houder van een CPL(As);

▼ M12**▼ B****FCL.930.FI FI — Opleidingscursus**

- a) Kandidaten voor het FI-certificaat moeten geslaagd zijn voor een specifieke toelatingsvliegtest, afgenomen door een conform FCL.905.FI, punt i), gekwalificeerde FI, tijdens de zes maanden voorafgaand aan de aanvang van de opleiding, om te beoordelen of de kandidaat geschikt is om de opleiding te volgen. Deze toelatingsvliegtest is gebaseerd op de bekwaamheidsproef voor klasse- en typebevoegdverklaringen zoals beschreven in aanhangsel 9 van onderhavig deel.
- b) De FI-opleidingscursus moet het volgende omvatten:

- 1) 25 uur instructietechniek;

▼ M12

- 2) ten minste 100 uur theorieonderwijs, met inbegrip van voortgangstests;

▼ B

- 3) i) in geval van een FI (A) en (H), ten minste 30 uur vlieg instructie, waarvan 25 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan 5 uur mag worden uitgevoerd in een FFS, een FNPT I of II of een FTD 2/3;

▼ M12

- ii) in geval van een FI(As), ten minste 20 uur vlieg instructie, waarvan 15 uur dubbelbesturingsonderricht;

- 4) Kandidaten voor een FI-certificaat in een andere luchtvaartuigcategorie die houder zijn of zijn geweest van een FI(A), (H) of (As), krijgen 55 uur vrijstelling met betrekking tot de eis onder b), punt 2.

▼ M11

- c) Aanvragers van het FI-certificaat die houder zijn of geweest zijn van een ander instructeurscertificaat dat overeenkomstig deze bijlage is afgegeven, worden geacht te voldoen aan de eisen van punt b), onder 1).

FCL.940.FI FI — Verlenging en hernieuwde afgifte

- a) Verlenging

- 1) Om een FI-certificaat te verlengen moeten de houders vóór de vervaldatum van het FI-certificaat voldoen aan minstens twee van de volgende drie eisen:

- i) ze hebben het volgende voltooid:

- A) in het geval van een FI(A) en een FI(H), minstens 50 uur vlieg instructie in de betreffende luchtvaartuigcategorie als FI's, TRI's, CRI's, IRI's, MI's of examinatoren. Als de bevoegdheden om instructie te geven voor de IR moeten worden verlengd, moeten minstens 10 van deze uren vlieg instructie zijn voor een IR en volbracht zijn in de twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het FI-certificaat;

▼ M11

B) in het geval van een FI(As), ten minste 20 uur vlieg instructie in luchtschepen als FI's, IRI's of als examinatoren. Als de bevoegdheden om instructie te geven voor de IR moeten worden verlengd, moeten 10 van deze uren vlieg instructie zijn voor een IR en volbracht zijn in de twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het FI-certificaat;

▼ M12

▼ M11

ii) ze hebben een herhalingscursus gevolgd als FI bij een ATO of bij de bevoegde autoriteit. FI(B)'s en FI(S)'s mogen deze herhalingscursus volgen bij een DTO;

iii) ze zijn geslaagd voor een beoordeling van de vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935, binnen de twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het FI-certificaat.

▼ M12

2) Voor ten minste om de andere verlenging die daarop volgt in het geval van een FI(A) of FI(H), of elke derde verlenging in het geval van een FI(As), moeten houders van het desbetreffende FI-certificaat slagen voor een beoordeling van de vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935.

▼ M11

b) Hernieuwde afgifte.

Als het FI-certificaat is verlopen, moeten aanvragers, binnen een periode van twaalf maanden vóór de datum van aanvraag van de hernieuwde afgifte, een herhalingscursus voor instructeurs volgen als FI bij een ATO of een bevoegde autoriteit of, in het geval van een FI(B) of FI(S), bij een ATO, een DTO of een bevoegde autoriteit, en een beoordeling van de vakbekwaamheid ondergaan overeenkomstig FCL.935.

▼ B*SECTIE 4**Specifieke eisen voor de instructeur voor een typebevoegdverklaring — TRI***▼ M14****FCL.905.TRI TRI — Bevoegdheden en voorwaarden**

a) De bevoegdheden van een TRI zijn het geven van instructie voor:

1) de verlenging en hernieuwde afgifte van een IR, op voorwaarde dat de TRI houder is van een geldige IR;

2) de afgifte van een TRI- of SFI-certificaat, op voorwaarde dat de houder voldoet aan alle volgende voorwaarden:

i) hij heeft minstens 50 uur instructie-ervaring als TRI of SFI overeenkomstig de onderhavige verordening of Verordening (EU) nr. 965/2012;

ii) hij heeft de vlieg instructiesyllabus van het relevante deel van de TRI-opleidingscursus gegeven overeenkomstig FCL.930.TRI, punt a), 3), tot tevredenheid van het hoofd van de opleiding van een ATO;

3) in het geval van een TRI voor éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen:

i) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen indien de kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen om op te treden bij éénpilootbediening.

▼ M14

De bevoegdheden van de TRI(SPA) kunnen worden uitgebreid naar vliegstructuur voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen bij meerpilootbediening, op voorwaarde dat de TRI voldoet aan alle volgende voorwaarden:

- A) houder zijn of geweest zijn van een TRI-certificaat voor meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - B) minstens 500 uur vliegtijd hebben in vleugelvliegtuigen bij meerpilootbediening, en een MCCI-trainingscursus hebben voltooid overeenkomstig FCL.930.MCCI;
- ii) de MPL-cursus over de elementaire fase, op voorwaarde dat hij of zij de bevoegdheden laat uitbreiden naar meerpilootbediening en houder is of geweest is van een FI(A)- of IRI(A)-certificaat;
- 4) in het geval van een TRI voor meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen:
- i) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor:
 - A) meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - B) éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, wanneer de kandidaat bevoegdheden wil verwerven voor meerpilootbediening;
 - ii) MCC-opleiding;
 - iii) de MPL-cursus tijdens de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor vergevorderden, op voorwaarde dat voor de elementaire fase hij houder is of is geweest van een FI(A)- of IRI(A)-certificaat;
- 5) in het geval van een TRI voor helikopters:
- i) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor helikopters;
 - ii) MCC-opleiding, op voorwaarde dat hij of zij houder is van een typebevoegdverklaring voor meerpilootgecertificeerde helikopters;
 - iii) de uitbreiding van de éénmotorige IR(H) naar meermotorige IR(H);
- 6) in het geval van een TRI voor powered-lift luchtvaartuigen:
- i) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor powered-lift luchtvaartuigen;
 - ii) MCC-opleiding.
- b) De bevoegdheden van een TRI omvatten de bevoegdheid om een EBT-praktijkbeoordeling af te nemen bij een EBT-exploitant, voor zover de instructeur voldoet aan de eisen van bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 voor de normalisering van EBT-instructeurs bij die EBT-exploitant.

▼ M11**FCL.910.TRI TRI — Beperkte bevoegdheden**

- a) Algemeen. Als de TRI-opleiding enkel wordt uitgevoerd in FSTD's, worden de bevoegdheden van TRI's beperkt tot opleiding in FSTD's. Deze beperking omvat echter de volgende bevoegdheden voor opleiding in luchtvaartuigen:
- 1) LIFUS, voor zover de TRI-opleidingscursus de in FCL.930.TRI, punt a), onder 4), punt i), gespecificeerde training omvatte;
 - 2) landingsopleiding, voor zover de TRI-opleidingscursus de in FCL.930.TRI, punt a), onder 4), punt ii), gespecificeerde training omvatte, of

▼ **M11**

- 3) de in FCL.060, punt c), onder 2), gespecificeerde opleidingsvlucht, voor zover de TRI-opleidingscursus de in punt a), onder 1) of 2), bedoelde training omvatte.

De beperking tot FSTD wordt opgeheven als TRI's een beoordeling van vakbekwaamheid in het luchtvaartuig hebben volbracht.

- b) TRI's voor vleugelvliegtuigen en voor powered-lift luchtvaartuigen — TRI(A) en TRI(PL). De bevoegdheden van TRI's zijn beperkt tot het type vleugelvliegtuig of powered-lift luchtvaartuig waarmee de opleiding en de beoordeling van de vakbekwaamheid werden uitgevoerd. Tenzij anders bepaald in de OSD, moeten TRI's, teneinde hun bevoegdheden uit te breiden tot andere types:

- 1) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag ten minste 15 routesectoren hebben uitgevoerd, met inbegrip van starts en landingen met het betreffende luchtvaartuigtype, waarvan hoogstens 7 sectoren in een FSTD mogen worden uitgevoerd;
- 2) de relevante delen van de technische opleiding en de delen m.b.t. vlieg-instructie van de relevante TRI-opleiding hebben voltooid;
- 3) geslaagd zijn voor de betreffende sectie van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 teneinde ten overstaan van een overeenkomstig subdeel K gekwalificeerde FIE of TRE aan te tonen dat zij bekwaam zijn om een piloot op te leiden tot het vereiste niveau voor de afgifte van een typebevoegdverklaring, met inbegrip van instructie voor en na de vlucht, alsmede in theorieonderwijs.

De bevoegdheden van TRI's worden uitgebreid tot andere varianten in overeenstemming met de OSD, als de TRI's de relevante delen van de technische opleiding en de delen m.b.t. vlieg-instructie van de toepasselijke TRI-opleiding hebben voltooid.

- c) TRI's voor helikopters — TRI(H).

- 1) De bevoegdheden van TRI's(H) zijn beperkt tot het type helikopter waarmee beoordeling van de vakbekwaamheid voor de afgifte van het TRI-certificaat is afgelegd. Tenzij anders bepaald in de OSD, moeten TRI's, teneinde hun bevoegdheden uit te breiden tot andere types:
 - i) de relevante delen van de technische opleiding en de delen m.b.t. vlieg-instructie van de TRI-opleiding hebben voltooid;
 - ii) binnen de twaalf maanden vóór de datum van de aanvraag ten minste 10 uur met het desbetreffende type helikopter hebben gevlogen, waarvan hoogstens 5 uur in een FFS of FTD 2/3, en
 - iii) geslaagd zijn voor de betreffende sectie van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 teneinde ten overstaan van een overeenkomstig subdeel K gekwalificeerde FIE of TRE aan te tonen dat zij bekwaam zijn om een piloot op te leiden tot het vereiste niveau voor de afgifte van een typebevoegdverklaring, met inbegrip van instructie voor en na de vlucht, alsmede in theorieonderwijs.

De bevoegdheden van TRI's worden uitgebreid tot andere varianten in overeenstemming met de OSD, als de TRI's de relevante delen van de technische opleiding en de delen m.b.t. vlieg-instructie van de toepasselijke TRI-opleiding hebben voltooid.

▼ M11

- 2) Voordat de bevoegdheden van een TRI(H) worden uitgebreid van éénpiloot- naar meerpilootbediening van hetzelfde type helikopter, moet de houder ten minste 100 uur meerpilootbediening met dit type hebben uitgevoerd.
- d) Niettegenstaande de bovenstaande punten, hebben houders van een TRI-certificaat die een typebevoegdverklaring hebben ontvangen in overeenstemming met FCL.725, punt e), recht op uitbreiding van hun TRI-bevoegdheden naar dat nieuwe type luchtvaartuig.

▼ B**FCL.915.TRI TRI — Toelatingseisen**

Een kandidaat voor een TRI-certificaat moet:

- a) houder zijn van een bevoegdheidsbewijs als CPL, MPL of ATPL voor de toepasselijke luchtvaartuigcategorie;
- b) voor een TRI(MPA)-certificaat:
 - 1) 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en
 - 2) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag 30 routesectoren hebben uitgevoerd, met inbegrip van starts en landingen als PIC of tweede bestuurder met het betreffende type vleugelvliegtuig, waarvan 15 sectoren in een FFS mogen worden uitgevoerd die representatief is voor dat type;

▼ M11

- c) voor een TRI(SPA)-certificaat:
 - 1) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag minstens 30 routesectoren hebben uitgevoerd, met inbegrip van starts en landingen als PIC of tweede piloot met het betreffende type vleugelvliegtuig, waarvan hoogstens 15 sectoren mogen worden uitgevoerd in een FSTD die representatief is voor dat type, en

▼ B

- 2) i) ten minste 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van vleugelvliegtuigen, waaronder 30 uur als PIC van het betreffende type van vleugelvliegtuig; of
 - ii) houder zijn of zijn geweest van een FI-certificaat voor meermotorige vleugelvliegtuigen met IR(A)-bevoegdheden;
- d) voor TRI(H):
 - 1) voor een TRI(H)-certificaat voor éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters, 250 uur als bestuurder van helikopters hebben gevlogen;
 - 2) voor een TRI(H)-certificaat voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters, 500 uur als bestuurder van helikopters hebben gevlogen, waaronder 100 uur als PIC op éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters;
 - 3) voor een TRI(H)-certificaat voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters, 1 000 uren als bestuurder van helikopters hebben gevlogen, waaronder:
 - i) 350 uur als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde helikopters; of
 - ii) voor kandidaten die al houder zijn van een TRI(H)-certificaat voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters, 100 uur als bestuurder van dat type met meerpilootbediening.
 - 4) Houders van een FI(H)-certificaat worden volledig vrijgesteld van de eisen onder 1) en 2) in de betreffende éénpiloot-gecertificeerde helikopter;
- e) voor TRI(PL):
 - 1) 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, powered-lift luchtvaartuigen of meerpiloot-gecertificeerde helikopters; en

▼ B

- 2) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag 30 routesectoren hebben uitgevoerd, met inbegrip van starts en landingen als PIC of tweede bestuurder met het betreffende type powered-lift luchtvaartuig, waarvan 15 sectoren in een FFS mogen worden uitgevoerd die representatief is voor dat type.

FCL.930.TRI TRI — Opleidingscursus**▼ M11**

- a) De TRI-opleidingscursus wordt alleen in een luchtvaartuig gegeven als er geen FSTD beschikbaar en toegankelijk is, en omvat:

▼ B

- 1) 25 uur instructietechniek;
- 2) 10 uur technische opleiding, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtsimulator;

▼ M11

- 3) 5 uur vlieg instructie in het toepasselijke luchtvaartuig of een FSTD die representatief is voor dat luchtvaartuig voor éénpilootgecertificeerde luchtvaartuigen en 10 uur voor meerpilootgecertificeerde luchtvaartuigen of een FSTD die representatief is voor dat luchtvaartuig;
- 4) de volgende training, al naargelang van toepassing:
 - i) aanvullende specifieke training alvorens LIFUS uit te voeren;
 - ii) aanvullende specifieke training alvorens landingstraining uit te voeren. De training in de FSTD omvat training voor noodprocedures met betrekking tot het luchtvaartuig.

▼ B

- b) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat als instructeur, zijn volledig vrijgesteld van de eis onder a), 1).
- c) Een kandidaat voor een TRI-certificaat die houder is van een SFI-certificaat voor het betreffende type, wordt volledig vrijgesteld van de eisen van deze paragraaf voor de afgifte van een TRI-certificaat met een beperking tot vlieg-instructie in vluchtsimulators.

▼ M11**FCL.935.TRI TRI — Beoordeling van vakbekwaamheid**

- a) De beoordeling van de vakbekwaamheid voor een TRI voor MPA en PL wordt uitgevoerd in een FFS. Indien er geen FFS beschikbaar of toegankelijk is, wordt gebruikgemaakt van een luchtvaartuig.
- b) De beoordeling van de vakbekwaamheid voor een TRI voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen en helikopters met groot prestatievermogen wordt uitgevoerd in een van de volgende:
 - 1) een beschikbare en toegankelijke FFS;
 - 2) indien er geen FFS beschikbaar of toegankelijk is, in een combinatie van FSTD's en een luchtvaartuig;
 - 3) indien er geen FSTD beschikbaar of toegankelijk is, in een luchtvaartuig.

▼ M11**FCL.940.TRI TRI — Verlenging en hernieuwde afgifte**

a) Verlenging

1) Vleugelvliegtuigen

Om een TRI(A)-certificaat te verlengen, moeten aanvragers binnen de twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het certificaat, voldoen aan minstens 2 van de volgende 3 eisen:

- i) een van de volgende delen van een volledige opleidingscursus of voor een typebevoegdverklaring of een herhalingscursus voltooien: een vluchtsimulatorsessie van ten minste drie uur of één oefening in de lucht van ten minste 1 uur met inbegrip van ten minste 2 starts en landingen;
- ii) herhalingstraining voltooien voor instructeurs als een TRI aan een ATO;
- iii) slagen voor de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935. Aanvragers die voldoen aan FCL.910.TRI, onder b), punt 3), worden geacht te voldoen aan deze eis.

2) Helikopters en powered-lift luchtvaartuigen

Om een TRI(H)- of TRI(PL)-certificaat te verlengen, moet de kandidaat, binnen de geldigheidsperiode van het TRI-certificaat, voldoen aan minstens 2 van de volgende 3 eisen:

- i) minstens 50 uur vlieg instructie hebben gegeven in elk van de luchtvaartuigtypes waarvoor de kandidaat instructiebevoegdheden heeft of in een FSTD die representatief is voor die types, waarvan ten minste 15 uur in de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het TRI-certificaat. In het geval van een TRI(PL) moeten deze uren vlieg instructie zijn gegeven als TRI of examiner voor typebevoegdverklaring (TRE), of als SFI of examiner vluchtsimulator (SFE). In het geval van een TRI(H) mag tijd die is gevlogen als FI, instructeur instrumentvliegen (IRI), instructeur vluchtsimulator (STI) of eender welk type van examiner, worden meegerekend;
- ii) herhalingstraining voltooien voor instructeurs als een TRI(H) of TRI(PL), al naargelang van toepassing, aan een ATO;
- iii) in de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het certificaat, geslaagd zijn voor een beoordeling van de vakbekwaamheid overeenkomstig punt FCL.935, FCL.910.TRI, onder b), punt 3) of FCL.910.TRI, onder c), punt 3), al naargelang van toepassing.

3) Voor ten minste om de andere verlenging van een TRI-certificaat moet de houder slagen voor een beoordeling van vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.935.

4) Als TRI's houder zijn van een certificaat voor meer dan één type luchtvaartuig binnen dezelfde categorie, leidt de beoordeling van vakbekwaamheid, afgelegd op één van die types, tot een verlenging van het TRI-certificaat voor de andere types binnen dezelfde luchtvaartuigcategorie, tenzij anders bepaald in de OSD.

5) Specifieke eisen voor de verlenging van een TRI(H)-certificaat

TRI's(H) die houder zijn van een FI(H)-certificaat in het desbetreffende type, worden geacht te voldoen aan de eisen onder a). In dat geval zal het TRI(H)-certificaat geldig zijn tot de vervaldatum van het FI(H)-certificaat.

b) Hernieuwde afgifte

Voor de hernieuwde afgifte van een TRI-certificaat moeten aanvragers binnen de twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de datum van de aanvraag geslaagd zijn voor een beoordeling van de vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.935 en het volgende hebben voltooid:

▼ M11

- 1) voor vleugelvliegtuigen:
 - i) ten minste 30 routesectoren, met inbegrip van starts en landingen in het betreffende luchtvaartuigtype, waarvan hoogstens 15 sectoren in een FFS;
 - ii) een herhalingstraining voor instructeurs als een TRI aan een ATO, welke de relevante elementen van de TRI-opleidingscursus moet omvatten;
- 2) voor helikopters en powered-lift luchtvaartuigen:
 - i) ten minste 10 uren vliegtijd, met inbegrip van starts en landingen in het desbetreffende luchtvaartuigtype, waarvan hoogstens 5 uren in een FFS of FTD 2/3;
 - ii) een herhalingstraining voor instructeurs als een TRI aan een ATO, welke de relevante elementen van de TRI-opleidingscursus moet omvatten.
- 3) Als aanvragers houder waren van een certificaat voor meer dan één type luchtvaartuig binnen dezelfde categorie, leidt de beoordeling van vakbekwaamheid, afgelegd op één van die types, tot een vernieuwde afgifte van het TRI-certificaat voor de andere types binnen dezelfde luchtvaartuigcategorie, tenzij anders bepaald in de OSD.

▼ B*SECTIE 5***Specifieke eisen voor de instructeur voor een klassebevoegdverklaring — CRI****FCL.905.CRI CRI — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) De bevoegdheden van een CRI zijn het geven van instructie voor:

▼ M3

- 1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van klasse- of typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, met uitzondering van éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, indien de kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen om op te treden tijdens éénpilootoperaties;

▼ B

- 2) een bevoegdverklaring voor slepen of stuntvliegen in de toepasselijke categorie vleugelvliegtuigen, op voorwaarde dat de CRI houder is van de betreffende bevoegdverklaring en zijn bekwaamheid heeft aangetoond om instructie te geven voor die bevoegdverklaring ten overstaan van een FI die gekwalificeerd is in overeenstemming met FCL.905.FI, punt i);

▼ M4

- 3) Uitbreiding van de bevoegdheden van LAPL(A) naar een andere klasse of variant van vleugelvliegtuigen.

▼ B

- b) De bevoegdheden van een CRI zijn beperkt tot de klasse of het type vleugelvliegtuig waarmee de beoordeling van de vakbekwaamheid van de instructeur werd uitgevoerd. De bevoegdheden van de CRI worden uitgebreid naar andere klassen of types wanneer de CRI gedurende de afgelopen twaalf maanden het volgende heeft afgerond:
 - 1) 15 uur vliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen van de toepasselijke klasse of het toepasselijke type van vleugelvliegtuig;
 - 2) één opleidingsvlucht vanuit de rechterstoel onder toezicht van een andere CRI of FI die is gekwalificeerd voor die klasse of dat type en die op de andere bestuurdersplaats zit.

▼ M11

b bis) Het is de bevoegdheid van CRI's instructie te geven voor klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, bij meerpilootbediening, voor zover de CRI's aan een van de volgende voorwaarden voldoen:

- 1) houder zijn of geweest zijn van een TRI-certificaat voor meerpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen.
- 2) minstens 500 uur vliegtijd hebben in vleugelvliegtuigen bij meerpilootbediening, en een MCCI-trainingscursus hebben voltooid overeenkomstig FCL.930.MCCI.

▼ M3

c) Kandidaten voor een CRI voor meermotorige vleugelvliegtuigen die houder zijn van een CRI-certificaat voor éénmotorige vleugelvliegtuigen moeten voldoen aan de toelatingseisen voor een CRI die zijn vastgesteld in FCL.915.CRI(a) alsmede aan de eisen van FCL.930.CRI(a)(3) en FCL.935.

▼ B**FCL.915.CRI CRI — Toelatingseisen**

Een kandidaat voor een CRI-certificaat moet ten minste het volgende hebben voltooid:

- a) voor meermotorige vleugelvliegtuigen:
 - 1) 500 vlieguren als bestuurder op vleugelvliegtuigen;
 - 2) 30 uur als PIC op de toepasselijke klasse of het toepasselijke type van vleugelvliegtuig;
- b) voor éénmotorige vleugelvliegtuigen:
 - 1) 300 vlieguren als bestuurder op vleugelvliegtuigen;
 - 2) 30 uur als PIC op de toepasselijke klasse of het toepasselijke type van vleugelvliegtuig.

FCL.930.CRI CRI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de CRI moet ten minste het volgende bevatten:
 - 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) 10 uur technische opleiding, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtsimulator;

▼ M11

- 3) 5 uur vlieg instructie op meermotorige vleugelvliegtuigen of een FSTD die representatief is voor die klasse of dat type vleugelvliegtuig, met inbegrip van minstens 3 uur in het vleugelvliegtuig, of minstens 3 uur vlieg instructies op éénmotorige vleugelvliegtuigen, gegeven door een FI(A) die gekwalificeerd is overeenkomstig FCL.905.FI, onder j).

▼ B

b) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat van instructeur, zijn volledig vrijgesteld van de eis onder a), 1).

▼ M11**FCL.940.CRI CRI — Verlenging en hernieuwde afgifte**

- a) Om een CRI-certificaat te verlengen, moeten aanvragers binnen de geldigheidsperiode van het CRI-certificaat voldoen aan minstens 2 van de volgende 3 eisen:
 - 1) ten minste 10 uur vlieg instructie hebben gegeven als CRI. Als de kandidaten CRI-bevoegdheden hebben op zowel éénmotorige als meermotorige vleugelvliegtuigen, moeten de 10 uur vlieg instructie gelijk verdeeld zijn tussen éénmotorige en meermotorige vleugelvliegtuigen;

▼ M11

- 2) een herhalingscursus hebben gevolgd als CRI bij een ATO of een bevoegde autoriteit;
 - 3) geslaagd zijn voor de beoordeling van vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.935 voor meermotorige of éénmotorige vleugelvliegtuigen, naargelang het geval.
- b) Houders moeten ten minste om de andere verlenging van het CRI-certificaat voldoen aan de eisen onder a), punt 3).
- c) Hernieuwde afgifte

Als het CRI-certificaat is verlopen, wordt het hernieuwd als de aanvragers in de periode van twaalf maanden voorafgaande aan de aanvraag tot hernieuwde afgifte:

- 1) een herhalingscursus hebben gevolgd als CRI bij een ATO of een bevoegde autoriteit;
- 2) de beoordeling van de vakbekwaamheid hebben voltooid, zoals vereist uit hoofde van FCL.935.

▼ B*SECTIE 6**Specifieke eisen voor de instructeur instrumentvliegen — IRI***FCL.905.IRI IRI — Bevoegdheden en voorwaarden****▼ M3**

- a) De bevoegdheden van een IRI zijn het geven van instructie voor de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van een EIR of een IR voor de desbetreffende luchtvaartuigcategorie.

▼ B

- b) Specifieke eisen voor de MPL-cursus. Om instructie te geven tijdens de elementaire fase van opleiding in een MPL-cursus, moet de IRI(A):
- 1) houder zijn van een IR voor meermotorige vleugelvliegtuigen; en
 - 2) ten minste 1 500 uren hebben gevlogen met meerpilootbediening.
 - 3) In het geval van een IRI die reeds is gekwalificeerd om instructie te geven voor geïntegreerde cursussen voor ATP(A) of CPL(A)/IR, mag de eis onder b), 2) worden vervangen door het afronden van de cursus beschreven in paragraaf FCL.905.FI, punt j), 3).

▼ M12**FCL.915.IRI IRI – Prerekwiziti**

Kandidaten voor een IRI-certificaat moeten:

- a) in het geval van een IRI(A):
- 1) om opleidingen te verzorgen in FSTD's tijdens een erkende opleidingscursus aan een ATO, ten minste 200 uur hebben gevlogen onder IFR na de afgifte van de BIR of de IR, waarvan ten minste 50 uur in vleugelvliegtuigen;
 - 2) om opleidingen te verzorgen in een vleugelvliegtuig, ten minste 800 uur hebben gevlogen onder IFR, waarvan ten minste 400 uur in vleugelvliegtuigen;
 - 3) om een aanvraag in te dienen voor een IRI(A) voor meermotorige vleugelvliegtuigen, voldoen aan de eisen van FCL.915.CRI, onder a), FCL.930.CRI en FCL.935;

▼ M12

- b) voor een IRI(H):
- 1) om opleidingen te verzorgen in FSTD's tijdens een erkende opleidingscursus aan een ATO, ten minste 125 uur hebben gevlogen onder IFR na de afgifte van de IR, waarvan ten minste 65 uur instrumentvliegtijd in helikopters;
 - 2) om opleidingen te verzorgen in een helikopter, ten minste 500 uur hebben gevlogen onder IFR, waarvan ten minste 250 uur instrumentvliegtijd in helikopters, en
 - 3) om een aanvraag in te dienen voor een IRI(H) voor meermotorige helikopters, voldoen aan de eisen van FCL.905.FI, onder h), punt 2;
- c) kandidaten voor een IRI(As)-certificaat moeten ten minste 300 uur hebben gevlogen onder IFR, waarvan ten minste 100 uur instrumentvliegtijd in luchtschepen.

▼ B**FCL.930.IRI IRI — Opleidingscursus**

- a) De opleidingscursus voor de IRI moet ten minste het volgende bevatten:
- 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) 10 uur technische opleiding, met inbegrip van herhaling van theoretische instrumentkennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van instructievaardigheden voor klaslokaalonderricht;
 - 3) i) voor de IRI(A), ten minste 10 uur vlieg instructie in een vleugelvliegtuig, FFS, FTD 2/3 of FPNT II. In het geval van kandidaten die houder zijn van een FI(A)-certificaat worden deze uren teruggebracht tot 5;

▼ M11

- ii) voor de IRI(H), ten minste 10 uur vlieg instructie in een helikopter, FFS, FTD 2/3 of FNPT II/III. In het geval van kandidaten die houder zijn van een FI(H)-certificaat worden deze uren teruggebracht tot 5;

▼ B

- iii) voor de IRI(As), ten minste 10 uur vlieg instructie in een luchtschip, FFS, FTD 2/3 of FNPT II.
- b) Vlieg instructie moet worden gegeven door een FI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FI, punt i).
- c) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat als instructeur, zijn volledig vrijgesteld van de eis onder a), 1).

FCL.940.IRI IRI — Verlenging en hernieuwde afgifte

Voor verlenging en hernieuwde afgifte van een IRI-certificaat moet de houder voldoen aan de eisen voor verlenging en hernieuwde afgifte van een FI-certificaat conform FCL.940.FI.

*SECTIE 7**Specifieke eisen voor de instructeur vluchtsimulator — SFI***▼ M11****FCL.905.SFI SFI — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) De bevoegdheden van SFI's zijn het geven van instructie in een vluchtsimulator binnen de betreffende luchtvaartcategorie, voor:

▼ M11

- 1) de verlenging en hernieuwde afgifte van een IR, voor zover ze houder zijn of zijn geweest van een IR in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie;
 - 2) de afgifte van een IR, voor zover zij houder zijn of geweest zijn van een IR in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie en een IRI-opleidingscursus hebben voltooid.
- b) De bevoegdheden van SFI's voor éénpilotgecertificeerde vleugelvliegtuigen zijn het geven van instructie in een vluchtsimulator voor:
- 1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor éénpilotgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen indien de aanvragers bevoegdheden willen verkrijgen om op te treden bij éénpilotbediening.

De bevoegdheden van de SFI's voor éénpilotgecertificeerde vleugelvliegtuigen kunnen worden uitgebreid naar vlieg instructie voor éénpilotgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen bij meerpilotbediening, op voorwaarde dat zij voldoen aan alle volgende voorwaarden:

- i) houder zijn of geweest zijn van een TRI-certificaat voor meerpilotgecertificeerde vleugelvliegtuigen.
 - ii) minstens 500 uur vliegtijd hebben in vleugelvliegtuigen bij meerpilotbediening, en een MCCI-trainingscursus hebben voltooid overeenkomstig FCL.930.MCCI;
- 2) de MCC- en MPL-trainingscursussen over de basisfase, voor zover de bevoegdheden van de SFI's(SPA) zijn uitgebreid tot meerpilotbediening overeenkomstig punt 1).
- c) De bevoegdheden van SFI's voor meerpilotgecertificeerde vleugelvliegtuigen zijn het geven van instructie in een vluchtsimulator voor:
- 1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor meerpilotgecertificeerde vleugelvliegtuigen en, als de aanvragers bevoegdheden wensen voor meerpilotbediening, voor éénpilotgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen;
 - 2) de MCC-opleidingscursus;
 - 3) de MPL-cursus tijdens de elementaire fase, voortgezette fase en fase voor gevorderden, op voorwaarde dat voor de elementaire fase hij houder is of is geweest van een FI(A)- of IRI(A)-certificaat;
- d) De bevoegdheden van SFI's voor helikopters zijn het geven van instructie in een vluchtsimulator voor:
- 1) de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor helikopters;
 - 2) MCC-opleiding, wanneer SFI's bevoegd zijn om instructie te geven voor meerpilotgecertificeerde helikopters.

▼ M14

- e) De bevoegdheden van een SFI omvatten de bevoegdheid om een EBT-praktijkbeoordeling af te nemen bij een EBT-exploitant, voor zover de instructeur voldoet aan de eisen van bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 voor de normalisering van EBT-instructeurs bij die EBT-exploitant.

▼ M11**FCL.910.SFI SFI — TRI Beperkte bevoegdheden**

De bevoegdheden van SFI's worden beperkt tot de FTD 2/3 of FFS van het luchtvaartuigtype waarin de SFI-opleidingscursus is gevolgd.

De bevoegdheden kunnen worden uitgebreid naar andere FSTD's die representatief zijn voor verdere types van dezelfde luchtvaartuigcategorie wanneer de houders:

▼ M11

- a) het simulatorgedeelte van de relevante cursus voor typebevoegdverklaring hebben afgerond;
- b) de relevante delen van de technische opleiding en de FSTD-inhoud van de vlieg instructiesyllabus van de relevante TRI-opleiding hebben voltooid;
- c) tijdens een volledige cursus typebevoegdverklaring ten minste 3 uur vlieg-instructie hebben uitgevoerd die betrekking heeft op de werkzaamheden van een SFI op het toepasselijke type onder het toezicht en tot tevredenheid van een TRE of SFE die hiervoor is gekwalificeerd.

De bevoegdheden van de SFI worden uitgebreid tot andere varianten in overeenstemming met de OSD als de SFI de relevante delen van de technische opleiding en de FSTD-inhoud van de vlieg instructiesyllabus van de toepasselijke TRI-opleiding heeft voltooid.

▼ B**FCL.915.SFI SFI — Toelatingseisen**

Een kandidaat voor een SFI-certificaat moet:

- a) houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
- b) met goed gevolg de bekwaamheidsproef hebben afgelegd voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor het specifieke luchtvaartuigtype in een FFS die representatief is voor het betreffende type, binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag; en
- c) daarnaast, voor een SFI(A) voor meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig of SFI(PL):
 - 1) ten minste 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen naargelang het geval;
 - 2) als bestuurder of observator binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag, ten minste het volgende hebben uitgevoerd:
 - i) 3 routesectoren in de cockpit van het betreffende luchtvaartuigtype; of
 - ii) 2 LOFT-gebaseerde vluchtsimulatorsessies uitgevoerd door gekwalificeerd vliegpersoneel in de cockpit van het betreffende type. Deze vluchtsimulatorsessies moeten 2 vluchten bevatten van elk ten minste 2 uur tussen 2 verschillende luchtvaarterreinen, en de bijbehorende planning voor de vlucht en de briefing;
- d) daarnaast, voor een SFI(A) voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen:
 - 1) ten minste 500 uren hebben gevlogen als PIC op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
 - 2) houder zijn of zijn geweest van een bevoegdverklaring van meermotorige IR(A); en
 - 3) voldoen aan de eisen onder c), 2);
- e) daarnaast, voor een SFI(H):
 - 1) als bestuurder of observator ten minste 1 uur hebben gevlogen in de cockpit van het van toepassing zijnde type, binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag; en

▼ B

- 2) in het geval van meerpiloot-gecertificeerde helikopters, ten minste 1 000 vlieguren ervaring hebben als bestuurder van een helikopter, waaronder ten minste 350 uur als bestuurder in meerpiloot-gecertificeerde helikopters;
- 3) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters, 500 uur als bestuurder van helikopters hebben gevlogen, waaronder 100 uur als PIC op éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters;
- 4) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters, 250 uur hebben gevlogen als bestuurder van helikopters.

FCL.930.SFI SFI — Opleidingscursus**▼ M14**

- a) De opleidingscursus voor de SFI moet het volgende bevatten:
 - 1) de FSTD-inhoud van de betreffende cursus typebevoegdverklaring;
 - 2) de relevante delen van de technische opleiding en de FSTD-inhoud van de vlieg instructiesyllabus van de relevante TRI-opleidingscursus;
 - 3) 25 uur instructietechniek.

▼ B

- b) Een kandidaat voor een SFI-certificaat die houder is van een TRI-certificaat voor het betreffende type wordt volledig vrijgesteld van de eisen in deze paragraaf.

▼ M11**FCL.940.SFI SFI — Verlenging en hernieuwde afgifte**

- a) Verlenging

Om een SFI-certificaat te verlengen, moeten aanvragers vóór de vervaldatum van het SFI-certificaat voldoen aan minstens 2 van de volgende 3 eisen:

- 1) minstens 50 uur als instructeurs of examinatoren in FSTD's hebben volbracht, waarvan minstens 15 uur in de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het SFI-certificaat;
 - 2) een herhalingstraining voor instructeurs hebben gevolgd als een SFI aan een ATO;
 - 3) geslaagd zijn voor de desbetreffende secties van de beoordeling van de vakbekwaamheid, overeenkomstig FCL.935.
- b) Daarnaast moeten de aanvragers de bekwaamheidsproeven hebben afgelegd voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor het specifieke luchtvaartuig in een FFS die representatief is voor de types waarvoor zij bevoegd zijn.
 - c) Houders moeten ten minste om de andere verlenging van het SFI-certificaat voldoen aan de eis onder a), punt 3).
 - d) Als een SFI houder is van een certificaat voor meer dan één type luchtvaartuig binnen dezelfde categorie, leidt de beoordeling van vakbekwaamheid, afgelegd op één van die types, tot een verlenging van het SFI-certificaat voor de andere types binnen dezelfde luchtvaartuigcategorie, tenzij anders bepaald in de OSD.
 - e) Hernieuwde afgifte

Voor de hernieuwde afgifte van het SFI-certificaat moeten aanvragers binnen de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de aanvraag voldoen aan alle volgende voorwaarden:

- 1) een herhalingstraining voor instructeurs hebben gevolgd als een SFI aan een ATO;

▼ M11

- 2) geslaagd zijn voor de beoordeling van de vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.935;
- 3) de bekwaamheidsproeven hebben afgelegd voor de afgifte van de typebevoegdverklaringen voor het specifieke luchtvaartuig in een FSTD die representatief is voor de te hernieuwen bevoegdheden.

▼ B*SECTIE 8**Specifieke eisen voor de instructeur „onderlinge samenwerking van de bemanning” — MCCI***FCL.905.MCCI MCCI — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) De bevoegdheden van een MCCI bestaan uit het uitvoeren van vlieg instructie tijdens:
 - 1) het praktijkgedeelte van MCC-opleidingen, indien niet gecombineerd met een opleiding voor een typebevoegdverklaring; en
 - 2) in het geval van de MCCI(A): de elementaire fase van de geïntegreerde MPL-opleidingscursus, op voorwaarde dat hij houder is of is geweest van een FI(A)- of IRI(A)-certificaat.

FCL.910.MCCI MCCI — Beperkte bevoegdheden

De bevoegdheden van de houder van een MCCI-certificaat zijn beperkt tot de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS waarmee de MCCI-opleiding werd afgelegd.

De bevoegdheden kunnen worden uitgebreid naar andere FSTD's die representatief zijn voor andere types van luchtvaartuigen wanneer de houder de praktische opleiding heeft voltooid van de MCCI-cursus over dat type van FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS.

FCL.915.MCCI MCCI — Toelatingseisen

Een kandidaat voor een MCCI-certificaat moet:

- a) houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL in de betreffende luchtvaartuigcategorie;
- b) ten minste beschikken over:

▼ M3

- 1) in het geval van vleugelvliegtuigen, luchtschepen en powered-lift luchtvaartuigen: 1 500 uur pilootervaring als bestuurder tijdens meerpilootoperaties;

▼ B

- 2) in het geval van helikopters: 1 000 uur vliegervaring als bestuurder in meerpilootbediening, waarvan ten minste 350 uur in meerpiloot-gecertificeerde helikopters.

FCL.930.MCCI MCCI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de MCCI moet ten minste het volgende bevatten:
 - 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) technische opleiding met betrekking tot het type van FSTD waarvoor de kandidaat instructie wil geven;

▼B

- 3) 3 uur praktijkinstructie, die mag bestaan uit vlieg instructie of MCC-instructie met de betreffende FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS onder het toezicht van een TRI, SFI of MCCI die daarvoor is aangeduid door de ATO. Deze uren vlieg instructie onder toezicht moeten de beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat conform FCL.920.
- b) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat FI, TRI, CRI, IRI of SFI, zijn volledig vrijgesteld van de eis onder a), 1).

FCL.940.MCCI MCCI — Verlenging en hernieuwde afgifte

- a) Voor de verlenging van een MCCI-certificaat moet de kandidaat hebben voldaan aan de eisen onder FCL.930.MCCI, punt a), 3), voor het betreffende type van FNPT II/III, FTD 2/3 of FFS, gedurende de laatste twaalf maanden van de geldigheidsperiode van het MCCI-certificaat.
- b) Hernieuwde afgifte. Als het MCCI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat voldoen aan de eisen onder FCL.930.MCCI, punt a), 2) en 3), voor het betreffende type FNPT II/III MCC, FTD 2/3 of FFS.

*SECTIE 9****Specifieke eisen voor de instructeur vluchtsimulator voor éénpiloot-gecertificeerde vliegtuigen — STI*****FCL.905.STI STI — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) De bevoegdheden van een STI zijn het uitvoeren van instructie op een vluchtsimulator binnen de betreffende luchtvaartuigcategorie, voor:
- 1) de afgifte van een bewijs van bevoegdheid;
 - 2) de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een IR en een klasse- of typebevoegdverklaring voor éénpiloot-gecertificeerde luchtvaartuigen, behalve voor complexe éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen.
- b) Extra bevoegdheden voor de STI(A). De bevoegdheden van een STI(A) bevatten het uitvoeren van instructie op vluchtsimulators tijdens de basis vliegvaardigheidsopleiding van de geïntegreerde MPL-opleidingscursus.

▼M11**FCL.910.STI SFI — TRI Beperkte bevoegdheden**

De bevoegdheden van STI's zijn beperkt tot de FSTD waarin de STI-opleiding is gevolgd.

De bevoegdheden kunnen worden uitgebreid naar andere FSTD's die representatief zijn voor andere types van dezelfde luchtvaartuigcategorie wanneer de houders, in de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de aanvraag:

- a) de FSTD-inhoud van de CRI- of TRI-cursus over de klasse of het type luchtvaartuig waarvoor instructiebevoegdheden worden aangevraagd, hebben voltooid;
- b) geslaagd zijn, in de FSTD waarin de vlieg instructie wordt gegeven, voor de van toepassing zijnde sectie van de bekwaamheidsproef overeenkomstig aanhangsel 9 van deze bijlage voor het betreffende type of de betreffende klasse van luchtvaartuig.

▼ M11

Voor STI's(A) die enkel instructie geven op BITD's moet de bekwaamheidsproef enkel de oefeningen bevatten die relevant zijn voor de vaardigheidstest voor de afgifte van een PPL(A);

- c) minstens 3 uur vlieg instructie hebben gegeven tijdens een cursus voor CPL, IR, PPL of klasse- of typebevoegdverklaring, onder toezicht van een daartoe door de ATO aangewezen FI, CRI(A), IRI of TRI, waarvan minstens 1 uur onder toezicht van een FIE in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie.

FCL.915.STI SFI — Toelatingseisen

- a) Aanvragers van een STI-certificaat moeten:

- 1) binnen de 3 jaar voorafgaand aan de aanvraag houder zijn of zijn geweest van een bewijs van bevoegdheid en instructiebevoegdheden die geschikt zijn voor de cursussen waarvoor de instructie is bedoeld;
- 2) in een FSTD de betreffende bekwaamheidsproef hebben afgelegd voor de klasse- of typebevoegdverklaring, binnen een periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de aanvraag.

Aanvragers van een STI(A) die enkel instructie wil geven op BITD's moeten enkel de oefeningen afleggen die relevant zijn voor een vaardigheidstest voor de afgifte van een PPL(A);

- b) In aanvulling op de eisen die zijn vastgesteld onder a), moeten aanvragers van een STI(H)-certificaat minstens 1 uur vliegtijd hebben als waarnemer in de cockpit van het desbetreffende type helikopter, in de periode van twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag.

▼ B**FCL.930.STI STI — Opleidingscursus**

- a) De opleidingscursus van de STI moet ten minste 3 uur vlieg instructie bevatten betrekking hebbend op de werkzaamheden van een STI in een FFS, FTD 2/3 of FNPT II/III, onder toezicht van een FIE. Deze uren vlieg instructie onder toezicht moeten de beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat conform FCL.920.

Kandidaten voor een STI(A) die instructie willen geven op een BITD moeten de vlieg instructie volbrengen op een BITD.

- b) Voor kandidaten voor een STI(H) moet de cursus ook FFS-inhoud bevatten van de toepasselijke TRI-cursus.

▼ M11**FCL.940.STI STI — Verlenging en hernieuwde afgifte van het STI-certificaat**

- a) Verlenging

Voor de verlenging van het STI-certificaat moeten aanvragers binnen de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het STI-certificaat voldoen aan alle volgende voorwaarden:

- 1) ten minste 3 uur vlieg instructie hebben gegeven in een FSTD, als onderdeel van een cursus voor CPL, IR, PPL of klasse- of typebevoegdverklaring;
- 2) geslaagd zijn, in de FSTD waarin de vlieg instructie wordt gegeven, voor de van toepassing zijnde secties van de bekwaamheidsproef overeenkomstig aanhangsel 9 van deze bijlage voor het betreffende type of de betreffende klasse van luchtvaartuig.

▼ M11

Voor STI's(A) die enkel instructie geven op BITD's moet de bekwaamheidsproef enkel de oefeningen bevatten die relevant zijn voor een vaardigheidstest voor de afgifte van een PPL(A).

b) **Hernieuwde afgifte**

Voor de hernieuwde afgifte van het STI-certificaat moeten aanvragers binnen de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de aanvraag tot hernieuwde afgifte:

- 1) een herhalingsstraining voltooien als STI aan een ATO;
- 2) slagen, in de FSTD waarin de vlieg instructie wordt gegeven, voor de van toepassing zijnde secties van de bekwaamheidsproef overeenkomstig aanhangsel 9 van deze bijlage voor het betreffende type of de betreffende klasse van luchtvaartuig.

Voor een STI(A) die enkel instructie geeft op BITD's moet de bekwaamheidsproef enkel de oefeningen bevatten die relevant zijn voor een vaardigheidstest voor de afgifte van een PPL(A).

- 3) minstens 3 uur vlieg instructie geven in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie tijdens een cursus voor CPL, IR, PPL of klasse- of typebevoegdverklaring, onder toezicht van een daartoe door de ATO aangewezen FI, CRI, IRI of TRI, waarvan minstens 1 uur onder toezicht van een FIE.

▼ B*SECTIE 10****Instructeur bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden — MI*****FCL.905.MI MI — Bevoegdheden en voorwaarden**

De bevoegdheden van een MI zijn het geven van vlieg instructie voor de afgifte van een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden.

FCL.915.MI MI — Toelatingseisen

Een kandidaat voor een MI-certificaat moet:

- a) houder zijn van een certificaat van FI, CRI of TRI met bevoegdheden voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
- b) houder zijn van een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden.

FCL.930.MI MI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de MI moet de beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat overeenkomstig FCL.920.
- b) Vóór deelname aan de cursus moeten kandidaten geslaagd zijn voor een toelatingstest met een MI die houder is van een FI-certificaat, teneinde hun ervaring en bekwaamheid te beoordelen om de opleidingscursus te geven.

▼ M3**FCL.940.MI Geldigheid van het MI-certificaat**

Het MI-certificaat is zo lang geldig als het certificaat van FI, TRI of CRI.

▼B*SECTIE 11**Specifieke eisen voor de instructeur testvluchten — FTI***FCL.905.TRI FTI — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) De bevoegdheden van een instructeur voor testvliegen (FTI) zijn het instructie geven, binnen de geschikte luchtvaartuigcategorie, voor:
- 1) de afgifte van bevoegdverklaringen voor testvliegen van categorie 1 of 2, op voorwaarde dat hij houder is van de betreffende categorie van bevoegdverklaring voor testvliegen;
 - 2) de afgifte van een FTI-certificaat, binnen de betreffende categorie van bevoegdverklaring voor testvliegen, op voorwaarde dat de instructeur ten minste 2 jaar ervaring heeft in het geven van instructie voor de afgifte van bevoegdverklaringen voor testvliegen.
- b) De bevoegdheden van een FTI die houder is van een bevoegdverklaring voor testvliegen van categorie 1, omvatten ook het geven van vlieg instructie met betrekking tot bevoegdverklaringen voor testvliegen van categorie 2.

FCL.915.FTI FTI — Toelatingseisen

Een kandidaat voor een FTI-certificaat moet:

- a) houder zijn van een bevoegdverklaring voor testvliegen, afgegeven in overeenstemming met FCL.820;
- b) ten minste 200 uur aan testvluchten hebben gemaakt in categorie 1 of 2.

FCL.930.FTI FTI — Opleidingscursus

- a) De opleidingscursus voor de FTI moet ten minste het volgende bevatten:
- 1) 25 uur instructietechniek;
 - 2) 10 uur technische opleiding, met inbegrip van herhaling van technische kennis, het voorbereiden van leerplannen en het ontwikkelen van vaardigheden voor instructie in een klaslokaal/vluchtsimulator;
 - 3) 5 uur praktische vlieg instructie onder toezicht van een FTI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FTI, punt b). Deze uren vlieg instructie moeten een beoordeling bevatten van de vakbekwaamheid van de kandidaat zoals beschreven in FCL.920.
- b) Vrijstellingen:
- 1) Kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een certificaat als instructeur, zijn volledig vrijgesteld van de eis onder a), 1).
 - 2) Bovendien worden kandidaten die houder zijn of zijn geweest van een FI- of TRI-certificaat voor de toepasselijke luchtvaartuigcategorie volledig vrijgesteld van de eisen onder a), 2).

FCL.940.FTI FTI — Verlenging en hernieuwde afgifte

- a) Verlenging. Voor de verlenging van een FTI-certificaat moet de kandidaat, binnen de geldigheidsperiode van het FTI-certificaat, voldoen aan 1 van de volgende eisen:
- 1) het voltooien van ten minste:
 - i) 50 uur testvluchten, waarvan ten minste 15 uur binnen de 12 maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FTI-certificaat; en
 - ii) 5 uur vlieg instructie voor testvluchten binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de vervaldatum van het FTI-certificaat; of

▼B

- 2) herhalingstraining volgen als een FTI aan een ATO. De herhalingstraining moet gebaseerd zijn op het praktischelement van vlieg instructie van de FTI-opleidingscursus, in overeenstemming met FCL.930.FTI, punt a), 3), en ten minste 1 instructievlucht bevatten onder toezicht van een FTI die is gekwalificeerd conform FCL.905.FTI, punt b).
- b) Hernieuwde afgifte. Als het FTI-certificaat is verlopen, moet de kandidaat een herhalingsopleiding volgen als FTI aan een ATO. De herhalingsopleiding moet ten minste voldoen aan de eisen onder FCL.930.FTI, punt a), 3).

SUBDEEL K

EXAMINATOREN

SECTIE 1

*Algemene eisen***▼M11****FCL.1000 Examinatorcertificaten**

a) Algemeen

Houders van een examinercertificaat moeten:

- 1) tenzij anders bepaald in deze bijlage, houder zijn van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat dat gelijkwaardig is aan die waarvoor ze bevoegd zijn om vaardigheidstest, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van de vakbekwaamheid af te nemen en waarvoor ze bevoegd zijn om instructie te geven;
- 2) gekwalificeerd zijn om op te treden als PIC in het luchtvaartuig tijdens een vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid indien uitgevoerd in het luchtvaartuig.

b) Bijzondere voorwaarden:

- 1) De bevoegde autoriteit mag een specifiek certificaat afgeven waarbij de bevoegdheid wordt verleend om vaardigheidstest, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van de vakbekwaamheid uit te voeren, indien het niet mogelijk is de eisen van dit subdeel na te leven wegens de invoering van een van de volgende:
 - i) nieuwe luchtvaartuigen in de lidstaten of in de vloot van de exploitant;
 - ii) nieuwe opleidingscursussen in deze bijlage.

Een dergelijk certificaat is beperkt tot de vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid die nodig zijn voor de introductie van het nieuwe type luchtvaartuig of de nieuwe trainingscursus en de geldigheidsperiode mag in geen geval langer zijn dan één jaar.

- 2) Houders van een certificaat dat is afgegeven in overeenstemming met punt b), onder 1), die een aanvraag willen indienen voor een certificaat van examiner, moeten voldoen aan de toelatings- en verlengingseisen vastgelegd voor die categorie van examinercertificaat.
- 3) Wanneer geen gekwalificeerde examiner beschikbaar is, mogen de bevoegde autoriteiten, geval per geval, toestemming geven aan inspecteurs of examinatoren die niet voldoen aan de relevante onder a) gespecificeerde eisen voor instructeurs of type- of klassebevoegdverklaringseisen om vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van vakbekwaamheid uit te voeren.

c) Examens buiten het grondgebied van de lidstaten

- 1) In het geval van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven die worden afgenomen buiten het grondgebied waarvoor de lidstaten verantwoordelijk zijn uit hoofde van het Verdrag van Chicago, geeft de bevoegde autoriteit, bij wijze van uitzondering op het bepaalde onder a), een examinercertificaat af aan aanvragers die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid als piloot dat voldoet aan bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, voor zover die aanvragers:

▼ M11

- i) houder zijn van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat dat minstens gelijkwaardig is aan dat waarvoor zij gemachtigd zijn om vaardigheidstest, bekwaamheidsproeven of beoordelingen af te nemen, en in elk geval ten minste een CPL;
 - ii) gekwalificeerd zijn om op te treden als PIC in het luchtvaartuig tijdens een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef die wordt afgenomen in het luchtvaartuig;
 - iii) voldoen aan de eisen vastgesteld in dit subdeel ten behoeve van de afgifte van het relevante certificaat voor examinatoren, en
 - iv) aan de bevoegde autoriteit aantonen dat zij over adequate kennis beschikken van de Europese regels inzake luchtvaartveiligheid om de bevoegdheden van examiner te kunnen uitoefenen in overeenstemming met deze bijlage.
- 2) Het in punt 1) vermelde certificaat is beperkt tot het uitvoeren van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven:
- i) buiten het grondgebied waarvoor de lidstaten verantwoordelijk zijn uit hoofde van het Verdrag van Chicago, en
 - ii) van piloten die voldoende kennis hebben van de taal waarin de test/proef wordt afgenomen.

FCL.1005 Beperking van bevoegdheden in het geval van belangenverstremming

Het is examinatoren niet toegestaan om:

- a) vaardigheidstest of beoordelingen van vakbekwaamheid met het oog op de afgifte van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat af te nemen van aanvragers aan wie zij meer dan 25 % van de vlieg instructie hebben gegeven die vereist is voor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat in kwestie, en
- b) vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid af te nemen wanneer ze hun objectiviteit niet kunnen garanderen.

▼ B**FCL.1010 Toelatingseisen voor examinatoren**

Kandidaten voor een certificaat van examiner moeten aantonen dat zij:

- a) beschikken over relevante kennis, achtergrond en gepaste ervaring met betrekking tot de bevoegdheden van een examiner;
- b) geen sancties hebben gekregen, waaronder de schorsing, beperking of intrekking van één van zijn bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten afgegeven in overeenstemming met dit deel wegens niet-naleving van de basisverordening en de bijbehorende uitvoeringsvoorschriften gedurende de afgelopen 3 jaar.

FCL.1015 Standaardisatie examinatoren**▼ M14**

- a) Kandidaten voor een certificaat van examiner moeten een standaardisatiecursus volgen die wordt gegeven door de bevoegde autoriteit of door een ATO en is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

▼ B

- b) De standaardisatiecursus moet bestaan uit theoretische en praktische instructie en moet ten minste het volgende bevatten:
 - 1) het uitvoeren van 2 vaardigheidstest, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid voor de bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten waarvoor de kandidaat bevoegd wil worden om tests en bekwaamheidsproeven af te nemen;

▼ B

- 2) instructie over de toepasselijke eisen in dit deel en de toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen, het uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van vakbekwaamheid, en de documentering en rapportering daarvan;
- 3) een briefing over de nationale administratieve procedures, eisen inzake gegevensbescherming, aansprakelijkheid, ongevallenverzekering en vergoedingen;

▼ M3

- 4) een briefing over de noodzaak om de punten onder 3) te beoordelen en toe te passen bij het afnemen van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid bij een kandidaat waarvoor de bevoegde autoriteit een andere is dan de bevoegde autoriteit die het certificaat van examinator heeft uitgereikt; en
 - 5) instructie over de manier waarop deze nationale procedures en eisen van andere bevoegde autoriteiten indien nodig toegankelijk zijn.
- c) Houders van een certificaat van examinator mogen geen vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid afnemen van een kandidaat waarvoor de bevoegde autoriteit een andere is dan de bevoegde autoriteit die het certificaat van examinator heeft uitgereikt, tenzij zij kennis hebben genomen van de meest recente beschikbare informatie over de desbetreffende nationale procedures van de bevoegde autoriteit van de kandidaat.

▼ B**FCL.1020 Beoordeling van vakbekwaamheid van examinatoren**

Kandidaten voor een certificaat van examinator moeten hun vakbekwaamheid aantonen ten overstaan van een inspecteur van de bevoegde autoriteit of een senior examinator die hiertoe speciaal is gemachtigd door de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het certificaat van examinator door middel van het uitvoeren van een vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid in de rol van examinator waarvoor een kandidaat bevoegdheden wil verkrijgen, met inbegrip van het briefen, het uitvoeren van de vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordelen van vakbekwaamheid en de beoordeling van de persoon waaraan de test, proef of beoordeling wordt gegeven, de nabeschuiving van de vlucht en het registreren van documentatie.

▼ M11**FCL.1025 Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte van certificaten als examinator****a) Geldigheid**

Een certificaat van examinator is 3 jaar geldig.

b) Verlenging

Om een certificaat van examinator te verlengen, moeten de houders voldoen aan alle volgende voorwaarden:

▼ M14

- 1) vóór de vervaldatum van het certificaat minstens zes vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven, beoordelingen van de vakbekwaamheid of EBT-evaluatiefasen tijdens een EBT-module als bedoeld in ORO.FC.231 van bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, hebben afgelegd;
- 2) in de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het certificaat een herhalingscursus voor examinatoren hebben gevolgd, georganiseerd door de bevoegde autoriteit of door een ATO en erkend door de bevoegde autoriteit;
- 3) een van de overeenkomstig punt 1) uitgevoerde vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven, beoordelingen van de vakbekwaamheid of fasen van de EBT-evaluatie moet plaatsvinden in de periode van twaalf maanden onmiddellijk voorafgaand aan de vervaldatum van het examinatorcertificaat en moet:

▼ M11

- i) zijn beoordeeld door een inspecteur van de bevoegde autoriteit of door een senior examinator die hiertoe specifiek is gemachtigd door de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het certificaat van examinator, of
- ii) voldoen aan de eisen van FCL.1020.

▼ M11

Als aanvragers voor de verlenging houder zijn van bevoegdheden voor meer dan een examinercategorie, kunnen alle examinerbevoegdheden worden verlengd als de aanvragers voor een van de categorieën waarvan zij houder zijn voldoen aan de eisen van punt b), onder 1) en 2), en FCL.1020, in samenspraak met de bevoegde autoriteit.

(c) Hernieuwde afgifte

als het certificaat is verlopen, moeten aanvragers, alvorens de uitoefening van hun bevoegdheden te hervatten, voldoen aan de eisen van punt b), onder 2), en FCL.1020 in de twaalf maanden die onmiddellijk voorafgaan aan de aanvraag.

d) Een certificaat van examiner wordt slechts verlengd of hernieuwd afgegeven als de aanvragers hebben aangetoond dat zij de eisen van FCL.1010 en FCL.1030 nog steeds naleven.

▼ B**FCL.1030 Uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid**

a) Tijdens het uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid moet de examiner:

- 1) ervoor zorgen dat de communicatie met de kandidaat kan verlopen zonder taalbarrières;
- 2) controleren of de kandidaat voldoet aan alle in dit deel vastgestelde eisen inzake kwalificatie, opleiding en ervaring voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat waarvoor de vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid wordt afgenomen;
- 3) de kandidaat bewust maken van de gevolgen van het verstrekken van onvolledige, onnauwkeurige of valse informatie met betrekking tot zijn opleiding en ervaring als piloot.

b) Na het voltooien van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moet de examiner:

- 1) de kandidaat op de hoogte stellen van het resultaat van de test. Indien de kandidaat slechts gedeeltelijk of niet is geslaagd, moet de examiner hem ervan op de hoogte stellen dat hij de bevoegdheden van de bevoegdverklaring niet mag uitoefenen tot hij volledig is geslaagd. De examiner licht mogelijke verdere opleidingseisen en het recht van de kandidaat om in bezwaar te gaan nader toe;
- 2) in het geval van het slagen voor een bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid voor de verlenging of hernieuwde afgifte: het aantekenen, op het bewijs van bevoegdheid of certificaat van de kandidaat, van de nieuwe vervaldatum van de bevoegdverklaring of het certificaat indien de examiner speciaal hiertoe is bevoegd door de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat;
- 3) de kandidaat een getekend verslag overhandigen van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef en onverwijld kopieën van het verslag indienen bij de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het bevoegdheidsbewijs van de kandidaat, en bij de bevoegde autoriteit die het certificaat van examiner heeft afgegeven. Het verslag moet het volgende bevatten:
 - i) een verklaring dat de examiner informatie heeft ontvangen van de kandidaat met betrekking tot zijn ervaring en instructie, en dat die ervaring en instructie in overeenstemming is met de toepasselijke eisen van het onderhavige deel;
 - ii) bevestiging dat alle vereiste manoeuvres en oefeningen werden volbracht, evenals informatie over de mondelinge theorie-examens indien van toepassing. Indien de kandidaat niet is geslaagd voor een item moet de examiner de redenen voor die beoordeling noteren;
 - iii) het resultaat van de test, proef of beoordeling van vakbekwaamheid;

▼ M3

- iv) een verklaring dat de examiner kennis heeft genomen van de nationale procedures en eisen van de bevoegde autoriteit van de kandidaat en deze heeft toegepast, indien de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het bewijs van bevoegdheid van de kandidaat een andere is dan de bevoegde autoriteit die het certificaat van examiner heeft uitgereikt;
- v) een kopie van het certificaat van examiner met vermelding van de reikwijdte van diens bevoegdheden als examiner in het geval van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid bij een kandidaat waarvoor de bevoegde autoriteit een andere is dan de bevoegde autoriteit die het certificaat van examiner heeft uitgereikt.

▼ B

- c) Examinatoren moeten de details van alle vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van vakbekwaamheid die ze hebben uitgevoerd, met inbegrip van de resultaten, gedurende 5 jaar bewaren.
- d) Op vraag van de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het certificaat van examiner of de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het bevoegdheidsbewijs van de kandidaat, moet de examiner alle gegevens, rapporten en mogelijke andere informatie indienen die vereist is met het oog op toezichtsactiviteiten.

*SECTIE 2**Specifieke eisen voor de vliegexaminatoren — FE***FCL.1005.FE FE — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) FE(A). Een FE voor vleugelvliegtuigen is bevoegd tot het afnemen van:
 - 1) vaardigheidstests voor de afgifte van de PPL(A) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de bijbehorende klasse- en typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, behalve voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat de examiner niet minder dan 1 000 vlieguren ervaring heeft als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;
 - 2) vaardigheidstests voor de afgifte van de CPL(A) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de bijbehorende klasse- en typebevoegdverklaringen voor één piloot gecertificeerde vliegtuigen behalve voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, op voorwaarde dat de examiner ten minste 2 000 vlieguren ervaring heeft als bestuurder op vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;
 - 3) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de LAPL(A) op voorwaarde dat de examiner ten minste 500 vlieguren heeft als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 100 uur vlieg instructie;
 - 4) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor een bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden op voorwaarde dat de examiner ten minste 500 vlieguren heeft als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's, waarvan ten minste 500 starts en landingen als vlieg instructie voor de bevoegdverklaring voor het vliegen in bergachtige gebieden;

▼ M3

- 5) bekwaamheidsproeven voor de verlenging en hernieuwde afgifte van EIR's, op voorwaarde dat de FE ten minste 1 500 uur ervaring heeft als bestuurder op vleugelvliegtuigen en voldoet aan de eisen van FCL.1010.IRE(a)(2).

▼ B

- b) FE(H). Een FE voor helikopters is bevoegd voor de uitvoering van:
 - 1) vaardigheidstests voor de afgifte van de PPL(H) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters aangetekend op een PPL(H), op voorwaarde dat de examiner ten minste 1 000 vlieguren heeft als bestuurder op helikopters, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;

▼ B

- 2) vaardigheidstests voor de afgifte van de CPL(H) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters aangetekend op een CPL(H), op voorwaarde dat de examiner ten minste 2 000 vlieguren heeft als bestuurder op helikopters, waarvan ten minste 250 uur vlieg instructie;
 - 3) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikoptersaangetekend op een PPL(H) of een CPL(H), op voorwaarde dat de examiner heeft voldaan aan de eisen onder 1) of 2), naargelang het geval, en houder is van een CPL(H) of ATPL(H) en, indien van toepassing, een IR(H);
 - 4) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de LAPL(H) op voorwaarde dat de examiner ten minste 500 vlieguren heeft als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 150 uur vlieg instructie.
- c) FE(As). Een FE voor luchtschepen is bevoegd om vaardigheidstests af te nemen voor de afgifte van de PPL(As) en CPL(As) en vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de bijbehorende typebevoegdverklaringen voor luchtschepen, op voorwaarde dat de examiner 500 vlieguren heeft als bestuurder op luchtschepen, met inbegrip van 100 uur vlieg instructie.

▼ M12**▼ B****FCL.1010.FE FE — Toelatingseisen**

Een kandidaat voor een FE-certificaat moet houder zijn van:

een FI-certificaat, in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie.

*SECTIE 3****Specifieke eisen voor de examiner voor een typebevoegdverklaring — TRE*****FCL.1005.TRE TRE — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) TRE(A) en TRE(PL). Een TRE voor vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen is bevoegd voor de uitvoering van:
- 1) vaardigheidstests voor de eerste afgifte van typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen, naargelang het geval;

▼ M3

- 2) bekwaamheidsproeven voor de verlenging of hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen, EIR's en IR's;

▼ B

- 3) vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL(A);
- 4) vaardigheidstests voor de afgifte van een MPL, op voorwaarde dat de examiner voldoet aan de eisen onder FCL.925;

▼ M11

- 5) beoordelingen van de vakbekwaamheid met het oog op de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een TRI- of SFI-certificaat in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie, voor zover zij minstens 3 jaar als TRE hebben volbracht en specifieke training hebben gevolgd voor de beoordeling van de vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.1015, punt b).

▼B

- b) TRE(H). De bevoegdheden van een TRE(H) zijn het uitvoeren van:
- 1) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor helikopters;
 - 2) bekwaamheidsproeven voor de verlenging of hernieuwde afgifte van IR's, of voor de uitbreiding van de IR(H) van éénmotorige helikopters naar meermotorige helikopters, op voorwaarde dat de TRE(H) houder is van een geldig IR(H);
 - 3) vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL(H);

▼M11

- 4) beoordelingen van de vakbekwaamheid met het oog op de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een TRI(H)- of SFI(H)-certificaat, voor zover zij minstens 3 jaar als TRE hebben volbracht en specifieke training hebben gevolgd voor de beoordeling van de vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.1015, punt b).

▼B**FCL.1010.TRE TRE — Toelatingseisen**

- a) TRE(A) en TRE(PL). Kandidaten voor een TRE-certificaat voor vleugelvliegtuigen en powered-lift luchtvaartuigen moeten:
- 1) in het geval van meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen, naargelang het geval, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - 2) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, waarvan ten minste 200 uur als PIC;
 - 3) houder zijn van een CPL of ATPL en een TRI-certificaat voor het betreffende type;
 - 4) voor de eerste afgifte van een TRE-certificaat, ten minste 50 uur vlieg-instructie hebben gegeven als een TRI, FI of SFI in het betreffende type of een FSTD die representatief is voor dat type.
- b) TRE(H). Kandidaten voor een TRE(H)-certificaat voor helikopters moeten:
- 1) houder zijn van een TRI(H)-certificaat of, in het geval van éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters, van een geldig FI(H)-certificaat voor het betreffende type;
 - 2) voor de eerste afgifte van een TRE-certificaat, 50 uur vlieg-instructie hebben gegeven als een TRI, FI of SFI in het betreffende type of een FSTD die representatief is voor dat type;
 - 3) in het geval van meerpiloot-gecertificeerde helikopters, houder zijn van een CPL(H) of ATPL(H) en 1 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van meerpiloot-gecertificeerde helikopters, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - 4) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters:
 - i) ten minste 1 000 uren hebben gevlogen als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 500 uur als PIC;
 - ii) houder zijn van een CPL(H) of ATPL(H) en, indien van toepassing, een geldig IR(H);

▼ B

- 5) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige helikopters:
- i) ten minste 750 uren hebben gevlogen als bestuurder van helikopters, waarvan ten minste 500 uur als PIC;

▼ M3

- ii) houder zijn van een CPL(H) of ATPL(H).

▼ B

- 6) Voordat de bevoegdheden van een TRE(H) worden uitgebreid van éénpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters naar meerpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters voor hetzelfde type helikopter, moet de houder ten minste 100 uur meerpilootbediening hebben volbracht op dit type.
- 7) In het geval van kandidaten voor het eerste TRE-certificaat voor meerpiloot-gecertificeerde meermotorige helikopters, mogen de 1 500 uur vliegervaring op meerpiloot-gecertificeerde helikopters vereist in punt b), 3) worden beschouwd als zijnde voldaan als de kandidaat de 500 uur vliegtijd als PIC op een meerpiloot-gecertificeerde helikopter van hetzelfde type heeft gevlogen.

*SECTIE 4**Specifieke eisen voor een examiner voor klasseaantekening — CRE***FCL.1005.CRE CRE — Bevoegdheden**

De bevoegdheden van een CRE bestaan uit het afnemen, voor éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, behalve voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, van:

- a) vaardigheidstests voor de afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen;

▼ M11

- b) bekwaamheidsproeven voor:
 - 1) verlenging of hernieuwde afgifte van klasse- en typebevoegdverklaringen;
 - 2) verlenging van IR's, voor zover zij minstens 1500 uur als piloot van vleugelvliegtuigen en minstens 450 uur vliegtijd onder IFR hebben;
 - 3) hernieuwde afgifte van IR's, voor zover zij voldoen aan de eisen van FCL.1010.IRE, onder a), en
 - 4) verlenging en hernieuwde afgifte van EIR's, voor zover zij minstens 1500 uur vliegtijd hebben als piloot in vleugelvliegtuigen en voldoen aan de eisen van FCL.1010.IRE, punt a), onder 2);

▼ M4

- c) vaardigheidstests voor het uitbreiden van de bevoegdheden van LAPL(A) naar een andere klasse of variant van vleugelvliegtuig.

▼ B**FCL.1010.CRE CRE — Toelatingseisen**

Een kandidaat voor een CRE-certificaat moet:

- a) houder zijn of zijn geweest van een CPL(A), MPL(A) of ATPL(A) met éénpilootbevoegdheden en houder zijn van een PPL(A);

▼ M11

- b) houder zijn van een CRI- of FI-certificaat met instructiebevoegdheden voor de desbetreffende klasse of het desbetreffende type;

▼ B

- c) 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van vleugelvliegtuigen.

*SECTIE 5**Specifieke eisen voor de examiner instrumentvliegen — IRE***▼ M3****FCL.1005.IRE IRE — Bevoegdheden**

De houder van een IRE-certificaat is bevoegd tot het afnemen van vaardigheidstests voor de afgifte, en bekwaamheidsproeven voor de verlenging of hernieuwde afgifte, van EIR's of IR's.

▼ M11**FCL.1010.IRE IRE — Toelatingseisen**

a) IRE(A)

Aanvragers van een IRE-certificaat voor vleugelvliegtuigen moeten houder zijn van een IRI(A) of een FI(A)-certificaat met instructiebevoegdheid voor de IR(A) en moeten het volgende hebben voltooid:

- 1) 2000 vlieuren als piloot van vleugelvliegtuigen, en
- 2) 450 vlieuren onder IFR, waarvan 250 uur als instructeur.

b) IRE(H)

Aanvragers van een IRE-certificaat voor helikopters moeten houder zijn van een IRI(H) of een FI(H)-certificaat met instructiebevoegdheid voor de IR(H) en moeten het volgende hebben voltooid:

- 1) 2000 vlieuren als piloot van helikopters, en
- 2) 300 uur instrumentvliegtijd in helikopters, waarvan 200 uur als instructeur.

c) IRE(As)

Aanvragers van een IRE-certificaat voor luchtschepen moeten houder zijn van een IRI(As) of een FI(As)-certificaat met instructiebevoegdheid voor de IR(As) en moeten het volgende hebben voltooid:

- 1) 500 vlieuren als piloot van luchtschepen, en
- 2) 100 uur instrumentvliegtijd in luchtschepen, waarvan 50 uur als instructeur.

▼ B*SECTIE 6**Specifieke eisen voor de examiner vluchtsimulator — SFE***▼ M11****FCL.1005.SFE SFE — Bevoegdheden en voorwaarden**

a) SFE voor vleugelvliegtuigen (SFE(A)) en SFE voor powered-lift luchtvaartuigen (SFE(PL))

SFE's voor vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen hebben de bevoegdheid om, in een FFS of voor de beoordelingen van punt 5), het volgende uit te voeren in de toepasselijke FSTD:

- 1) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen of powered-lift luchtvaartuigen, naargelang het geval;
- 2) bekwaamheidsproeven voor de verlenging of hernieuwde afgifte van IR's, indien gecombineerd met de verlenging of hernieuwde afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover zij geslaagd zijn in een bekwaamheidsproef voor het luchtvaartuigtype, met inbegrip van de instrumentbevoegdverklaring, in het afgelopen jaar;
- 3) vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL(A);
- 4) vaardigheidstests voor de afgifte van een MPL, voor zover zij voldaan hebben aan de eisen die zijn vastgesteld in FCL.925, en

▼ M11

5) beoordelingen van de vakbekwaamheid met het oog op de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een SFI-certificaat in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie, voor zover zij minstens 3 jaar als SFE(A) hebben volbracht en specifieke training hebben gevolgd voor de beoordeling van de vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.1015, punt b).

b) SFE voor helikopters — (SFE(H)).

SFE's(H) hebben de bevoegdheid om, in een FFS of voor de beoordelingen van punt 4), het volgende uit te voeren in de toepasselijke FSTD:

- 1) vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen;
- 2) bekwaamheidsproeven voor de verlenging en hernieuwde afgifte van IR's, indien die proeven worden gecombineerd met de verlenging of hernieuwde afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover de SFE's geslaagd zijn in een bekwaamheidsproef voor het luchtvaartuigtype, met inbegrip van de instrumentbevoegdverklaring, in het laatste jaar vóór de bekwaamheidsproef;
- 3) vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL(H), en
- 4) beoordelingen van de vakbekwaamheid met het oog op de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een SFI(H)-certificaat, voor zover zij minstens 3 jaar als SFE(H) hebben volbracht en specifieke training hebben gevolgd voor de beoordeling van de vakbekwaamheid overeenkomstig FCL.1015, punt b).

FCL.1010.SFE SFE — Toelatingseisen**▼ M12**

a) SFE(A)

Kandidaten voor een SFE(A)-certificaat moeten voldoen aan alle volgende voorwaarden:

- 1) in het geval van meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen:
 - i) houder zijn of geweest zijn van een ATPL(A) en een typebevoegdverklaring;

▼ M14

- ii) houder zijn van een SFI(A)-certificaat voor het desbetreffende type vleugelvliegtuig, en

▼ M12

- iii) ten minste 1 500 uur vliegtijd hebben als bestuurder van meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;
- 2) in het geval van éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen:
 - i) houder zijn of geweest zijn van een CPL(A) of een ATPL(A) en een typebevoegdverklaring;

▼ M14

- ii) houder zijn van een SFI(A)-certificaat voor het desbetreffende type of de desbetreffende klasse van vleugelvliegtuig, en

▼ M12

- iii) ten minste 500 uur hebben gevlogen als bestuurder van éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen;

▼ M11

3) voor de eerste afgifte van een SFE-certificaat, ten minste 50 uur instructie in een vluchtsimulator hebben gegeven als een TRI(A) of een SFI(A) in het desbetreffende type.

b) SFE(H)

Aanvragers van een SFE(H)-certificaat moeten voldoen aan alle volgende voorwaarden:

- 1) houder zijn of geweest zijn van een ATPL(H) en een typebevoegdverklaring voor het desbetreffende type helikopter;
- 2) houder zijn van een SFI(H)-certificaat voor het desbetreffende type helikopter;

▼ M11

- 3) minstens 1000 uren vliegtijd hebben als piloot van meerpilootgecertificeerde helikopters;
- 4) voor de eerste afgifte van een SFE-certificaat, ten minste 50 uur instructie in een vluchtsimulator hebben gegeven als een TRI(H) of een SFI(H) in het desbetreffende type.

▼ B*SECTIE 7**Specifieke eisen voor de examiner vlieginstructeur — FIE***FCL.1005.FIE FIE — Bevoegdheden en voorwaarden**

- a) FIE(A). De bevoegdheden van een FIE voor vleugelvliegtuigen omvatten het afnemen van beoordelingen van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van certificaten voor FI(A), CRI(A), IRI(A) en TRI(A) op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, op voorwaarde dat de FIE houder is van het betreffende certificaat van instructeur.
- b) FIE(H). De bevoegdheden van een FIE voor helikopters omvatten het afnemen van beoordelingen van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van certificaten voor FI(H), IRI(H) en TRI(H) op éénpiloot-gecertificeerde helikopters, op voorwaarde dat de FIE houder is van het betreffende certificaat van instructeur.

▼ M12

- c) FIE(As). De bevoegdheden van een FIE voor luchtschepen omvatten het afnemen van beoordelingen van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van certificaten als instructeur voor luchtschepen, op voorwaarde dat de FIE houder is van het betreffende certificaat van instructeur.

▼ B**FCL.1010.FIE FIE — Toelatingseisen**

- a) FIE(A). Kandidaten voor een FIE-certificaat voor vleugelvliegtuigen moeten, in het geval van kandidaten die bekwaamheidsbeoordeling willen uitvoeren:
 - 1) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur, naargelang het geval;
 - 2) 2 000 uren hebben gevlogen als bestuurder van vleugelvliegtuigen of TMG's; en
 - 3) ten minste 100 uren hebben gevlogen als instructeur van kandidaten voor een certificaat van instructeur.
- b) FIE(H). Kandidaten voor een FIE-certificaat voor helikopters moeten:
 - 1) houder zijn van het betreffende certificaat als instructeur, naargelang het geval;
 - 2) 2 000 uren hebben gevlogen als bestuurder van helikopters;
 - 3) ten minste 100 uren hebben gevlogen als instructeur van kandidaten voor een certificaat als instructeur.
- c) FIE(As). Kandidaten voor een FIE-certificaat voor luchtschepen moeten:
 - 1) 500 uren hebben gevlogen als bestuurder van luchtschepen;
 - 2) ten minste 20 uren hebben gevlogen als instructeur van kandidaten voor een FI(As)-certificaat;
 - 3) houder zijn van het betreffende certificaat van instructeur.

▼ M12

▼ B*Aanhangsel 1***Vrijstelling van theoretische kennis****▼ M4****A. VRIJSTELLING VAN THEORIEKENNIS VOOR DE AFGIFTE VAN EEN BEWIJS VAN BEVOEGDHEID — OVERBRUGGINGSONDERWIJS- EN EXAMENEISEN****▼ M12****1. LAPL en PPL**

- 1.1. Voor de afgifte van een LAPL wordt de houder van een LAPL in een andere categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld ten behoeve van de eisen inzake theoretische kennis van de algemene onderwerpen vastgelegd in FCL.120, onder a).
- 1.2. Voor de afgifte van een LAPL of een PPL worden de houders van een PPL, CPL of ATPL in een andere luchtvaartuigcategorie vrijgesteld ten behoeve van de eisen inzake theoretische kennis van de algemene onderwerpen vastgesteld in FCL.215, onder a). Deze vrijstelling geldt ook voor kandidaten voor een LAPL of een PPL die houders zijn van een BPL afgegeven overeenkomstig bijlage III (deel FCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie of een SPL afgegeven overeenkomstig bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, met uitzondering van het onderwerp „navigatie”, waarvoor geen vrijstelling geldt.

-
- 1.3. Voor de afgifte van een PPL, wordt de houder van een LAPL in dezelfde categorie van luchtvaartuigen volledig vrijgesteld ten behoeve van de eisen inzake theorieonderwijs en de exameneisen.
 - 1.4. In afwijking van punt 1.2 moet de houder van een SPL die overeenkomstig bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 is afgegeven met de bevoegdheden om met TMG's te vliegen, voor de afgifte van een LAPL(A) aantonen dat hij over een passend niveau van theoretische kennis beschikt voor de klasse eenmotorige zuigervliegtuigen (land), overeenkomstig FCL.135A, onder a), punt 2.

▼ B**2. CPL**

- 2.1. Een kandidaat voor een CPL die houder is van een CPL in een andere categorie luchtvaartuigen moet overbruggingsonderwijs voor theorie hebben ontvangen tijdens een goedgekeurde cursus met betrekking tot de geïdentificeerde verschillen tussen de CPL-syllabi voor de verschillende luchtvaartuigcategorieën.
- 2.2. De kandidaat moet slagen voor theorie-examens zoals gedefinieerd in dit deel voor de volgende onderwerpen in de betreffende luchtvaartuigcategorie:
 - 021 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: vliegtuigcasco en systemen, elektrische installatie, voortstuwingsinrichting, nooduitrusting,
 - 022 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: instrumentatie,
 - 032/034 — Prestatie vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval,
 - 070 — Operationele procedures, en
 - 080 — Beginselen van het vliegen.
- 2.3. Een kandidaat voor een CPL die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een IR in dezelfde categorie van luchtvaartuigen wordt vrijgesteld van de theorievereisten in de volgende onderwerpen:
 - menselijke prestaties,
 - meteorologie.

▼ B**3. ATPL**

- 3.1. Een kandidaat voor een ATPL die houder is van een ATPL in een andere categorie luchtvaartuigen moet overbruggingsonderwijs voor theorie hebben ontvangen aan een ATO met betrekking tot de geïdentificeerde verschillen tussen de ATPL-syllabi voor de verschillende luchtvaartuigcategorieën.

▼ M3

- 3.2. De kandidaat moet slagen voor theorie-examens zoals gedefinieerd in dit deel voor de volgende onderwerpen in de betreffende luchtvaartuigcategorie:

021 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: vliegtuigconstructie en systemen, elektrische installatie, voortstuwingsinrichting, nooduitrusting,

022 — Algemene kennis van het luchtvaartuig: instrumentatie,

032/034 — Prestatie vleugelvliegtuigen of helikopters, naargelang het geval,

070 — Operationele procedures, en

080 — Beginselen van het vliegen.

▼ B

- 3.3. Een kandidaat voor een ATPL(A) die is geslaagd voor het toepasselijke theorie-examen voor een CPL(A) wordt vrijgesteld van de theorievereisten voor het onderwerp VFR-communicatie.

- 3.4. Een kandidaat voor een ATPL(H) die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een CPL(H) wordt vrijgesteld van de theorievereisten voor de volgende onderwerpen:

— luchtvaartwetgeving,

— beginselen van het vliegen (helikopters),

— VFR-communicatie.

- 3.5. Een kandidaat voor een ATPL(A) die is geslaagd voor het toepasselijke theorie-examen voor een IR(A) wordt vrijgesteld van de theorievereisten voor het onderwerp IFR-communicatie.

- 3.6. Een kandidaat voor een ATPL(H) met een IR(H) die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een CPL(H) wordt vrijgesteld van de theorievereisten voor de volgende onderwerpen:

— beginselen van het vliegen (helikopters),

— VFR-communicatie.

4. IR**▼ M3**

- 4.1. Een kandidaat voor een IR of een EIR die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een CPL in dezelfde luchtvaartuigcategorie, wordt vrijgesteld van de theorievereisten in de volgende onderwerpen:

— menselijke prestaties,

— meteorologie.

▼ B

- 4.2. Een kandidaat voor een IR(H) die is geslaagd voor de toepasselijke theorie-examens voor een ATPL(H) VFR moet slagen voor de volgende examenonderwerpen:

— luchtvaartwetgeving,

— vluchtplanning en vluchtvoortgangscontrole,

— radionavigatie,

— IFR-communicatie.

Schaal voor de beoordeling van de taalvaardigheidniveaus — Uitstekend, zeer goed en operationeel

Niveau	Uitspraak	Structuur	Woordenschat	Vlotheid	Begrip	Interacties
Uitstekend (Niveau 6)	Uitspraak, klemtoon, ritme en intonatie worden misschien beïnvloed door de eerste taal of regionale taalvariant van de spreker, maar brengen nooit de verstaanbaarheid in het gedrang.	Constante goede beheersing van zowel eenvoudige als complexe grammaticale structuren en zinspatronen.	De spreker beschikt over een voldoende grote en accurate woordenschat om doeltreffend te communiceren over een breed gamma van bekende en onbekende thema's. De woordenschat is idiomatisch, genuanceerd en registergevoelig.	De spreker is in staat om op een vlotte en natuurlijke wijze een uitgebreid gesprek te voeren. Verder is de spreker in staat om stilistische effecten te creëren (bijvoorbeeld om iets te benadrukken) door middel van variaties in zijn taalgebruik. De spreker maakt spontaan gebruik van passende partikels en connectoren.	De spreker geeft blijk van een constant goed begrip in bijna alle contexten, inclusief begrip van taalkundige en culturele subtiliteiten.	De spreker interageert gemakkelijk in bijna alle situaties. Hij is gevoelig voor verbale en niet-verbale signalen en weet gepast op deze signalen te reageren.
Zeer goed (Niveau 5)	Uitspraak, klemtoon, ritme en intonatie worden weliswaar beïnvloed door de eerste taal of regionale taalvariant van de spreker, maar brengen zelden de verstaanbaarheid in het gedrang.	Constante goede beheersing van eenvoudige grammaticale structuren en zinspatronen. De spreker waagt zich ook aan complexe structuren, maar maakt hierbij nog fouten die soms de betekenis in het gedrang brengen.	De spreker beschikt over een voldoende grote en accurate woordenschat om doeltreffend te communiceren over gewone, concrete en werkgerelateerde thema's. De spreker maakt consistent en succesvol gebruik van parafrases. Zijn woordenschat is soms idiomatisch.	De spreker is in staat om betrekkelijk vlot een uitgebreid gesprek te voeren over bekende thema's. Hij is nog niet in staat stilistische effecten te creëren door variaties in zijn taalgebruik. Hij maakt wel al gebruik van passende partikels of connectoren.	De spreker geeft blijk van een goed begrip van gewone, concrete en werkgerelateerde thema's en een veelal goed begrip wanneer hij geconfronteerd wordt met een taalkundige complicatie of een onverwachte omstandigheid. Hij is in staat een breed gamma aan spraakvariëteiten (dialecten en/of accenten) of taalregisters te begrijpen.	De spreker reageert onmiddellijk, gepast en informatief. Hij weet de spreker/luisteraar-verhouding doeltreffend te beheren.

▼B

Niveau	Uitspraak	Structuur	Woordenschat	Vlotheid	Begrip	Interacties
Operationeel (Niveau 4)	Uitspraak, klemtoon, ritme en intonatie worden beïnvloed door de eerste taal of regionale taalvariant van de spreker, maar brengen zelden de verstaanbaarheid in het gedrang.	De spreker maakt creatief gebruik van eenvoudige grammaticale structuren en zinspatronen. Hij beheerst deze over het algemeen goed. Hij maakt nog fouten, met name in ongewone of onverwachte omstandigheden, maar de betekenis heeft zelden te lijden onder deze fouten.	De spreker beschikt in de meeste gevallen over een voldoende grote en accurate woordenschat om doeltreffend te communiceren over gewone, concrete en werkgerelateerde thema's. Wanneer de spreker in onbekende of onverwachte omstandigheden niet over de nodige woordenschat beschikt, maakt hij vaak succesvol gebruik van parafrases.	De spreker produceert taaluitingen in een passend tempo. De overgangen van ingestudeerde of formulaire taaluitingen naar spontane interactie verloopt soms minder vlot, maar dit belemmert de effectieve communicatie niet. De spreker maakt reeds in beperkte mate gebruik van partikels of connectoren. Eventuele stopwoorden leiden de aandacht niet af.	De spreker geeft in de meeste gevallen blijk van een goed begrip van gewone, concrete en werkgerelateerde thema's, wanneer het gebruikte accent of de gebruikte taalvariëteit voldoende begrijpelijk is voor een internationale gemeenschap van taalgebruikers. Wanneer de spreker wordt geconfronteerd met een taalkundige complicatie of een onverwachte omstandigheid, duurt het soms langer alvorens hij de taaluiting begrijpt of heeft hij verduidelijgingsstrategieën nodig.	De spreker reageert veelal onmiddellijk, gepast en informatief. Hij kan gesprekken aanknopen en deze op gang houden, zelfs als hij met onverwachte omstandigheden wordt geconfronteerd. Hij gaat op passende wijze om met duidelijke misverstanden door te verifiëren, te bevestigen of te verduidelijken.

Noot: De oorspronkelijke tekst van aanhangsel 2 werd overgedragen naar AMC, zie ook de toelichting.

▼ B*Aanhangsel 3***Opleidingscursus voor de afgifte van een CPL en een ATPL**

1. In dit aanhangsel worden de eisen beschreven voor de verschillende types opleidingscursussen voor de afgifte van een CPL en een ATPL, met en zonder een IR.
2. Een kandidaat die wil overstappen naar een andere ATO tijdens een opleidingscursus moet een aanvraag indienen bij de bevoegde autoriteit voor een formele beoordeling van de resterende uren opleiding die nog nodig zijn.

A. Geïntegreerde opleiding voor ATP — Vleugelvliegtuigen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor ATP(A) is het opleiden van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde, meermotorige vleugelvliegtuigen op te treden binnen het commercieel vervoer door de lucht en een CPL(A)/IR te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor ATP(A) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleidingscursus afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling met PPL(A) of PPL(H) mag 50 % van de uren die door de beginnende leerling voorafgaand aan de opleiding zijn gevlogen, worden vrijgesteld tot een maximale aftrek van 40 uur vliegervaring of 45 uur indien men eerder een kwalificatie voor nachtvliegen had verworven, waarvan maximaal 20 uur ten behoeve van het vereiste dubbelbesturingsonderricht.

▼ M8

4. De opleiding moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderricht op het kennisniveau van ATPL(A);
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen;
 - c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en
 - d) UPRT overeenkomstig FCL.745.A, tenzij de kandidaten deze opleiding al hebben voltooid alvorens met de geïntegreerde ATP-cursus te beginnen.
5. Kandidaat die niet slagen in de gehele ATP(A)-opleiding of niet in staat zijn de opleiding te voltooien, mogen bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een bewijs van bevoegdheid met minder rechten en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

▼ B

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor ATP(A) moet ten minste 750 uur onderricht inhouden.
- **M8** 7.1. ◀ De MCC-opleiding moet ten minste 25 uur theorieonderwijs en oefeningen omvatten.

▼ M8

- 7.2. Het theoretisch UPRT-onderricht wordt verstrekt overeenkomstig FCL.745.A.

▼ B

THEORIE-EXAMEN

8. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een ATPL(A).

▼ B

VLIEGOPLEIDING

▼ M8

9. De vliegopleiding moet, exclusief de opleiding voor de typebevoegdverklaring, bestaan uit een totaal van ten minste 195 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd voor de gehele opleiding hoogstens 55 uur mag bedragen. Binnen het totaal van 195 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:

a) 95 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 55 uur simulatortijd mag zijn;

▼ M11

b) 70 uur als PIC, waarvan tot 55 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. De instrumentvliegtijd als SPIC wordt voor maximaal 20 uur meegeteld als PIC-vliegtijd;

▼ M8

c) 50 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand; en

d) 5 uur nachtvliegtijd, bestaande uit 3 uur dubbelbesturingsonderricht, bestaande uit minstens:

(1) 1 uur overlandnavigatie;

(2) vijf solostarts; en

(3) vijf sololandingen tot volledige stilstand;

e) UPRT-vliegonderricht overeenkomstig FCL.745.A;

f) 115 uur instrumenttijd, bestaande uit minstens:

(1) 20 uur als SPIC;

(2) 15 uur MCC, waarvoor een FFS of FNPT II mag worden gebruikt;

(3) 50 uur instrumentvlieg instructie waarvan:

i) maximaal 25 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn; of

ii) 40 uur indien de simulatortijd in een FNPT II, FTD 2 of FFS wordt uitgevoerd, waarvan maximaal 10 uur mag worden uitgevoerd in een FNPT I.

Kandidaten die in het bezit is van een certificaat waaruit blijkt dat zij de module elementair instrumentvliegen hebben voltooid, krijgen voor de vereiste instrumentonderrichttijd een vrijstelling tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee; en

g) 5 uur in een vleugelvliegtuig dat:

(1) gecertificeerd is voor het vervoer van minstens 4 personen; en

(2) een propeller met variabele spoed en een intrekbaar landingsgestel heeft.

▼ B

VAARDIGHEIDSTEST

10. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(A) afleggen op ofwel een éénmotorig ofwel een meermotorig vleugelvliegtuig en de IR-vaardigheidstest op een meermotorig vleugelvliegtuig.

B. Modulaire cursus voor een ATP — Vleugelvliegtuigen

1. Kandidaten voor een ATPL(A) die hun theoretische onderwijs volbrengen in een modulaire cursus moeten:

▼B

- a) houder zijn van ten minste een PPL(A) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago; en

ten minste de volgende uren theorieonderwijs volgen:

- 1) voor kandidaten die houder zijn van een PPL(A): 650 uur;
- 2) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(A): 400 uur;
- 3) voor kandidaten die houder zijn van een IR(A): 500 uur;
- 4) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(A) en een IR(A): 250 uur.

Het theorieonderwijs moet worden afgerond alvorens de vaardigheidstest voor de ATPL(A) wordt afgelegd.

C. Geïntegreerde cursus voor CPL/IR — Vleugelvliegtuigen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor CPL(A) en IR(A) is het trainen van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om binnen het commercieel vervoer door de lucht éénpiloot-gecertificeerde éénmotorige of meer-motorige vleugelvliegtuigen te bedienen en het CPL(A)/IR te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(A)/IR wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling met PPL(A) of PPL(H) mag 50 % van de uren die door de beginnende leerling voorafgaand aan de opleiding zijn gevlogen, worden vrijgesteld tot een maximale aftrek van 40 uur vliegervaring of 45 uur indien men eerder een kwalificatie voor nachtvliegen heeft verworven, waarvan maximaal 20 uur ten behoeve van het vereiste dubbelbesturingsonderricht.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(A) en IR; en
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL/IR(A)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lagerbewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor CPL(A)/IR moet ten minste 500 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(A) en een IR.

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet, exclusief de opleiding voor de typebevoegdverklaring, bestaan uit een totaal van ten minste 180 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd voor de gehele opleiding hoogstens 40 uur mag zijn. Binnen het totaal van 180 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
 - a) 80 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 40 uur simulatortijd mag zijn;

▼ M11

- b) 70 uur als PIC, waarvan tot 55 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. De instrumentvliegtijd als SPIC wordt voor maximaal 20 uur meegeteld als PIC-vliegtijd;

▼ B

- c) 50 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
- d) 5 uur vliegtijd moet 's nachts worden gevlogen waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand moet zijn gebracht; en
- e) 100 uur instrumenttijd, opgebouwd uit ten minste:
 - 1) 20 uur als SPIC; en
 - 2) 50 uur instrumentvlieg instructie waarvan:
 - i) maximaal 25 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of
 - ii) 40 uur indien de simulatortijd in een FNPT II, FTD 2 of FFS wordt uitgevoerd, waarvan maximaal 10 uur mag worden uitgevoerd in een FNPT I.

Een kandidaat die houder is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee.

- f) 5 uur uit te voeren in een vleugelvliegtuig gecertificeerd voor het vervoer van ten minste 4 personen en dat over een propeller met variabele spoed en intrekbaar landingsgestel beschikt.

VAARDIGHEIDSTESTS

- 9. Na afronding van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(A) afleggen en de vaardigheidstest voor IR op ofwel een éénmotorig ofwel een meermotorig vleugelvliegtuig.

D. Geïntegreerde opleiding voor CPL — Vleugelvliegtuigen**ALGEMEEN**

- 1. Doel van de geïntegreerde opleiding tot CPL(A) is het trainen van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(A).
- 2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(A) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding volbrengen, zoals opgezet door een ATO.
- 3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als houder van een PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling met PPL(A) of PPL(H) mag 50 % van de uren die door de beginnende leerling voorafgaand aan de opleiding zijn gevlogen, worden vrijgesteld tot een maximale aftrek van 40 uur vliegervaring of 45 uur indien men eerder een kwalificatie voor nachtvliegen had verworven, waarvan maximaal 20 uur ten behoeve van het vereiste dubbelbesturingsonderricht.
- 4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(A); en
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.
- 5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(A)-opleiding af te ronden mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest voor een lager bewijs van bevoegdheid aanvragen, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

▼B

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor CPL(A) moet ten minste 350 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(A).

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet, exclusief de opleiding voor de typebevoegdverklaring, bestaan uit een totaal van ten minste 150 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd voor de gehele opleiding hoogstens 5 uur mag zijn. Binnen het totaal van 150 uur moeten kandidaten ten minste het volgende afronden:
 - a) 80 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 5 uur simulatortijd mag zijn;

▼M11

- b) 70 uur als PIC, waarvan tot 55 uur als SPIC mag worden uitgevoerd;

▼B

- c) 20 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
- d) 5 uur vliegtijd moet 's nachts worden gevlogen waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand moet zijn gebracht;
- e) 10 uur instructie instrumentvliegen, waarvan hoogstens 5 uur simulatortijd mag zijn in een FNPT I, FTD 2, FNPT II of FFS. Een kandidaat die houder is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee;
- f) 5 uur uit te voeren in een vleugelvliegtuig gecertificeerd voor het vervoer van ten minste vier personen en dat over een propeller met variabele spoed en intrekbaar landingsgestel beschikt.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Na voltooiing van de vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(A) afleggen op ofwel een éénmotorig ofwel een meermotorig vleugelvliegtuig.

E. Modulaire opleiding voor een CPL — Vleugelvliegtuigen

ALGEMEEN

1. Doel van de modulaire opleiding voor CPL(A) is houders van een PPL(A) te trainen tot een niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(A).
2. Alvorens te beginnen met een modulaire opleiding voor een CPL(A) moet een kandidaat houder zijn van een PPL(A), afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago.

▼B

3. Vóór aanvang van de vliegopleiding moet de kandidaat:

▼M12

- a) 150 uur hebben gevlogen; waarvan 50 uur als PIC in vleugvliegtuigen met inbegrip van 10 uur overlandvluchten.

Behalve voor de eis van 50 uur als PIC in vleugelvliegtuigen kunnen uren als PIC in andere categorieën luchtvaartuigen in de volgende gevallen worden meegerekend voor de 150 uur vliegtijd:

- 1) 20 uur in helikopters, als de kandidaten houder zijn van een PPL(H);
- 2) 50 uur in helikopters, als de kandidaten houder zijn van een CPL(H);
- 3) 10 uur in TMG's of zweefvliegtuigen;
- 4) 20 uur in luchtschepen, als de kandidaten houder zijn van een PPL(As);
- 5) 50 uur in luchtschepen, als de kandidaten houder zijn van een CPL(As).

▼B

- b) hebben voldaan aan de toelatingseisen voor de afgifte van een klasse- of typebevoegdverklaring voor meermotorige vleugelvliegtuigen in overeenstemming met subdeel H, wanneer een meermotorig vleugelvliegtuig zal worden gebruikt tijdens de vaardigheidstest.
4. Een kandidaat die een modulaire opleiding voor CPL(A) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden zoals opgezet door een ATO. Het theorieonderwijs mag worden gegeven aan een ATO die alleen theorieonderwijs verzorgt.

5. De cursus moet het volgende omvatten:

- a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(A); en
- b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(A) moet ten minste 250 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(A).

VLIEGOPLEIDING

8. Kandidaten zonder een IR moeten ten minste 25 uur dubbelbesturingsonderricht volgen, waarvan 10 uur instrumentinstructie, waarvan hoogstens 5 uur simulatortijd in een BITD, een FNPT I of II, een FTD 2 of een FFS.
9. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR(A) worden volledig vrijgesteld van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR(H) mogen voor maximaal 5 uur worden vrijgesteld van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen, op voorwaarde dat ten minste 5 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen in een vleugelvliegtuig wordt gegeven. Een kandidaat die in het bezit is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling tot hoogstens 10 uur.
10. a) Kandidaten met een geldige IR moeten ten minste 15 uur dubbelbesturingsonderricht onder visuele omstandigheden ontvangen.
- b) Kandidaten zonder een kwalificatie voor nachtvliegen in een vleugelvliegtuig moeten aanvullend ten minste 5 uur nachtvlieginstructie ontvangen, waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht.
11. Ten minste 5 uur van de vlieginstructie moet worden uitgevoerd in een vleugelvliegtuig gecertificeerd voor het vervoer van ten minste 4 personen en dat over een propeller met variabele spoed en intrekbaar landingsgestel beschikt.

▼ B

ERVARING

12. Kandidaten voor een CPL(A) moeten ten minste 200 vlieguren hebben afgerond, met inbegrip van ten minste:
- a) 100 uur als PIC, waarvan 20 uur overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 540 km (300 NM) gedurende welke vlucht op twee verschillende luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;
 - b) 5 uur vliegtijd moet 's nachts worden gevlogen waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solostarts en 5 sololandingen, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand moet zijn gebracht; en
 - c) 10 uur instructie instrumentvliegen, waarvan hoogstens 5 uur simulator-tijd mag zijn in een FNPT I, FNPT II of FFS. Een kandidaat die houder is van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen, krijgt voor de vereiste instrumentinstructietijd een vrijstelling tot hoogstens 10 uur. Uitgevoerde uren in een BITD tellen niet mee;

▼ M3

- d) 6 uur vliegtijd moet worden voltooid in een meermotorig vleugelvliegtuig, indien een meermotorig vleugelvliegtuig wordt gebruikt voor de vaardigheidstest.

▼ B

- e) Uren als PIC in andere luchtvaartuigcategorieën mogen worden meegeteld voor de 200 uur vliegtijd in de volgende gevallen:
 - i) 30 uur in een helikopter, indien de kandidaat houder is van een PPL(H); of
 - ii) 100 uur in een helikopter, indien de kandidaat houder is van een CPL(H); of
 - iii) 30 uur in TMG's of zweefvliegtuigen; of
 - iv) 30 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een PPL(As); of
 - v) 60 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een CPL(As).

VAARDIGHEIDSTEST

13. Na afronding van de vliegopleiding en de toepasselijke ervaringseisen moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(A) afleggen op ofwel een éénmotorig ofwel een meermotorig vleugelvliegtuig.

F. Geïntegreerde cursus voor ATP/IR — Helikopters

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor ATP(H)/IR is het trainen van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde, meermotorige helikopters op te treden binnen het commercieel vervoer door de lucht en een CPL(H)/IR te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor ATP(H)/IR wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleidingscursus afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling met PPL(H) wordt 50 % van de relevante ervaring vrijgesteld, tot een maximum van:
 - a) 40 uur, waarvan maximaal 20 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - b) 50 uur, waarvan maximaal 25 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een helikopter werd behaald.

▼B

4. De cursus moet het volgende omvatten:
- a) theorieonderwijs op het kennisniveau van ATPL(H) en IR;
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen; en
 - c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde helikopters.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele ATP(H)/IR-opleiding af te ronden, mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor ATP(H)/IR moet ten minste 750 uur onderricht inhouden.
7. De MCC-opleiding moet ten minste 25 uur theorieonderwijs en oefeningen omvatten.

THEORIE-EXAMEN

8. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een ATPL(H) en een IR.

VLIEGOPLEIDING

9. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 195 uur, waarin alle voortgangstests moeten zijn opgenomen. Binnen het totaal van 195 uur moeten kandidaten ten minste het volgende afronden:

- a) 140 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:
- 1) 75 uur visuele instructie, die het volgende mag omvatten:
 - i) 30 uur in een helikopter FFS van niveau C/D, of
 - ii) 25 uur in een FTD 2/3, of
 - iii) 20 uur in een helikopter FNPT II/III, of
 - iv) 20 uur in een vleugelvliegtuig of TMG;
 - 2) 50 uur instrumentinstructie, die het volgende mag omvatten:
 - i) maximaal 20 uur in een helikopter FFS of FTD 2/3 of FNPT II/III, of
 - ii) 10 uur in ten minste een helikopter FNPT 1 of een vleugelvliegtuig;
 - 3) 15 uur MCC, waarvoor een helikopter FFS of helikopter FTD 2/3 (MCC) of FNPT II/III (MCC) mag worden gebruikt.

Als de helikopter die voor de vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de helikopter FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling beperkt tot de vrijstelling voor de helikopter FNPT II/III.

- b) 55 uur als PIC, waarvan 40 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd.
- c) 50 uur overlandvluchten, waarvan ten minste 10 uur overlandvluchten als SPIC, met inbegrip van een VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland;

▼B

- d) 5 uur vliegtijd in helikopters die 's nachts moeten worden gevlogen, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- e) 50 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen waaronder:
 - i) 10 uur instructietijd elementair instrumentvliegen, en
 - ii) 40 uur IR-opleiding, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorige IFR-gecertificeerde helikopter.

VAARDIGHEIDSTESTS

10. Na afronding van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen op een meermotorige helikopter en de IR-vaardigheidstest op een IFR-gecertificeerde meermotorige helikopter en voldoen aan de eisen voor MCC-opleiding.

G. Geïntegreerde cursus voor ATP — Helikopters**ALGEMEEN**

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor ATP(H) is het trainen van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen als tweede bestuurder op meerpiloot-gecertificeerde, meermotorige helikopters op te treden met beperking tot VFR-bevoegdheden binnen het commercieel vervoer door de lucht en een CPL(H) te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor ATP(H) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling met PPL(H) wordt 50 % van de relevante ervaring vrijgesteld, tot een maximum van:
 - a) 40 uur, waarvan maximaal 20 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - b) 50 uur, waarvan maximaal 25 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een helikopter werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van ATPL(H);
 - b) opleiding in visueel en elementair instrumentvliegen; en
 - c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde helikopters.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele ATP(H)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest voor een lager bewijs van bevoegdheid aanvragen, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor ATP(H) moet ten minste 650 uur onderricht inhouden.
7. De MCC-opleiding moet ten minste 20 uur theorieonderwijs en oefeningen omvatten.

▼B

THEORIE-EXAMEN

8. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een ATPL(H).

VLIEGOPLEIDING

9. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 150 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn. Binnen het totaal van 150 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:

- a) 95 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:

- i) 75 uur visuele instructie het volgende mag omvatten:

1) 30 uur in een helikopter FFS van niveau C/D, of

2) 25 uur in een helikopter FTD 2/3, of

3) 20 uur in een helikopter FNPT II/III, of

4) 20 uur in een vleugelvliegtuig of TMG;

- ii) 10 uur instructie elementair instrumentvliegen 5 uur in ten minste een helikopter FNPT I of een vleugelvliegtuig mag bevatten;

- iii) 10 uur MCC, waarvoor een helikopter FFS of FTD 2/3 (MCC) of FNPT II/III (MCC) mag worden gebruikt.

Als de helikopter die voor de vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de helikopter FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling beperkt tot de vrijstelling voor de helikopter FNPT II/III.

- b) 55 uur als PIC, waarvan 40 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd;
- c) 50 uur overlandvluchten, waarvan ten minste 10 uur overlandvluchten als SPIC, met inbegrip van een VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland;
- d) 5 uur vliegtijd in helikopters die 's nachts moeten worden gevlogen, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.

VAARDIGHEIDSTESTS

10. Naafroning van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen op een meermotorige helikopter en voldoen aan de MCC-eisen.

▼B**H. Modulaire cursus voor ATP — Helikopters**

1. Kandidaten voor een ATPL(H) die hun theorieonderwijs afronden in een modulaire cursus moeten ten minste houder zijn van een PPL(H) en ten minste de volgende uren instructie afronden binnen een periode van 18 maanden:
 - a) voor kandidaten die houder zijn van een PPL(A) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago: 550 uur;
 - b) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(H): 300 uur.
2. Kandidaten voor een ATPL(H)/IR die hun theorieonderwijs afronden in een modulaire cursus moeten ten minste houder zijn van een PPL(H) en ten minste de volgende uren instructie voltooien:
 - a) voor kandidaten die houder zijn van een PPL(H): 650 uur;
 - b) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(H): 400 uur;
 - c) voor kandidaten die houder zijn van een IR(H): 500 uur;
 - d) voor kandidaten die houder zijn van een CPL(H) en een IR(H): 250 uur.

I. Geïntegreerde cursus voor CPL/IR — Helikopters

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor CPL(H)/IR is het opleiden van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om éénpiloot-gecertificeerde, meermotorige helikopters te bedienen en een CPL(H)/IR voor meermotorige helikopters te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(H)/IR wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(H) wordt 50 % van de relevante ervaring vrijgesteld, tot een maximum van:
 - a) 40 uur, waarvan maximaal 20 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - b) 50 uur, waarvan maximaal 25 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een helikopter werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(H) en IR, en de eerste typebevoegdverklaring voor meermotorige helikopters; en
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.

▼B

5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(H)/IR-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor CPL(H)/IR moet ten minste 500 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(H) en een IR.

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 180 uur, met inbegrip van alle voortgangstests. Binnen die 180 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:

- a) 125 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:

- i) 75 uur visuele instructie, die het volgende mag omvatten:

1) 30 uur in een helikopter FFS van niveau C/D, of

2) 25 uur in een helikopter FTD 2/3, of

3) 20 uur in een helikopter FNPT II/III, of

4) 20 uur in een vleugelvliegtuig of TMG;

- ii) 50 uur instrumentinstructie die het volgende mag omvatten:

1) maximaal 20 uur in een helikopter FFS of FTD 2/3, of FNPT II,III, of

2) 10 uur in ten minste een helikopter FNPT I of een vleugelvliegtuig.

Als de helikopter die voor de vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling beperkt tot de vrijstelling voor de FNPT II/III.

- b) 55 uur als PIC, waarvan 40 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd;

- c) 10 uur overlandvluchten met dubbele besturing;

- d) 10 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;

- e) 5 uur vliegtijd in helikopters die 's nachts moeten worden gevlogen, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtecircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;

▼B

- f) 50 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen waaronder:
 - i) 10 uur instructietijd elementair instrumentvliegen; en
 - ii) 40 uur IR-opleiding, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorige IFR-gecertificeerde helikopter.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Na afronding van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen op ofwel een meermotorige ofwel een éénmotorige helikopter en de IR-vaardigheidstest op een IFR-gecertificeerde meermotorige helikopter.

J. Geïntegreerde cursus voor CPL — Helikopters**ALGEMEEN**

1. Doel van de geïntegreerde opleiding tot CPL(H) is het opleiden van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(H).
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(H) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(H) wordt 50 % van de relevante ervaring vrijgesteld, tot een maximum van:
 - a) 40 uur, waarvan maximaal 20 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - b) 50 uur, waarvan maximaal 25 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een helikopter werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(H); en
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(H)-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest voor een lager bewijs van bevoegdheid aanvragen, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(H) moet ten minste 350 uur onderricht inhouden of 200 uur indien de kandidaat houder is van een PPL.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(H).

▼B

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 135 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd hoogstens 5 uur mag zijn. Binnen die totale 135 uur moeten kandidaten ten minste het volgende afronden:

a) 85 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:

i) maximaal 75 uur visuele instructie mag zijn, en het volgende mag omvatten:

1) 30 uur in een helikopter FFS van niveau C/D, of

2) 25 uur in een helikopter FTD 2/3, of

3) 20 uur in een helikopter FNPT II/III, of

4) 20 uur in een vleugelvliegtuig of TMG.

ii) maximaal 10 uur mag instrumentinstructie zijn en mag 5 uur in ten minste een helikopter FNPT I of een vleugelvliegtuig bevatten.

Als de helikopter die voor de vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling beperkt tot de vrijstelling voor de FNPT II/III.

b) 50 uur als PIC, waarvan 35 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd;

c) 10 uur overlandvluchten met dubbele besturing;

d) 10 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand;

e) 5 uur vliegtijd in helikopters die 's nachts moeten worden gevlogen, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;

f) 10 uur dubbelinstructietijd in instrumentvliegen, waarvan ten minste 5 uur in een helikopter.

VAARDIGHEIDSTEST

9. Naafronding van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen.

K. Modulaire cursus voor CPL — Helikopters

ALGEMEEN

1. Doel van de modulaire opleiding voor CPL(H) is houders van een PPL(H) op te leiden tot een niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(H).

▼B

2. Alvorens te beginnen met een modulaire opleiding voor een CPL(H) moet een kandidaat houder zijn van een PPL(H), afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago.
3. Vóór aanvang van de vliegopleiding moet de kandidaat:

▼M11

- a) 155 vlieguren hebben volbracht, waarvan 50 uur als PIC in helikopters met inbegrip van 10 uur overlandvluchten.

Behalve voor de eis van 50 uur als PIC in helikopters, kunnen uren als PIC in andere categorieën luchtvaartuigen in de volgende gevallen worden meegerekend voor de 155 uur vliegtijd in helikopters:

- 1) 20 uur in vleugelvliegtuigen, als de aanvragers houder zijn van een PPL(A);
- 2) 50 uur in vleugelvliegtuigen, als de aanvragers houder zijn van een CPL(A);
- 3) 10 uur in TMG's of zweefvliegtuigen;
- 4) 20 uur in luchtschepen, als de aanvragers houder zijn van een PPL(As);
- 5) 50 uur in luchtschepen, als de aanvragers houder zijn van een CPL(As);

▼B

- b) hebben voldaan aan FCL.725 en FCL.720.H als een meermotorige helikopter zal worden gebruikt bij de vaardigheidstest.
4. Een kandidaat die een modulaire opleiding voor CPL(H) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden zoals opgezet door een ATO. Het theorieonderwijs mag worden gegeven aan een ATO die alleen theorieonderwijs verzorgt.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(H); en
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(H) moet ten minste 250 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(H).

VLEI GOPLEIDING

8. Kandidaten zonder een IR moeten 30 uur dubbelbesturingsonderricht krijgen, waarvan:
 - a) 20 uur visuele instructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in een helikopter FFS of FTD 2/3 of FNPT II, III; en
 - b) 10 uur instrumentinstructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in ten minste een helikopter FTD 1 of FNPT I of vleugelvliegtuig.
9. Kandidaten die in het bezit zijn van een geldige IR(H) worden volledig vrijgesteld van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR(A) moeten ten minste 5 uur van de instructietijd instrumentvliegen met dubbele besturing afleggen in een helikopter.

▼B

10. Kandidaten zonder een kwalificatie voor nachtvliegen in een helikopter moeten aanvullend ten minste 5 uur nachtvlieg instructie ontvangen, waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.

ERVARING

11. Kandidaten voor een CPL(H) moeten ten minste 185 uren hebben gevlogen, met inbegrip van 50 uur als PIC, waarvan 10 uur overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van ten minste 185 km (100 NM) gedurende welke vlucht op twee verschillende luchtvaartterreinen, verschillend van het luchtvaartterrein van vertrek, wordt geland tot stilstand.

Uren als PIC in andere luchtvaartuigcategorieën mogen worden meegeteld voor de 185 uur vliegtijd in de volgende gevallen:

- a) 20 uur in vleugelvliegtuigen, indien de kandidaat houder is van een PPL(A); of
- b) 50 uur in vleugelvliegtuigen, indien de kandidaat houder is van een CPL(A); of
- c) 10 uur in TMG's of zweefvliegtuigen; of
- d) 20 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een PPL(As); of
- e) 50 uur in luchtschepen, indien de kandidaat houder is van een CPL(As).

VAARDIGHEIDSTEST

12. Na afronding van de betreffende vliegopleiding en relevante ervaring moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(H) afleggen.

L. Geïntegreerde cursus voor CPL/IR — Luchtschepen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding voor CPL(As)/IR is het opleiden van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is om luchtschepen te bedienen en een CPL(As)/IR te verkrijgen.
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(As)/IR wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) wordt relevante ervaring vrijgesteld, tot een maximum van:
 - a) 10 uur, waarvan maximaal 5 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - b) 15 uur, waarvan maximaal 7 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een luchtschip werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(As) en IR, en de eerste typebevoegdverklaring voor luchtschepen; en
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.

▼B

5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL/IR(As)-opleiding te af te ronden, mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een theorieopleiding voor CPL(As)/IR moet ten minste 500 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(As) en een IR.

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 80 uur, met inbegrip van alle voortgangstests. Binnen die 80 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:

- a) 60 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan:

- i) 30 uur visuele instructie die het volgende mag omvatten:

- 1) 12 uur in een luchtschip FFS, of
- 2) 10 uur in een luchtschip FTD, of
- 3) 8 uur in een luchtschip FNPT II/III, of
- 4) 8 uur in een vleugelvliegtuig, helikopter of TMG;

- ii) 30 uur instrumentinstructie die het volgende mag omvatten:

- 1) maximaal 12 uur in een luchtschip FFS of FTD of FNPT II,III, of
- 2) 6 uur in ten minste een luchtschip FNTD 1 of FNPT I of een vleugelvliegtuig.

Als het luchtschip dat voor de vliegopleiding wordt gebruikt van een ander type is dan de FFS gebruikt voor de visuele opleiding, wordt de maximale vrijstelling beperkt tot 8 uur.

- b) 20 uur als PIC, waarvan 5 uur als SPIC mag worden uitgevoerd. Ten minste 14 uur solo dag en 1 uur solo nacht moeten worden uitgevoerd;
- c) 5 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 90 km (50 NM) gedurende welke vlucht twee landingen tot volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op het luchtvaartterreinen van aankomst;
- d) 5 uur vliegtijd in luchtschepen die 's nachts moeten worden gevlogen met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- e) 30 uur dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen waaronder:
- i) 10 uur instructietijd elementair instrumentvliegen; en
 - ii) 20 uur IR-opleiding, waarvan ten minste 10 uur in een meermotorig IFR-gecertificeerd luchtschip.

▼B

VAARDIGHEIDSTEST

9. Na afronding van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(As) afleggen op ofwel een meermotorig ofwel een éénmotorig luchtschip en de IR-vaardigheidstest op een IFR-gecertificeerd meermotorig luchtschip.

M. Geïntegreerde cursus voor CPL — Luchtschepen

ALGEMEEN

1. Doel van de geïntegreerde opleiding tot CPL(As) is het opleiden van piloten tot het vaardigheidsniveau dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(As).
2. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor CPL(As) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden, zoals opgezet door een ATO.
3. Een kandidaat kan tot de opleiding worden toegelaten ofwel als beginner ab-initio, ofwel als een houder van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago. In het geval van een beginnende leerling die houder is van een PPL(As), PPL(A) of PPL(H) wordt relevante ervaring vrijgesteld, tot een maximum van:
 - a) 10 uur, waarvan maximaal 5 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn; of
 - b) 15 uur, waarvan maximaal 7 uur dubbelbesturingsonderricht mag zijn, indien een bevoegdverklaring voor nachtvliegen met een luchtschip werd behaald.
4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(As); en
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.
5. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele CPL(As)-opleiding af te ronden, mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest voor een lager bewijs van bevoegdheid aanvragen, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(As) moet ten minste 350 uur onderricht inhouden of 200 uur indien de kandidaat houder is van een PPL.

THEORIE-EXAMEN

7. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(As).

VLIEGOPLEIDING

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 50 uur, waarin alle voortgangstests opgenomen moeten zijn en waarvan de simulatortijd hoogstens 5 uur mag zijn. Binnen die totale 50 uur moeten kandidaten ten minste het volgende voltooien:
 - a) 30 uur dubbelbesturingsonderricht waarvan maximaal 5 uur simulatortijd mag zijn;
 - b) 20 uur als PIC;
 - c) 5 uur overlandvluchten met dubbele besturing;
 - d) 5 uur aan overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van in totaal ten minste 90 km (50 NM) gedurende welke vlucht twee landingen tot volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op het luchtvaartterreinen van aankomst;

▼B

- e) 5 uur vliegtijd in luchtschepen die 's nachts moeten worden gevlogen, met inbegrip van 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waarvan ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten;
- f) 10 uur dubbelinstructietijd in instrumentvliegen, waarvan ten minste 5 uur in een luchtschip.

VAARDIGHEIDSTEST

- 9. Na voltooiing van de betreffende vliegopleiding moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(As) afleggen.

N. Modulaire cursus voor CPL — Luchtschepen**ALGEMEEN**

- 1. Doel van de modulaire opleiding voor CPL(As) is houders van een PPL(As) op te leiden tot een niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is voor de afgifte van een CPL(As).
- 2. Alvorens te beginnen met een modulaire opleiding voor een CPL(As) moet een kandidaat:
 - a) houder zijn van een PPL(As) afgegeven in overeenstemming met bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;
 - b) 200 uren hebben gevlogen als bestuurder van luchtschepen, waarvan 100 uur als PIC met inbegrip van 50 uur overlandvluchten.
- 3. Een kandidaat die een modulaire opleiding voor CPL(As) wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden zoals opgezet door een ATO. Het theorieonderwijs mag worden gegeven aan een ATO die alleen theorieonderwijs verzorgt.
- 4. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van CPL(As); en
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

- 5. Een goedgekeurde theorieopleiding voor CPL(As) moet ten minste 250 uur onderricht inhouden.

THEORIE-EXAMEN

- 6. Een kandidaat moet aantonen te beschikken over het kennisniveau dat toepasselijk is voor de bevoegdheden van de houder van een CPL(As).

VLIEGOPLEIDING

- 7. Kandidaten zonder een IR moeten 20 uur dubbelbesturingsonderricht krijgen, waarvan:
 - 10 uur visuele instructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in een luchtschip FFS of FTD 2/3 of FNPT II, III; en
 - 10 uur instrumentinstructie, waarvan 5 uur mag worden afgelegd in ten minste een luchtschip FTD 1 of FNPT I of vleugelvliegtuig.

▼B

8. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR(As) worden volledig vrijgesteld van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen. Kandidaten die houder zijn van een geldige IR in een andere luchtvaartuigcategorie moeten ten minste 5 uur van de instructietijd instrumentvliegen met dubbele besturing afleggen in een luchtschip.
9. Kandidaten zonder een kwalificatie voor nachtvliegen in een luchtschip moeten ten minste 5 uur aanvullende nachtvlieg instructie ontvangen, waarvan 3 uur dubbelbesturingsonderricht, waaronder ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.

ERVARING

10. Kandidaten voor een CPL(As) moeten ten minste 250 uren hebben gevlogen in luchtschepen, met inbegrip van 125 uur als PIC, waarvan 50 uur overlandvluchten als PIC, met inbegrip van één VFR-overlandvlucht van ten minste 90 km (50 NM) gedurende welke vlucht moeten worden geland tot stilstand op het luchtvaartterrein van bestemming.

Uren als PIC in andere luchtvaartuigcategorieën mogen worden meegeteld voor de 185 uur vliegtijd in de volgende gevallen:

- a) 30 uur in vleugelvliegtuigen of helikopters, indien de kandidaat houder is van een PPL(A) respectievelijk een PPL(H); of
- b) 60 uur in vleugelvliegtuigen of helikopters, indien de kandidaat houder is van een CPL(A) respectievelijk een CPL(H); of
- c) 10 uur in TMG's of zweefvliegtuigen; of
- d) 10 uur in luchtballonnen.

VAARDIGHEIDSTEST

11. Na afronding van de betreffende vliegopleiding en relevante ervaring moet de kandidaat de vaardigheidstest voor CPL(As) afleggen.



Aanhangsel 4

Vaardigheidstest voor de afgifte van een CPL

A. Algemeen

1. Een kandidaat voor een vaardigheidstest voor CPL moet instructie hebben gekregen op hetzelfde type/klasse vliegtuig dat bij de test zal worden gebruikt.
2. Een kandidaat moet slagen voor alle toepasselijke secties van de vaardigheidstest. Indien een kandidaat zakt voor een item van een sectie, zakt hij voor de volledige sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan één sectie moet hij de volledige test opnieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet enkel de betreffende sectie opnieuw afleggen. Wanneer hij zakt voor een sectie van de herkansingstest, daarbij inbegrepen die secties waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet hij de gehele test opnieuw afleggen. Alle toepasselijke delen van de vaardigheidstest moeten binnen de zes maanden zijn afgerond. Kandidaten die niet slagen voor alle toepasselijke secties van de test na twee pogingen, moeten verdere opleiding volgen.
3. Als gevolg van elke vaardigheidstest waarvoor men is gezakt, kan verdere opleiding vereist zijn. Er is geen limiet voor het aantal vaardigheidstests waaraan een kandidaat mag deelnemen.

UITVOERING VAN DE TEST

4. Indien de kandidaat verkiest de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de vliegexaminator (FE) als ongegrond worden beschouwd, moet de kandidaat de hele vaardigheidstest opnieuw afleggen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de FE gegrond acht, moeten slechts de niet voltooide secties in een latere vlucht worden getoetst.
5. Naar goeddunken van de FE mag elke manoeuvre of procedure van de test éénmaal door de kandidaat worden herhaald. De FE mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid, waarvan de kandidaat blijkt geeft, een volledige nieuwe test vereist.
6. Van de kandidaat wordt verlangd met het vliegtuig te vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC kunnen worden uitgevoerd en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is. De verantwoordelijkheid voor de vlucht wordt toegewezen volgens de nationale voorschriften.
7. Een kandidaat moet aan de FE de verrichte controles en werkzaamheden meedelen, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles moeten worden uitgevoerd conform de checklist voor het vliegtuig waarop de test wordt afgenomen. Van de kandidaat wordt verlangd dat hij tijdens de vluchtvoorbereiding voor de test de vermogensinstellingen en snelheden vaststelt. De prestatiegegevens inzake de start, nadering en landing worden door de kandidaat berekend conform het exploitatiehandboek of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig.
8. De FE mag geen aandeel hebben in de bediening van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaanvaardbare vertraging voor ander verkeer te vermijden.

B. Inhoud van de vaardigheidstest voor de afgifte van een CPL — Vleugelvliegtuigen

1. Het voor de vaardigheidstest gebruikte vleugelvliegtuig moet voldoen aan de eisen voor opleidingsvliegtuigen en moet zijn gecertificeerd voor vervoer van ten minste vier personen, en beschikken over een propeller met variabele spoed en een intrekbaar landingsgestel.
2. De te vliegen route wordt door de FE gekozen en de bestemming moet een gecontroleerd luchtvaartterrein zijn. De kandidaat is verantwoordelijk voor de vluchtplanning en draagt er zorg voor dat de uitrusting en documentatie ten behoeve van de uitvoering van de vlucht zich aan boord bevinden. De vlucht moet ten minste 90 minuten duren.

▼B

3. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
- het vleugelvliegtuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
 - te allen tijde het vleugelvliegtuig onder controle te houden zodat op geen enkel moment ernstige twijfels rijzen over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLEGTEST

4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en het vlieggedrag en de prestaties van het gebruikte luchtvaartuig.

Hoogte:

normale vlucht	± 100 voet
met gesimuleerde motorstoring	± 150 voet

Het volgen van grondkoersen m.b.v. radiohulpmiddelen ± 5°

Koers:

normale vlucht	± 10°
met gesimuleerde motorstoring	± 15°

Snelheid:

start en nadering	± 5 knopen
alle andere vluchtonderdelen	± 10 knopen

INHOUD VAN DE TEST

5. Items van sectie 2, onder c) en e), iv), en de gehele secties 5 en 6 mogen worden uitgevoerd in een FNPT II of een FFS.

Gebruik van de checklists van het vleugelvliegtuig, vliegerschap, besturen van het vliegtuig met behulp van visuele referenties buiten, procedures voor het voorkomen van ijsafzetting/het verwijderen van ijs en de beginselen van het omgaan met dreiging en onjuiste beoordeling zijn van toepassing in alle secties.

SECTIE 1 — HANDELINGEN VOORAFGAAND AAN DE VLUCHT EN VERTREK	
a	Vluchtvoorbereiding, waaronder begrepen: Vluchtplanning, documentatie, bepaling van massa en zwaartepunt-sligging, meteo-instructies, NOTAM's
b	Vliegtuiginspectie en -onderhoud
c	Taxiën en opstijgen
d	Prestatieoverwegingen en trim
e	Manoeuvres op het luchtvaartterrein en in het verkeerspatroon
f	Vertrekprocedure, hoogtemeterinstelling, vermijding van botsingen (uitkijken)
g	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures

▼B

SECTIE 2 — ALGEMENE VLIEGTECHNIEK	
a	Besturing van het vliegtuig met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, waaronder begrepen rechthoekig en horizontaal vliegen, klimmen, dalen, uitkijken
b	Vlucht op kritisch lage vliegsnelheid inclusief het herkennen van en herstellen uit beginnend en volledig overtrekken
c	Bochten, inclusief bochten in landingsconfiguratie. Steile bochten van 45°
d	Vlucht bij kritisch hoge vliegsnelheden, inclusief het herkennen van en herstellen uit spiraalduikvluchten
e	Vlucht uitsluitend op instrumenten, waaronder begrepen: <ul style="list-style-type: none"> i) horizontale vlucht, kruisvluchtconfiguratie, beheersen van koers, hoogte en vliegsnelheid ii) bochten in de klim- en daalvlucht met 10°-30° dwarshelling iii) herstellen vanuit ongewone vliegstanden iv) beperkt instrumentenpaneel
f	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 3 — PROCEDURES „EN ROUTE”	
a	Besturing van het vliegtuig met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, waaronder begrepen kruisvluchtconfiguratie Afstands-/enduranceoverwegingen
b	Oriëntatie, kaartlezen
c	Hoogte, snelheid, koers, uitkijken
d	Hoogtemeterinstelling. Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
e	Monitoring van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, brandstofverbruik, beoordelen van grondkoersfout en opnieuw instellen van de juiste grondkoers
f	Observeren van weersomstandigheden, beoordelen van weersverwachtingen, uitwijkplanning
g	Het volgen van grondkoersen, plaatsbepaling (NDB of VOR), identificatie van faciliteiten (instrumentvliegen). Het tot uitvoering brengen van een uitwijkplan naar een uitwijkluchthaven (vliegen op zicht)
SECTIE 4 — PROCEDURES BIJ NADERING EN LANDING	
a	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstelling, controles, uitkijken
b	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
c	Doorstartactie vanaf geringe hoogte
d	Normale landing, landing bij dwarswind (bij geschikte omstandigheden)
e	Landing op kort veld
f	Glijlanding (alleen éénmotorig)
g	Landing zonder gebruik te maken van vleugelkleppen
h	Acties na de vlucht

▼B

SECTIE 5 — ABNORMALE PROCEDURES EN NOODPROCEDURES

Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 4

a	Gesimuleerde motorstoring na het opstijgen (op veilige hoogte), gebruikelijke procedure bij brand
b	Storingen in de uitrusting Inclusief het op alternatieve wijze neerlaten van het landingsgestel, het uitvallen van de stroomvoorziening en van de remmen
c	Noodlanding (gesimuleerd)
d	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
e	Mondeling gestelde vragen

SECTIE 6 — GESIMULEERDE ASYMMETRISCHE VLUCHT EN RELEVANTE ITEMS VOOR EEN KLASSE OF TYPE

Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5

a	Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS)
b	Asymmetrische nadering en doorstart
c	Asymmetrische nadering en landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht
d	Afzetten en herstarten van de motor
e	Contact met ATC — dienovereenkomstig handelen, R/T-procedures, bestuurderschap
f	Te bepalen door de FE — elk relevant item van de vaardigheidstest voor een klasse-/typebevoegdverklaring, waaronder begrepen, indien van toepassing: i) vliegtuigsystemen, inclusief het werken met de automatische piloot ii) werking van het systeem om de cabine onder druk te brengen iii) gebruik van het systeem voor ijsverwijdering en het systeem ter voorkoming van ijsafzetting
g	Mondeling gestelde vragen

C. Inhoud van de vaardigheidstest voor de afgifte van een CPL — Helikopters

1. De voor de vaardigheidstest gebruikte helikopter moet voldoen aan de eisen voor opleidingshelikopters.
2. De te vliegen route en het gebied zullen door de FE worden gekozen en het vliegwerk op lage hoogte en het stilhangen („hoveren”) moet plaatsvinden op een goedgekeurd luchtvaartterrein/oefenterrein. De voor sectie 3 gebruikte routes mogen eindigen op het luchtvaartterrein van vertrek of op een ander luchtvaartterrein en één bestemming moet een gecontroleerd luchtvaartterrein zijn. De vaardigheidstest mag in 2 vluchten worden afgelegd. De vlucht(en) moet(en) in totaal ten minste 90 minuten duren.
3. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - a) de helikopter binnen zijn limieten te bedienen;
 - b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - d) luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
 - e) te allen tijde de helikopter onder controle te houden zodat op geen enkele moment ernstige twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre.

▼ B

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het vlieggedrag en de prestaties van de gebruikte helikopter.

Hoogte:

normale vlucht	± 100 voet
gesimuleerde ernstige noodsituatie	± 150 voet

Het volgen van grondkoersen m.b.v.
radiohulpmiddelen ± 10°

Koers:

normale vlucht	± 10°
gesimuleerde ernstige noodsituatie	± 15°

Snelheid:

start en nadering meermotorig	± 5 knopen
alle andere vluchtonderdelen	± 10 knopen

Gronddrift:

T.O. stilhangen (hoveren) I.G.E.	± 3 voet
-------------------------------------	----------

landing geen zijwaartse of achterwaartse beweging

INHOUD VAN DE TEST

5. Items van sectie 4 mogen worden uitgevoerd op een helikopter FNPT of een helikopter FFS. Gebruik van de checklists van de helikopter, vliegerschap, besturen van de helikopter met behulp van visuele referenties buiten, procedures voor het voorkomen van ijsafzetting en de beginselen van het omgaan met dreiging en onjuiste beoordelingen zijn van toepassing in alle secties.

SECTIE 1 — CONTROLES EN PROCEDURES VOOR EN NA DE VLUCHT	
a	Kennis van de helikopter, (bv. technisch verslag, brandstof, massa en zwaartepuntsligging, prestaties), vluchtplanning, documentatie, NOTAM's, weer
b	Inspectie/actie voor de vlucht, locatie van onderdelen en doel ervan
c	Cockpitinspectie, startprocedure
d	Controles van de communicatie- en navigatie-uitrusting, het selecteren en instellen van frequenties
e	Procedure vóór het opstijgen, R/T-procedure, contact met ATC en het dienovereenkomstig handelen
f	Parkeren, afzetten en procedure na de vlucht
SECTIE 2 — STILHANGMANOEUVRES, BEDIENING VOOR GEVORDERDEN EN IN KRAPPE RUIMTEN	
a	Start en landing (loskomen en neerkomen)
b	Taxiën, lucht taxiën

▼B

c	Stilhangen (hoveren) op de plaats met tegen-/dwars-/rugwind
d	Draaien (wenden) tijdens het stilhangen (hoveren), 360° links- en rechtsom („spot turns”)
e	Manoeuvreren in voorwaartse, zijwaartse en achterwaartse richting tijdens het stilhangen (hoveren)
f	Gesimuleerde motorstoring vanuit het stilhangen (hoveren)
g	Snelle stops met tegen- en meewind
h	Landingen en starts op glooiingen/ongeprepareerde landingsplaatsen
i	Starts (diverse profielen)
j	Dwarswind-, rugwindstart (indien uitvoerbaar)
k	Start bij maximale startmassa (werkelijk of gesimuleerd)
l	Naderingen (diverse profielen)
m	Start en landing met beperkt vermogen
n	Autorotaties, (FE moet twee items kiezen uit — Elementair, maximaal bereik, lage snelheid, en 360°-bochten)
o	Autorotatielanding
p	Oefening noodlanding met herstel van vermogen
q	Vermogenscontroles, verkenningstechniek, naderings- en vertrektechniek
SECTIE 3 — NAVIGATIE — PROCEDURES „EN ROUTE”	
a	Navigatie en oriëntatie op diverse hoogten, kaartlezen
b	Hoogte boven gemiddeld zeeniveau/hoogte, snelheid, aanhouden van luchtkoers, inachtneming van luchtruim, hoogtemeterinstelling
c	Monitoring van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, brandstofverbruik, endurance, ETA, schatting van de grondkoersafwijking en het weer oppikken van de juiste grondkoers, instrumentbewaking
d	Observeren van weersomstandigheden, uitwijkplanning
e	Het volgen van grondkoersen, plaatsbepaling (NDB en/of VOR), identificatie van faciliteiten
f	Contact met ATC en inachtneming van de voorschriften, enz.
SECTIE 4 — Vliegprocedures en -manoeuvres op uitsluitend instrumenten	
a	Horizontale vlucht, beheersen van koers, hoogte boven zeeniveau/hoogte en snelheid
b	Standaardbochten in het horizontale vlak („rate 1”) op gespecificeerde koersen, 180° tot 360° linksom en rechtsom
c	Klimmen en dalen, inclusief bochten met rate 1 op gespecificeerde koersen
d	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden
e	Bochten met 30° dwarshelling, linksom en rechtsom over 90°

▼B

SECTIE 5 — ABNORMALE EN NOODPROCEDURES (GESIMULEERD WAAR NODIG)

Noot 1: In die gevallen waarin de test wordt uitgevoerd op een meermotorige helikopter moet de gebruikelijke procedure voor een gesimuleerde motorstoring, inclusief een nadering en landing op één motor in de test worden opgenomen.

Noot 2: De FE moet uit de volgende oefeningen 4 items kiezen:

a	Motorstoringen, inclusief uitval van de reguleur, ijsvorming in de carburateur/motor, smeersysteem, voor zover van toepassing
b	Storing in het brandstofsysteem
c	Storing in het elektrische systeem
d	Storing in het hydraulische systeem, inclusief nadering en landing zonder hydraulica, voor zover van toepassing
e	Storing van de hoofdrotor en/of het tegenkoppelsysteem (alleen FFS of bespreking)
f	Gebruikelijke procedures bij brand, inclusief rookbeheersing en -verwijdering, voor zover toepasselijk
g	<p>Andere abnormale en noodprocedures zoals geschetst in het betreffende vlieghandboek, waaronder begrepen die voor meermotorige helikopters:</p> <p>Gesimuleerde motorstoring bij de start: afgebroken start bij of vóór TDP of veilige noodlanding bij of vóór DPATO, kort na TDP of DPATO.</p> <p>Landing met gesimuleerde motorstoring: landing of doorstart volgend op motorstoring vóór LDP of DPBL, na motorstoring na LDP of veilige noodlanding na DPBL.</p>

D. Inhoud van de vaardigheidstest voor de afgifte van een CPL — Luchtschepen

1. Het voor de vaardigheidstest gebruikte luchtschip moet voldoen aan de eisen voor opleidingsluchtschepen.
2. De te vliegen route en het gebied zullen door de FE worden gekozen. De voor sectie 3 gebruikte routes mogen eindigen op het luchtvaartterrein van vertrek of op een ander luchtvaartterrein en één bestemming moet een gecontroleerd luchtvaartterrein zijn. De vaardigheidstest mag in 2 vluchten worden afgelegd. De vlucht(en) moet(en) in totaal ten minste 60 minuten duren.
3. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
 - a) het luchtschip binnen zijn limieten te bedienen;
 - b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;
 - d) luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
 - e) te allen tijde het luchtschip onder controle te houden zodat op geen enkel moment ernstige twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het vlieggedrag en de prestaties van het gebruikte luchtschip.

▼B

Hoogte:

normale vlucht ± 100 voet

gesimuleerde ernstige
noodsituatie ± 150 voetHet volgen van grondkoersen m.b.v.
radiohulpmiddelen ± 10°

Koers:

normale vlucht ± 10°

gesimuleerde ernstige noodsituatie ± 15°

INHOUD VAN DE TEST

5. Items van secties 5 en 6 mogen worden uitgevoerd in een luchtschip FNPT of een luchtschip FFS. Gebruik van de checklists van het luchtschip, vliegerschap, besturen van het luchtschip met behulp van visuele referenties buiten, procedures voor het voorkomen van ijsafzetting en de beginselen van het omgaan met dreiging en onjuiste beoordelingen zijn van toepassing in alle secties.

SECTIE 1 — HANDELINGEN VOORAFGAAND AAN DE VLUCHT EN VERTREK	
a	Vluchtvoorbereiding, waaronder begrepen: Vluchtplanning, documentatie, bepaling van massa en zwaartepuntsligging, meteo-instructies, NOTAM's
b	Luchtschipsinspectie en -onderhoud
c	Afmeerprocedure, manoeuvreren boven de grond en start
d	Prestatieoverwegingen en trim
e	Manoeuvres op het luchtvaartterrein en in het verkeerspatroon
f	Vertrekprocedure, hoogtemeterinstelling, vermijding van botsingen (uitkijken)
g	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 2 — ALGEMENE VLIEGTECHNIEK	
a	Besturing van het luchtschip met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, waaronder begrepen rechtlijnig en horizontaal vliegen, klimmen, dalen, uitkijken
b	Vliegen op drukhoogte
c	Bochten
d	Scherp dalen en stijgen
e	Vlucht uitsluitend op instrumenten, waaronder begrepen: i) horizontale vlucht, beheersen van koers, hoogte en vliegsnelheid ii) bochten in de klim- en daalvlucht iii) herstellen vanuit ongewone vliegstanden iv) beperkt instrumentenpaneel
f	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 3 — PROCEDURES „EN ROUTE”	
a	Besturing van het luchtschip met behulp van visuele referenties buiten het vliegtuig, afstands-/enduranceoverwegingen
b	Oriëntatie, kaartlezen
c	Hoogte, snelheid, koers, uitkijken

▼B

d	Hoogtemeterinstelling, contact met ATC — naleving, R/T-procedures
e	Monitoring van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, brandstofverbruik, beoordelen van grondkoersfout en opnieuw instellen van de juiste grondkoers
f	Observeren van weersomstandigheden, beoordelen van weersverwachtingen, uitwijkplanning
g	Het volgen van grondkoersen, plaatsbepaling (NDB of VOR), identificatie van faciliteiten (instrumentvliegen). Het tot uitvoering brengen van een uitwijkplan naar een uitwijkluchthaven (vliegen op zicht)

SECTIE 4 — PROCEDURES BIJ NADERING EN LANDING

a	Aankomstprocedures, hoogtemeterinstelling, controles, uitkijken
b	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
c	Doorstartactie vanaf geringe hoogte
d	Normale landing
e	Landing op kort veld
f	Glijlanding (alleen éénmotorig)
g	Landing zonder gebruik te maken van vleugelkleppen
h	Acties na de vlucht

SECTIE 5 — ABNORMALE PROCEDURES EN NOODPROCEDURES

Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 4

a	Gesimuleerde motorstoring na het opstijgen (op veilige hoogte), gebruikelijke procedure bij brand
b	Storingen in de uitrusting
c	Noodlanding (gesimuleerd)
d	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
e	Mondeling gestelde vragen

SECTIE 6 — RELEVANTE ITEMS VOOR EEN KLASSE OF TYPE

Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5

a	Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS)
b	Nadering en doorstart met uitgevallen motor(en)
c	Nadering en landing tot volledige stilstand met uitgevallen motor(en)
d	Storingen in het druksysteem van de ballon
e	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures, vliegerschap

▼B

f	Te bepalen door de FE — elk relevant item van de vaardigheidstest voor een klasse-/typebevoegdverklaring, waaronder begrepen, indien van toepassing: i) luchtschipsystemen ii) werking van het druksysteem van de ballon
g	Mondeling gestelde vragen

▼ B*Aanhangsel 5***Geïntegreerde opleidingscursus voor MPL**

ALGEMEEN

1. Het doel van de geïntegreerde MPL-opleiding is het opleiden van piloten tot het niveau van bekwaamheid dat noodzakelijk is om hen in staat te stellen onder VFR en IFR dienst te doen als tweede bestuurder van een meerpiloot-gecertificeerd meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren, geschikt voor luchtvervoer en om een MPL te verkrijgen.

▼ M5

2. Goedkeuring voor een MPL-opleidingscursus wordt alleen verleend aan een ATO die deel uitmaakt van een exploitant van commercieel luchtvervoer die is gecertificeerd conform deel ORO of aan een ATO met een specifieke regeling met een dergelijke exploitant.

▼ B

3. Een kandidaat die een geïntegreerde opleiding voor MPL wenst te volgen, moet alle stadia van het onderricht binnen één aaneengesloten goedgekeurde opleiding afronden aan een ATO. De opleiding moet op vakbekwaamheid zijn gebaseerd en in een operationele meerpilootomgeving worden uitgevoerd.
4. Een kandidaat zal alleen als een beginner ab-initio tot de opleiding worden toegelaten.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theoretisch onderwijs op het kennisniveau van ATPL(A);
 - b) opleiding in visueel- en instrumentvliegen;
 - c) MCC-opleiding voor vluchtuitvoeringen in meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen; en
 - d) Opleiding voor de typebevoegdverklaring.
6. Een kandidaat die nalaat of er niet in slaagt de gehele MPL-opleiding te volbrengen, mag bij de bevoegde autoriteit het theorie-examen en de vaardigheidstest aanvragen voor een lager bewijs van bevoegdheid en een IR, als aan de toepasselijke eisen is voldaan.

THEORIEKENNIS

▼ M8

7. Een goedgekeurde theorieopleiding voor MPL moet ten minste 750 uur onderricht inhouden op het kennisniveau van ATPL(A), evenals uren die nodig zijn voor:
 - a) het theoretisch onderricht voor de relevante typebevoegdverklaring, in overeenstemming met subdeel H; en
 - b) UPRT-theorieonderricht overeenkomstig FCL.745.A.

▼ B

VLIEGOPLEIDING

▼ M8

8. De vliegopleiding moet bestaan uit een totaal van ten minste 240 uur, samengesteld uit uren als PF en PM, met reële en gesimuleerde vluchten, en moet de volgende 4 opleidingsfasen bestrijken:
 - a) Fase 1 — Basisvliegvaardigheden
Specifieke elementaire éénpilootopleiding in een vleugelvliegtuig
 - b) Fase 2 — Elementair
Introductie tot meerpilootbediening en instrumentvliegen

▼ M8

c) Fase 3 — Voortgezet

Toepassing van meerpilootbediening in een meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren en groot prestatievermogen overeenkomstig bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012

d) Fase 4 — Gevorderd

Opleiding voor een typebevoegdverklaring in een omgeving die op een luchtvaartmaatschappij is gericht.

De MCC-eisen moeten in de desbetreffende fasen hierboven worden verwerkt.

Opleiding in asymmetrisch vliegen moet hetzij in een vleugelvliegtuig, hetzij in een FFS worden gegeven.

8 bis. Vluchtervaring in reële vluchtomstandigheden omvat:

- a) alle ervaringseisen van Subdeel H;
- b) UPRT-vliegonderricht overeenkomstig FCL.745.A;
- c) UPRT-oefeningen met vleugelvliegtuigen, met betrekking tot de specifieke kenmerken van het desbetreffende type, overeenkomstig FCL.725.A, onder c);
- d) nachtvliegen;
- e) vluchten uitsluitend geleid door instrumenten; en
- f) de ervaring vereist voor het verkrijgen van het essentiële vliegerschap.

▼ B

- 9. Elke opleidingsfase in de vlieg instructiesyllabus moet zijn samengesteld uit zowel instructie in onderbouwende kennis als praktische opleidingsonderdelen.
- 10. De opleidingscursus moet een continu evaluatieproces van de opleidingsyllabus omvatten alsook een continue beoordeling van de leerlingen die de syllabus volgen. Evaluatie moet garanderen dat:
 - a) de vakbekwaamheden en de daarmee samenhangende beoordeling relevant zijn voor de taak van een tweede bestuurder van een meerpilootgecertificeerd vleugelvliegtuig; en
 - b) de leerlingen de noodzakelijke vakbekwaamheden op een geleidelijk beter wordende en bevredigende wijze verwerven.

▼ M6

- 11. De opleidingscursus moet, om vakbekwaamheid te garanderen, ten minste 12 starts en landingen omvatten. Dat mag worden teruggebracht tot ten minste 6 starts en landingen als de ATO en de exploitant vóór het verstrekken van de opleiding verzekeren dat:
 - a) er een procedure bestaat om het vereiste bekwaamheidsniveau van de leerling-piloot te beoordelen, en
 - b) er een proces bestaat om te waarborgen dat corrigerende maatregelen worden getroffen als uit een evaluatie tijdens de opleiding blijkt dat dit noodzakelijk is.

De starts en landingen worden onder toezicht van een instructeur uitgevoerd in een vleugelvliegtuig waarvoor de typebevoegdverklaring wordt afgegeven.

▼B

BEOORDELINGSNIVEAU

12. De kandidaat voor MPL moet bevredigende prestaties hebben laten zien in alle 9, in paragraaf 13 hieronder gespecificeerde vakbekwaamheidsonderdelen op het niveau voor gevorderden dat vereist is om als tweede bestuurder in een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig met turbinemotoren, onder visuele en instrumentomstandigheden dienst te doen en samen te werken. De beoordeling moet bevestigen dat het vliegtuig of de situatie te allen tijde op zodanige wijze onder controle wordt gehouden dat het succesvolle resultaat van een procedure of manoeuvre wordt gegarandeerd. De kandidaat moet consequent de kennis, vaardigheden en houding laten zien, die vereist zijn voor de veilige bediening van het betreffende type vleugelvliegtuig, zoals gespecificeerd in de MPL-prestatiecriteria.

VAKBEKWAAMHEIDSONDERDELEN

13. De 9 vakbekwaamheidsonderdelen waarin een kandidaat zich moet bewijzen, zijn de volgende:
- 1) toepassen van de beginselen van menselijke prestaties, waaronder begrepen beginselen van het omgaan met dreiging en onjuiste beoordelingen („threat and error management”);
 - 2) bedienen van het vliegtuig op de grond;
 - 3) uitvoeren van de start;
 - 4) uitvoeren van de klimvlucht;
 - 5) uitvoeren van de kruisvlucht;
 - 6) uitvoeren van de daalvlucht;
 - 7) uitvoeren van de nadering;
 - 8) uitvoeren van de landing; en
 - 9) bedienen van het vliegtuig na de landing en het uitvoeren van de handelingen na de vlucht.

GESIMULEERDE VLUCHT

14. Minimumeisen voor FSTD's:

a) Fase 1 — Basisvliegvaardigheden

E-opleiding en door de bevoegde autoriteit goedgekeurde deeltaakapparatuur die de volgende kenmerkende eigenschappen heeft:

- accessoires die verder reiken dan die welke gewoonlijk met desktop-computers worden geassocieerd, zoals functionele kopieën van een throttle-kwadrant, side-stick, of FMS-toetsenbord; en
- betrekking heeft op psychomotoractiviteit met een juist gebruik van kracht en timing van reacties.

b) Fase 2 — Elementair

Een FNPT II MCC die een universeel meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren voorstelt.

c) Fase 3 — Voortgezet

Een FSTD dat een met een tweede bestuurder te bedienen meermotorig vleugelvliegtuig met turbinemotoren voorstelt en dat is gekwalificeerd tot een aan niveau B gelijkwaardige norm, bovendien inclusief:

- een visueel systeem dat de dag, nacht en schemering nabootst, een over de cockpitruiten doorlopend, minimaal van de waarnemingsrichting afhankelijk gezichtsveld dat elke bestuurder een gezichtsveld geeft van 180° in het horizontale vlak en 40° in het verticale vlak, en
- een nagebootste ATC-omgeving.

d) Fase 4 — Gevorderd

Een FFS die volledig gelijkwaardig is aan niveau D of niveau C met een verbeterd daglichtnabootsend visueel systeem, inclusief nagebootste ATC-omgeving.

▼ B*Aanhangsel 6***Modulaire opleiding voor de IR****A. IR(A) — Modulaire vliegopleiding**

ALGEMEEN

1. Doel van de modulaire vliegopleiding voor een IR(A) is het opleiden van bestuurders van een luchtvaartuig tot het niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is om vleugelvliegtuigen te besturen onder IFR en in IMC. De opleiding bestaat uit twee modules, welke afzonderlijk of gecombineerd mogen worden gevolgd:

a) Module elementair instrumentvliegen

Dit omvat 10 uur instrumentvliegopleiding, waarvan maximaal 5 uur simulatortijd in een BITD, FNPT I of II of een FFS. Na het voltooien van de module elementair instrumentvliegen, moet aan de kandidaat een opleidingsgetuigschrift worden gegeven.

b) Module procedurevliegen op instrumenten

Dit omvat het resterende deel van de opleidingssyllabus voor de IR(A), 40 uur éénmotorige, of 45 uur meermotorige instrumenttijd in opleiding, en de theorieopleiding voor de IR(A).

▼ M3

2. Een kandidaat voor een modulaire IR(A)-opleiding moet houder zijn van een PPL(A) of een CPL(A). Een kandidaat voor de module procedurevliegen op instrumenten, die niet in het bezit is van een CPL(A), moet houder zijn van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen.

De ATO moet garanderen dat de kandidaat voor een opleiding meermotorige IR(A) die niet in het bezit is geweest van een klasse- of typebevoegdverklaring voor een meermotorig vleugelvliegtuig, de gespecificeerde meermotorige opleiding heeft gekregen conform subdeel H vóórdat met de vliegopleiding voor de IR(A)-opleiding wordt begonnen.

▼ B

3. Van een kandidaat die de module procedurevliegen op instrumenten van een modulaire opleiding voor IR(A) wenst te volgen, zal worden verlangd om alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding te volgen. Alvorens met de module procedurevliegen op instrumenten te beginnen, moet de ATO de vakbekwaamheid van de kandidaat in elementair instrumentvliegen garanderen. Zo nodig moet herhalingsopleiding worden gegeven.
4. De theorieopleiding dient binnen 18 maanden te zijn afgerond. De module procedurevliegen op instrumenten en de vaardigheidstest moeten binnen de geldigheidsperiode van de afgelegde theoretische examens worden afgerond.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van de IR;
 - b) instructie in instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde modulaire IR(A)-opleiding moet ten minste 150 uur theorieonderwijs inhouden.

▼B

VLIEGOPLEIDING

7. Een éénmotorige IR(A)-opleiding moet ten minste 50 uur instrumentvliegtijd omvatten in opleiding, waarvan maximaal 20 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of maximaal 35 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 10 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag worden uitgevoerd in een FNPT I.
8. Een meermotorige IR(A)-opleiding moet ten minste 55 uur instrumentvliegtijd omvatten in opleiding, waarvan maximaal 25 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of maximaal 40 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 10 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag worden uitgevoerd in een FNPT I. De resterende instructie instrumentvliegen moet ten minste 15 uur in meermotorige vleugelvliegtuigen omvatten.
9. De houder van een éénmotorig IR(A) die ook in het bezit is van een meermotorige type- of klassebevoegdverklaring en voor de eerste maal een meermotorig IR(A) wenst te verkrijgen, moet met goed gevolg een opleiding aan een ATO afsluiten, die ten minste moet bestaan uit 5 uur instructie in instrumentvliegen in meermotorige vliegtuigen, waarvan maximaal 3 uur in een FFS of FNPT II.
- 10.1. Voor de houder van een CPL(A) of van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen kan de totale, in de paragrafen 7 of 8 hierboven vereiste hoeveelheid opleiding met 10 uur worden verminderd.

▼M3

- 10.2. Voor de houder van een IR(H) kan de totale, in de paragrafen 7 of 8 hierboven vereiste hoeveelheid opleiding tot 10 uur worden verminderd.

▼B

- 10.3. De totale instrumentvlieg instructie in vleugelvliegtuigen moet voldoen aan paragraaf 7 of 8, voor zover van toepassing.
11. De vlieg oefeningen in voorbereiding op de IR(A)-vaardigheidstest dienen het volgende te omvatten:
 - a) Module elementair instrumentvliegen: procedures en manoeuvres voor elementair instrumentvliegen die ten minste omvatten:

het elementair instrumentvliegen zonder externe visuele referenties:

 - horizontaal vliegen,
 - klimmen,
 - dalen,
 - bochten in horizontale vlucht en tijdens klimmen en dalen;

instrumentpatroon;

steile bocht;

radionavigatie;

herstellen vanuit ongewone vliegstanden;

beperkt instrumentenpaneel;

herkennen van en herstellen uit beginnende en volledige overtrek;
 - b) Module procedurevliegen op instrumenten:
 - i) procedures vóór de vlucht ten behoeve van IFR-vluchten, waaronder het gebruik van het vlieg handboek en de juiste documenten voor luchtverkeersdiensten bij het voorbereiden van een IFR-vliegplan;
 - ii) de procedure en manoeuvres voor een IFR-vluchtuitvoering onder normale, abnormale en noodomstandigheden, die ten minste het onderstaande beslaan:

▼ B

- de overgang van visueel naar instrumentvliegen bij de start,
 - standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures,
 - „en route” IFR-procedures,
 - wachtprocedures,
 - instrumentnadering tot bepaalde minima,
 - procedures voor afgebroken nadering,
 - landingen na instrumentnaderingen, inclusief „circling”;
- iii) manoeuvres tijdens de vlucht en bijzondere vluchtkenmerken;
- iv) indien zulks is vereist, besturing van een meermotorig vleugelvliegtuig tijdens bovengenoemde oefeningen, daarbij inbegrepen het besturen van het vleugelvliegtuig uitsluitend geleid door instrumenten met nabootsing van één niet in werking zijnde motor en motor afzetten en herstarten (deze laatste oefening dient op veilige hoogte te worden uitgevoerd, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II).

▼ M3**Aa IR(A) Op vakbekwaamheid gebaseerde modulaire vliegopleiding**

ALGEMEEN

▼ M4

1. Doel van de op vakbekwaamheid gebaseerde modulaire vliegopleiding is het opleiden van houders van een PPL of CPL voor de bevoegdverklaring voor instrumentvliegen met inachtneming van eerdere instructie en ervaring inzake instrumentvliegen. Bedoeling is te zorgen voor het niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is om vleugelvliegtuigen onder IFR en in IMC te besturen. De opleiding wordt gevolgd bij een ATO of moet bestaan uit een combinatie van instrumentvlieg instructie door een IRI(A) of een FI(A) die bevoegd is voor het verzorgen van de IR-opleiding en vlieg instructie bij een ATO.

▼ M3

2. Een kandidaat voor een dergelijke op vakbekwaamheid gebaseerde modulaire IR(A) moet houder zijn van een PPL(A) of CPL(A).
3. De theorieopleiding moet binnen 18 maanden zijn afgerond. De instrumentvlieg instructie en de vaardigheidstest moeten binnen de geldigheidsperiode van de afgelegde theorie-examens worden afgerond.

4. De opleiding moet het volgende omvatten:

- a) theorieonderwijs op het kennisniveau van de IR(A);
- b) instructie in instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

5. Een goedgekeurde, op vakbekwaamheid gebaseerde modulaire IR(A)-opleiding moet ten minste 80 uur theorieonderwijs inhouden. De theorieopleiding kan computerondersteund leren en e-learningelementen omvatten. Er moet in een minimumpercentage klassikaal onderricht als voorgeschreven in ORA.ATO.305 worden voorzien.

VLIEGOPLEIDING

6. De methode voor het verwerven van een IR(A) na deze modulaire opleiding is op vakbekwaamheid gebaseerd. Niettemin moet de kandidaat aan onderstaande minimumeisen voldoen. Aanvullende opleiding kan nodig zijn om het vereiste bekwaamheidsniveau te behalen.
 - a) Een éénmotorige, op vakbekwaamheid gebaseerde modulaire IR(A)-opleiding moet ten minste 40 uur instrumenttijd in opleiding omvatten, waarvan ten hoogste 10 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of ten hoogste 25 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 5 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag in een FNPT I worden uitgevoerd.

▼ M3

- i) Wanneer de kandidaat:
 - A) instrumentvlieg-instructie heeft ontvangen van een IRI(A) of een FI(A) die bevoegd is voor het verzorgen van de IR-opleiding; of

▼ M4

- B) eerdere ervaring met instrumentvliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen, ingevolge een bevoegdverklaring voor vliegen onder IFR en in IMC,

▼ M3

mogen deze uren worden meegerekend voor bovengenoemde 40 uur tot een maximum van 30 uur.

- ii) Wanneer de kandidaat eerder instrumentvliegtijd in opleiding anders dan onder punt a), i) aangegeven heeft voltooid, mogen deze uren voor de vereiste 40 uur worden meegerekend tot een maximum van 15 uur.
 - iii) De vliegopleiding moet in ieder geval ten minste 10 uur instrumentvliegtijd in opleiding in een vleugelvliegtuig aan een ATO omvatten.
 - iv) De totale omvang van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen mag niet minder zijn dan 25 uur.
- b) Een meermotorige, op vakbekwaamheid gebaseerde modulaire IR(A)-opleiding moet ten minste 45 uur instrumenttijd in opleiding omvatten, waarvan ten hoogste 10 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of ten hoogste 30 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 5 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag in een FNPT I worden uitgevoerd.

- i) Wanneer de kandidaat:
 - A) instrumentvlieg-instructie heeft ontvangen van een IRI(A) of een FI(A) die bevoegd is voor het verzorgen van de IR-opleiding; of

▼ M4

- B) eerdere ervaring met instrumentvliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen, ingevolge een bevoegdverklaring voor vliegen onder IFR en in IMC,

▼ M3

mogen deze uren worden meegerekend voor bovengenoemde 45 uur tot een maximum van 35 uur.

- ii) Wanneer de kandidaat eerder instrumentvliegtijd in opleiding anders dan onder punt b), i) aangegeven heeft voltooid, mogen deze uren voor de vereiste 45 uur worden meegerekend tot een maximum van 15 uur.
 - iii) De vliegopleiding moet in ieder geval ten minste 10 uur instrumentvliegtijd in opleiding in een meermotorig vleugelvliegtuig aan een ATO omvatten.
 - iv) De totale omvang van het dubbelbesturingsonderricht in instrumentvliegen mag niet minder zijn dan 25 uur, waarvan ten minste 15 uur in een meermotorig vleugelvliegtuig moet worden uitgevoerd.
- c) Om het aantal mee te rekenen uren te bepalen en de opleidingsbehoeften vast te stellen, moet de kandidaat aan de ATO een toelatingsbeoordeling ondergaan.
- d) Voltooiing van de door een IRI(A) of FI(A) gegeven instrumentvlieg-instructie overeenkomstig a), i) of b), i) hierboven moet in een speciaal opleidingsdossier worden opgetekend, met accordering door de instructeur.

7. De vlieg-instructie voor de op vakbekwaamheid gebaseerde IR(A) moet het volgende omvatten:

- a) procedures en manoeuvres voor elementair instrumentvliegen die ten minste het onderstaande omvatten:

▼ **M3**

- i) elementair instrumentvliegen zonder externe visuele referenties;
 - ii) horizontaal vliegen;
 - iii) klimmen;
 - iv) dalen;
 - v) bochten in horizontale vlucht en tijdens klimmen en dalen;
 - vi) instrumentpatroon;
 - vii) steile bocht;
 - viii) radionavigatie;
 - ix) herstellen vanuit ongewone vliegstanden;
 - x) beperkt instrumentenpaneel; en
 - xi) herkennen van en herstellen uit beginnende en volledige overtrek;-
- b) procedures vóór de vlucht ten behoeve van IFR-vluchten, waaronder het gebruik van het vlieghandboek en de juiste documenten voor luchtverkeersdiensten bij het voorbereiden van een IFR-vliegplan;
- c) de procedure en manoeuvres voor een IFR-vluchtuitvoering onder normale, abnormale en noodomstandigheden, die ten minste het onderstaande beslaan:
- i) de overgang van visueel naar instrumentvliegen bij de start;
 - ii) standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures;
 - iii) „en route“-IFR-procedures;
 - iv) wachtprocedures;
 - v) instrumentnadering tot bepaalde minima;
 - vi) procedures voor afgebroken nadering; en
 - vii) landingen na instrumentnaderingen, inclusief „circling“;
- d) manoeuvres tijdens de vlucht en bijzondere vluchtkenmerken;
- e) indien zulks is vereist, besturing van een meermotorig vleugelvliegtuig tijdens bovengenoemde oefeningen, daarbij inbegrepen:
- i) besturen van het vleugelvliegtuig uitsluitend geleid door instrumenten met nabootsing van één niet in werking zijnde motor;
 - ii) motor afzetten en herstarten (uit te voeren op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II).
8. Een kandidaat voor de op vakbekwaamheid gebaseerde modulaire IR(A) die houder is van een PPL of CPL conform deel FCL en van een geldige IR(A) die overeenkomstig de eisen van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago door een derde land afgegeven is, kan volledig worden vrijgesteld van de in paragraaf 4 vermelde opleiding. Voor het verkrijgen van de IR(A) moet de kandidaat:
- a) slagen voor de vaardigheidstest voor de IR(A) overeenkomstig aanhangsel 7;
 - b) tijdens de vaardigheidstest ten overstaan van de examiner aantonen een adequaat niveau van theoretische kennis omtrent luchtvaartwetgeving, meteorologie en vluchtplanning en -prestaties te hebben verworven (IR); en
 - c) een minimale ervaring hebben van ten minste 50 uur vliegtijd onder IFR als PIC op vleugelvliegtuigen.

TOELATINGSBEOORDELING

9. Inhoud en duur van de toelatingsbeoordeling worden door de ATO bepaald op basis van de eerdere ervaring met instrumentvliegen van de kandidaat.

▼ M3**MEERMOTORIGE IR(A)**

10. De houder van een éénmotorige IR(A) die tevens houder is van een meer-motorige klasse- of typebevoegdverklaring en die voor het eerst een meer-motorige IR(A) wenst te verkrijgen, moet een opleiding aan een ATO afronden die ten minste 5 uur instrumenttijd in opleiding in meer-motorige vleugelvliegtuigen omvat, waarvan 3 uur in een FFS of FNPT II mogen zijn uitgevoerd, en moet slagen voor een vaardigheidstest.

▼ B**B. IR(H) — Modulaire vliegopleiding**

1. Doel van de modulaire vliegopleiding voor een IR(H) is het opleiden van bestuurders van een luchtvaartuig tot het niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is om helikopters te besturen onder IFR en in IMC.

▼ M3

2. Een kandidaat voor een modulaire IR(H)-opleiding moet houder zijn van een PPL(H), een CPL(H) of een ATPL(H). Voordat met de instructiefase van de IR(H)-opleiding wordt begonnen, moet de kandidaat houder zijn van de typebevoegdverklaring voor de helikopter die voor de IR(H)-vaardigheidstest wordt gebruikt, of een goedgekeurde opleiding voor de typebevoegdverklaring op dat type hebben voltooid. De kandidaat moet in het bezit zijn van een certificaat voor een met goed gevolg voltooide MCC-opleiding, indien de vaardigheidstest in een meerpilootomgeving moet worden uitgevoerd.

▼ B

3. Van een kandidaat die de modulaire opleiding voor IR(H) wenst te volgen, wordt verlangd om alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding te volgen.
4. De theorieopleiding dient binnen 18 maanden te zijn volbracht. De vlieg-instructie en de vaardigheidstest moeten binnen de geldigheidsperiode van de afgelegde theoretische examens worden volbracht.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van de IR;
 - b) instructie in instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde modulaire IR(H)-opleiding moet ten minste 150 uur instructie inhouden.

VLIEGOPLEIDING

7. Een IR-opleiding voor een éénmotorige helikopter moet bestaan uit ten minste 50 uur instrumenttijd in opleiding, waarvan:
 - a) hoogstens 20 uur simulatortijd in een FNPT I (H) of (A). Deze 20 uur instructie in een FNPT I (H) of (A) mag worden vervangen door 20 uur instructie voor de IR(H) in een voor deze opleiding goedgekeurd vleugelvliegtuig; of
 - b) hoogstens 35 uur simulatortijd in een helikopter FTD 2/3, FNPT II/III of FFS.

De instructie voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen moet ten minste 10 uur in een IFR-gecertificeerde helikopter omvatten.

8. Een IR-opleiding voor een meer-motorige helikopter moet bestaan uit ten minste 55 uur instrumenttijd in opleiding, waarvan:

▼ B

- a) hoogstens 20 uur simulatortijd in een FNPT I (H) of (A). Deze 20 uur instructie in een FNPT I (H) of (A) mag worden vervangen door 20 uur instructie voor de IR(H) in een voor deze opleiding goedgekeurd vleugelvliegtuig; of
- b) hoogstens 40 uur simulatortijd in een helikopter FTD 2/3, FNPT II/III of FFS.

De instructie voor de bevoegdverklaring instrumentvliegen moet ten minste 10 uur in een IFR-gecertificeerde meermotorige helikopter omvatten.

- 9.1. Voor houders van een ATPL(H) kan de hoeveelheid theorieonderwijs met 50 uur worden verminderd.

▼ M3

- 9.2. Voor de houder van een IR(A) kan de hoeveelheid opleiding tot 10 uur worden verminderd.
- 9.3. Voor de houder van een PPL(H) met een bevoegdverklaring voor nacht-vliegen met een helikopter of een CPL(H) kan de totale omvang van de voorgeschreven instrumenttijd in opleiding met 5 uur worden verminderd.

▼ B

- 10. De vlieg oefeningen in voorbereiding op de IR(H)-vaardigheidstest dienen het volgende te omvatten:

- a) procedures vóór de vlucht ten behoeve van IFR-vluchten, waaronder het gebruik van het vlieg handboek en de juiste documenten voor luchtverkeersdiensten bij het voorbereiden van een IFR-vliegplan;

- b) de procedure en manoeuvres voor een IFR-vluchtuitvoering onder normale, abnormale en noodomstandigheden, die ten minste het onderstaande beslaan:

de overgang van visueel naar instrumentvliegen bij de start,

standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures,

„en route” IFR-procedures,

wachtprocedures,

instrumentnadering tot bepaalde minima,

procedures voor afgebroken nadering,

landingen na instrumentnaderingen, inclusief „circling”;

- c) manoeuvres tijdens de vlucht en bijzondere vluchtkenmerken;

- d) indien zulks is vereist, besturing van een meermotorige helikopter tijdens bovengenoemde oefeningen, daarbij inbegrepen het besturen van de helikopter uitsluitend geleid door instrumenten met nabootsing van één niet in werking zijnde motor en motor afzetten en herstarten (deze laatste oefening uitvoeren in een FFS of FNPT II of FTD 2/3).

C. IR(As) — Modulaire vliegopleiding**ALGEMEEN**

- 1. Doel van de modulaire vliegopleiding voor een IR(As) is het opleiden van bestuurders van een luchtvaartuig tot het niveau van vaardigheid dat noodzakelijk is om luchtschepen te besturen onder IFR en in IMC. De opleiding bestaat uit twee modules, welke afzonderlijk of gecombineerd mogen worden gevolgd:

- a) Module elementair instrumentvliegen

Dit omvat 10 uur instrumentvlieg instructie, waarvan maximaal 5 uur simulatortijd in een BITD, FNPT I of II of een FFS. Na het voltooiën

▼B

van de module elementair instrumentvliegen, moet aan de kandidaat een opleidingsgetuigschrift worden gegeven.

b) Module procedurevliegen op instrumenten

Dit omvat het resterende deel van de opleidingssyllabus voor de IR(As), 25 uur instrumenttijd in opleiding, en de theorieopleiding voor de IR(As).

2. Een kandidaat voor een modulaire IR(As)-opleiding moet houder zijn van een PPL(As) met inbegrip van de bevoegdheid om 's nachts te vliegen of een CPL(As). Een kandidaat voor de module procedurevliegen op instrumenten, die niet in het bezit is van een CPL(As), moet houder zijn van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen.
3. Van een kandidaat die de module procedurevliegen op instrumenten van een modulaire opleiding voor IR(As) wenst te volgen, zal worden verlangd om alle stadia van het onderricht binnen een aaneengesloten goedgekeurde opleiding te volgen. Alvorens met de module procedurevliegen op instrumenten te beginnen, moet de ATO de vakbekwaamheid van de kandidaat in elementair instrumentvliegen garanderen. Zo nodig moet herhalingsopleiding worden gegeven.
4. De theorieopleiding dient binnen 18 maanden te zijn voltoerd. De module procedurevliegen op instrumenten en de vaardigheidstest moeten binnen de geldigheidsperiode van de afgelegde theoretische examens worden voltoerd.
5. De cursus moet het volgende omvatten:
 - a) theorieonderwijs op het kennisniveau van de IR;
 - b) instructie in instrumentvliegen.

THEORIEKENNIS

6. Een goedgekeurde modulaire IR(As)-opleiding moet ten minste 150 uur theorieonderwijs inhouden.

VLIEGOPLEIDING

7. Een IR(As)-opleiding moet ten minste 35 uur instrumentvliegtijd omvatten in opleiding, waarvan maximaal 15 uur simulatortijd in een FNPT I mag zijn, of maximaal 20 uur in een FFS of FNPT II. Ten hoogste 5 uur aan simulatortijd in een FNPT II of FFS mag worden uitgevoerd in een FNPT I.
8. Voor de houder van een CPL(As) of van een opleidingsgetuigschrift voor de module elementair instrumentvliegen kan de totale, in de paragraaf 7 vereiste hoeveelheid opleiding met 10 uur worden verminderd. De totale instrumentvlieg instructie in luchtschepen moet voldoen aan paragraaf 7.
9. Als de kandidaat houder is van een IR in een andere categorie van luchtvaartuig, mag de totale hoeveelheid vlieg instructie worden teruggebracht naar 10 uur op luchtschepen.
10. De vlieg oefeningen in voorbereiding op de IR(As)-vaardigheidstest dienen het volgende te omvatten:
 - a) Module elementair instrumentvliegen:

Procedures en manoeuvres voor elementair instrumentvliegen die ten minste omvatten:

▼B

het elementair instrumentvliegen zonder externe visuele referenties:

- horizontaal vliegen,
- klimmen,
- dalen,
- bochten in horizontale vlucht en tijdens klimmen en dalen;

instrumentpatroon;

radionavigatie;

herstellen vanuit ongewone vliegstanden;

beperkt instrumentenpaneel;

b) Module procedurevliegen op instrumenten:

i) procedures vóór de vlucht ten behoeve van IFR-vluchten, waaronder het gebruik van het vlieghandboek en de juiste documenten voor luchtverkeersdiensten bij het voorbereiden van een IFR-vliegplan;

ii) de procedure en manoeuvres voor een IFR-vluchtuitvoering onder normale, abnormale en noodomstandigheden, die ten minste het onderstaande beslaan:

- de overgang van visueel naar instrumentvliegen bij de start,
- standaard instrumentvertrek- en -aankomstprocedures,
- „en route” IFR-procedures,
- wachtprocedures,
- instrumentnadering tot bepaalde minima,
- procedures voor afgebroken nadering,
- landingen na instrumentnaderingen, inclusief „circling”;

iii) manoeuvres tijdens de vlucht en bijzondere vluchtkenmerken;

iv) besturing van een luchtschip tijdens bovengenoemde oefeningen, daarbij inbegrepen het besturen van het luchtschip uitsluitend geleid door instrumenten met nabootsing van één niet in werking zijnde motor en motor afzetten en herstarten (deze laatste oefening dient op veilige hoogte te worden uitgevoerd, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II).

▼ B*Aanhangsel 7***IR-vaardigheidstest****▼ M5**

1. Een kandidaat voor een IR moet instructie hebben genoten op hetzelfde type of dezelfde klasse luchtvaartuig dat bij de test zal worden gebruikt en dat naar behoren is uitgerust voor opleidings- en testdoeleinden.

▼ B

2. Een kandidaat moet slagen voor alle toepasselijke secties van de vaardigheidstest. Indien een kandidaat zakt voor een item van een sectie, zakt hij voor de volledige sectie. Wanneer een kandidaat zakt voor meer dan één sectie moet hij de volledige test opnieuw afleggen. Een kandidaat die slechts voor één sectie zakt, moet enkel de betreffende sectie opnieuw afleggen. Wanneer hij zakt voor een sectie van de herkansingstest, daarbij inbegrepen die secties waarvoor hij bij een eerdere poging was geslaagd, moet hij de gehele test opnieuw afleggen. Alle toepasselijke secties van de vaardigheidstest moeten binnen de zes maanden zijn voltooid. Kandidaten die na twee pogingen niet slagen voor alle toepasselijke secties van de test, moeten verdere opleiding volgen.
3. Als gevolg van een vaardigheidstest waarvoor men is gezakt, kan verdere opleiding vereist zijn. Er is geen limiet voor het aantal vaardigheidstests waaraan een kandidaat mag deelnemen.

UITVOERING VAN DE TEST

4. De bedoeling van de test is een vlucht in de praktijk na te bootsen. De te vliegen route wordt door de examinerator gekozen. Een wezenlijk onderdeel is de vaardigheid van de kandidaat om de vlucht te plannen en uit te voeren aan de hand van gebruikelijke briefinginformatie. De kandidaat is verantwoordelijk voor de vluchtplanning en draagt er zorg voor dat de uitrusting en documentatie voor de uitvoering van de vlucht zich aan boord bevinden. De vlucht duurt ten minste 1 uur.
5. Indien de kandidaat verkiest de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de examinerator als ongegrond worden beschouwd, moet de kandidaat de hele vaardigheidstest opnieuw afleggen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de examinerator gegrond acht, moeten slechts de niet voltooide secties in een latere vlucht worden getoetst.
6. Naar goeddunken van de examinerator mag elke manoeuvre of procedure van de test éénmaal door de kandidaat worden herhaald. De examinerator mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid waarvan de kandidaat blijkt geeft, een volledige nieuwe test vereist.
7. De kandidaat moet met het vliegtuig vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC kunnen worden uitgevoerd en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is. De examinerator mag geen aandeel hebben in de bediening van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaantoonbare vertraging voor ander verkeer te vermijden. De verantwoordelijkheid voor de vlucht wordt toegewezen volgens de nationale voorschriften.
8. Beslissingshoogten (DH/DA), minimumdalingshoogten (MDH/MDA) en het punt waarop de „missed approach” begint, worden door de kandidaat bepaald en de examinerator moet daarmee instemmen.
9. Een kandidaat voor een IR deelt de verrichte controles en werkzaamheden mee aan de examinerator, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles worden uitgevoerd overeenkomstig de geautoriseerde checklist voor het vliegtuig waarop de test wordt afgenomen. Van de kandidaat wordt verlangd dat hij tijdens de vluchtvoorbereiding voor de test de vermogensinstellingen en snelheden vaststelt. De prestatiegegevens inzake de start, nadering en landing worden door de kandidaat berekend conform het exploitatiehandboek of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig.

▼ B

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VliegTEST

10. De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
- het luchtvaartuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en bestuurderschap;
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
- te allen tijde het luchtvaartuig onder controle te houden zodat op geen enkel moment ernstige twijfel ontstaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre.

▼ M5

11. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente omstandigheden en de kenmerken voor het vlieggedrag en de prestaties van het gebruikte luchtvaartuig:

Hoogte

Algemeen	± 100 voet
Initiëren van doorstart op beslissingshoogte (DH/DA)	+ 50 voet/- 0 voet
Minimale dalingshoogte (MDH)/MAP/hoogte boven gemiddeld zeeniveau	+ 50 voet/- 0 voet

Volgen van grondkoersen

aan de hand van radiohulpmiddelen	± 5°
Voor hoekafwijkingen	Halve schaaluitslag, azimut en glijpad (bv. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) en 3D (LNAV/VNAV) „lineaire” zijdelingse afwijkingen	De koerslijnfout/-afwijking wordt onder normale omstandigheden beperkt tot ± van de RNP-waarde die aan de procedure verbonden is. Korte afwijkingen van die norm met een maximum van eenmaal de RNP-waarde zijn toegestaan.
3D lineaire verticale afwijkingen (bv. RNP APCH (LNAV/VNAV) met gebruik van BaroVNAV)	Nooit meer dan - 75 voet onder het verticale profiel, en niet meer dan + 75 voet boven het verticale profiel op of onder 1 000 voet boven het luchtvaartterrein.

Koers

Alle motoren in werking	± 5°
Met gesimuleerde motorstoring	± 10°

Snelheid

Alle motoren in werking	± 5 knopen
Met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/- 5 knopen

INHOUD VAN DE TEST

▼ M11

Vleugelvliegtuigen

SECTIE 1 — HANDELINGEN VOORAFGAAND AAN VLUCHT EN VERTREK

Gebruik van checklist, vliegerschap, procedures voor het voorkomen van ijsafzetting/verwijderen van ijs enz. zijn op alle secties van toepassing

a	Gebruik van het vlieghandboek (of gelijkwaardig), met name berekening van de prestatie van het luchtvaartuig, massa en zwaartepunt
b	Gebruik van luchtverkeersdienstdocument, meteorologisch document

▼ **M11**

c	Voorbereiding van ATC-vliegplan, IFR-vliegplan/logboek
d	Identificatie van de vereiste navigatiediensten voor vertrek-, aankomst- en naderingsprocedures
e	Inspectie vóór de vlucht
f	Meteorologische minima
g	Taxiën
h	PBN-vertrek (indien van toepassing): — Controleren of de juiste procedure in het navigatiesysteem is geladen; en — kruiscontrole van het navigatiescherm en de departure chart.
i	Briefing voor de start, opstijgen
j (°)	Overgang naar instrumentvliegen
k (°)	Instrumentvertrekprocedures, inclusief PBN-vertrek, en hoogtemeterinstelling
l (°)	contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 2 — ALGEMENE BESTURING (°)	
a	Besturen van het vleugelvliegtuig uitsluitend op instrumenten, inclusief: horizontaal vliegen bij verschillende snelheden, trimmen
b	Bochten tijdens de klim- en daalvlucht met standaardbocht (rate 1)
c	Herstellen uit ongewone vliegstanden, inclusief bochten met aanhoudende 45° dwarshelling en steile bochten tijdens het dalen
d (*)	Herstellen van nadering tot overtrek in horizontale vlucht, in bochten tijdens klimmen/dalen en in de landingsconfiguratie
e	Beperkt instrumentenpaneel: gestabiliseerde klim of daling met standaardbocht (rate 1) op bepaalde luchtkoersen, herstellen uit ongewone vliegstanden
SECTIE 3 — IFR-PROCEDURES „EN ROUTE” (°)	
a	Vasthouden, inclusief onderscheppen, van koersen naar en van bv. NDB, VOR, of een koers tussen waypoints
b	Gebruik van navigatiesysteem en radiohulpmiddelen
c	Horizontale vlucht, vasthouden van koers, hoogte en vliegsnelheid, vermogensinstelling, trimtechniek
d	Hoogtemeterinstellingen
e	Bepalen en herzien van ETA's (wachten „en route”, indien vereist)
f	Bewaken van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, brandstofverbruik, systeemregeling
g	Procedures voor bescherming tegen ijsafzetting, indien nodig gesimuleerd
h	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures

▼ **M11**

SECTIE 3 bis — AANKOMSTPROCEDURES	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen en identificatie van faciliteiten, indien van toepassing
b	Aankomstprocedures, hoogtemetercontroles
c	Hoogte- en snelheidsbeperkingen, indien van toepassing
d	PBN-aankomst (indien van toepassing): — Controleren of de juiste procedure in het navigatiesysteem is geladen; en — kruiscontrole van het navigatiescherm en de arrival chart.
SECTIE 4 (°)— 3D-Operaties (+)	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen Controleren van verticale vliegroutheok Voor RNP APCH: — Controleren of de juiste procedure in het navigatiesysteem is geladen; en — kruiscontrole van het navigatiescherm en de approach chart.
b	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling/nadering/landing, inclusief identificatie van faciliteiten
c (+)	Wachtprocedure
d	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
e	Tijdplanning nadering
f	Het onder controle houden van hoogte, snelheid, koers (gestabiliseerde nadering)
g (+)	Doorstartactie
h (+)	Procedure voor afgebroken nadering/landing
i	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 5 (°)— 2D-OPERATIES (++)	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen Voor RNP APCH: — Controleren of de juiste procedure in het navigatiesysteem is geladen; en — kruiscontrole van het navigatiescherm en de approach chart.
b	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling/nadering/landing, inclusief identificatie van faciliteiten
c (+)	Wachtprocedure
d	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
e	Tijdplanning nadering
f	Het onder controle houden van hoogte/afstand tot de MAPT, snelheid en koers (gestabiliseerde nadering), step down fixes (SDF(s)), indien van toepassing
g (+)	Doorstartactie
h (+)	Procedure voor afgebroken nadering/landing
i	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures

▼ **M11**

SECTIE 6 — VLUCHT MET ÉÉN UITGESCHAKELDE MOTOR (alleen meermotorige vleugelvliegtuigen) ⁽¹⁾	
a	Gesimuleerde motorstoring na de start of tijdens de doorstart
b	Nadering, doorstart en procedure voor afgebroken nadering met één uitgeschakelde motor
c	Nadering en landing met één uitgeschakelde motor
d	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures

(¹) Moet worden uitgevoerd door zich enkel te baseren op instrumenten.
 (*) Mag worden uitgevoerd in een FFS, FTD 2/3 of FNPT II.
 (†) Mag worden uitgevoerd in hetzij sectie 4, hetzij sectie 5.
 ► **M12** ⁽⁺⁺⁾ Om PBN-bevoegdheden vast te stellen moet één nadering in hetzij sectie 4, hetzij sectie 5 een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD. ◀

▼ **M5****Helikopters**

SECTIE 1 — VERTREK	
Gebruik van checklist, vliegerschap, procedures voor het voorkomen van ijsafzetting/verwijderen van ijs enz. zijn op alle secties van toepassing	
a	Gebruik van het vlieghandboek (of gelijkwaardig), met name berekening van de prestatie van het luchtvaartuig, massa en zwaartepunt
b	Gebruik van luchtverkeersdienstdocument, meteorologisch document
c	Vorbereiding van ATC-vliegplan, IFR-vliegplan/logboek
d	Identificatie van de vereiste navigatiediensten voor vertrek-, aankomst- en naderingsprocedures
e	Inspectie vóór de vlucht
f	Meteorologische minima
g	Taxiën/luchttaxivlucht conform ATC of instructies van instructeur
h	PBN-vertrek (indien van toepassing): — controleren of de juiste procedure in het navigatiesysteem is geladen; en — kruiscontrole van het navigatiescherm en de departure chart.
i	Briefing voor de start, procedures en controles
j	Overgang naar instrumentvliegen

▼ **M5**

k	Instrumentvertrekprocedures, inclusief PBN-procedures
SECTIE 2 — ALGEMENE BEDIENING	
a	Besturen van de helikopter uitsluitend op instrumenten, inclusief:
b	Bochten tijdens de klim- en daalvlucht met standaardbocht (rate 1)
c	Herstellen uit ongewone vliegstanden, inclusief bochten met aanhoudende 30° dwarshelling en steile bochten tijdens het dalen
SECTIE 3 — IFR-PROCEDURES „EN ROUTE”	
a	Vasthouden, inclusief onderscheppen van koersen naar en van bv. NDB, VOR, RNAV
b	Gebruik van radiohulpmiddelen
c	Horizontale vlucht, vasthouden van koers, hoogte en vliegsnelheid, vermogensinstelling
d	Hoogtemeterinstellingen
e	Het bepalen en herzien van ETA's
f	Monitoring van vluchtvoortgang, vluchtlogboek, brandstofverbruik, systeembeheer
g	Procedures voor bescherming tegen ijsafzetting, indien nodig gesimuleerd, enkel indien van toepassing
h	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures
SECTIE 3 bis — AANKOMSTPROCEDURES	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen, indien van toepassing
b	Aankomstprocedures, hoogtemetercontroles
c	Hoogte- en snelheidsbeperkingen, indien van toepassing
d	PBN-aankomst (indien van toepassing) — controleren of de juiste procedure in het navigatiesysteem is geladen; en — kruiscontrole van het navigatiescherm en de departure chart.
SECTIE 4 — 3D-OPERATIES (*)	
a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen Controleren van verticale vliegroutehoek voor RNP APCH: a) controleren of de juiste procedure in het navigatiesysteem is geladen; en b) kruiscontrole van het navigatiescherm en de departure chart.
b	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling/nadering/landing
c (*)	Wachtprocedure
d	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure

▼ M5

e	Tijdplanning nadering
f	Het onder controle houden van hoogte, snelheid, koers (gestabiliseerde nadering)
g (*)	Doorstartactie
h (*)	Procedure voor afgebroken nadering/landing
i	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures

SECTIE 5 — 2D-OPERATIES (+)

a	Instellen en controleren van navigatiehulpmiddelen Voor RNP APCH: — controleren of de juiste procedure in het navigatiesysteem is geladen; en — kruiscontrole van het navigatiescherm en de departure chart.
b	Naderings- en landingsbriefing, inclusief controles van daling/nadering/landing en identificatie van faciliteiten
c (*)	Wachtprocedure
d	Naleving van de gepubliceerde naderingsprocedure
e	Tijdplanning nadering
f	Het onder controle houden van hoogte, snelheid, koers (gestabiliseerde nadering)
g (*)	Doorstartactie
h (*)	Procedure voor afgebroken nadering (*)/landing
i	Contact met ATC — naleving, R/T-procedures

SECTIE 6 — ABNORMALE PROCEDURES EN NOODPROCEDURES

Deze sectie kan worden gecombineerd met secties 1 t/m 5. De test heeft betrekking op het onder controle houden van de helikopter, de identificatie van de defecte motor, onmiddellijke acties („touch drills”), vervolgacties en checks, en vliegnaauwkeurigheid, in de volgende situaties:

a	Gesimuleerde motorstoring na de start en bij/tijdens de nadering (**) (op een veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II/III, FTD 2/3)
b	Uitval van de stabiliteitverbeterende apparatuur/het hydraulische systeem (indien van toepassing)
c	Beperkt instrumentenpaneel
d	Autorotatie en herstel naar een van tevoren ingestelde hoogte

▼ **M5**

e	Handmatige 3D-operaties zonder stuurcommandosysteem (***)
	Handmatige 3D-operaties met stuurcommandosysteem (***)

► **M12** (*) Om PBN-bevoegdheden vast te stellen, moet één nadering in hetzij sectie 4, hetzij sectie 5 een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD. ◀

(*) Uit te voeren hetzij in sectie 4, hetzij in sectie 5.

(**) Alleen meermotorige helikopter.

(***) Slechts één item moet worden getoetst.

▼ **M11***Aanhangsel 8***Wederzijdse erkenning van het IR-onderdeel van een bekwaamheidsproef voor een klasse- of typebevoegdverklaring****A. Vleugelvliegtuigen**

Vrijstellingen mogen alleen worden verleend wanneer houders IR-bevoegdheden verlengen of hernieuwen voor éénmotorige éénpilootgecertificeerde meermotorige éénpilootgecertificeerde vleugelvliegtuigen, naargelang het geval.

Wanneer een bekwaamheidsproef inclusief IR wordt uitgevoerd en de houder heeft een geldige:	dan is de vrijstelling geldig voor het IR-onderdeel in een bekwaamheidsproef voor een:
MPA-typebevoegdverklaring; typebevoegdverklaring voor éénpilootgecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen	SE-klassebevoegdverklaringen SE-typebevoegdverklaringen SP-ME-klasse- of typebevoegdverklaring, behalve bevoegdverklaringen voor complexe types met groot prestatievermogen, maar alleen vrijstelling voor sectie 3B van de vaardigheidstest in punt B.5 van aanhangsel 9
SP-ME-klassebevoegdverklaring of typebevoegdverklaring voor vleugelvliegtuigen, behalve voor complexe types vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, met éénpilootbesturing	SE-klassebevoegdverklaring, en SE-typebevoegdverklaring, en SP-ME-klasse- of typebevoegdverklaring, behalve typebevoegdverklaringen voor complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen
SP-ME-klasse- of typebevoegdverklaring voor vleugelvliegtuigen, behalve voor complexe types vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, beperkt tot MP-bediening	SE-klassebevoegdverklaringen SE-typebevoegdverklaringen SP-ME-klasse- of typebevoegdverklaring, behalve typebevoegdverklaringen voor complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen
SP-ME-klasse- of typebevoegdverklaring	SE-klassebevoegdverklaring, en SE-typebevoegdverklaring

(*) Op voorwaarde dat de kandidaat binnen de voorafgaande twaalf maanden minstens drie vertrek- en naderingsprocedures onder IFR met uitoefening van PBN-bevoegdheden, waaronder minstens één RNP APCH-nadering, heeft uitgevoerd op een vleugelvliegtuig van SP-klasse of SP-type met SP-bediening, of, voor meermotorige, andere dan HP complexe vleugelvliegtuigen, de kandidaat is geslaagd voor sectie 6 van de vaardigheidstest voor SP, andere dan HP complexe vleugelvliegtuigen, uitgevoerd uitsluitend aan de hand van instrumenten in SP-bediening.

B. Helikopters

Vrijstellingen mogen alleen worden verleend wanneer de houders IR-bevoegdheden verlengen voor éénmotorige en éénpilootgecertificeerde meermotorige helikopters, naargelang het geval.

Wanneer een vaardigheidstest of een bekwaamheidsproef, met inbegrip van IR, wordt uitgevoerd en de houder heeft een geldige:	dan is de vrijstelling geldig voor het IR-onderdeel in een bekwaamheidsproef voor een:
--	--

▼ **M11**

typebevoegdverklaring voor meerpi- lootgecertificeerde helikopters	SE-typebevoegdverklaringen SP-ME-typebevoegdverklaring
SP-ME-typebevoegdverklaring, be- diend als éénpilot	SE-typebevoegdverklaringen SP-ME-typebevoegdverklaring
SP-ME-typebevoegdverklaring, be- perkt tot meerpilotbediening	SE-typebevoegdverklaringen SP-ME-typebevoegdverklaring
SP-ME-typebevoegdverklaring, be- diend als éénpilot	SP-ME-typebevoegdverklaring, be- diend als éénpilot

(*) Op voorwaarde dat de kandidaat binnen de voorafgaande twaalf maanden ten minste drie vertrek- en naderingsprocedures onder IFR met uitoefening van PBN-bevoegdheden, waaronder één RNP APCH-nadering (die een Point in Space (PinS)-nadering kan zijn), heeft uitgevoerd op een helikopter van SP-type in SP-bediening.

▼ **M8***Aanhangsel 9***Opleiding, vaardigheidstest en bekwaamheidsproef voor MPL, ATPL, type- en klassebevoegdverklaringen en bekwaamheidsproef voor IR's****A. Algemeen**

1. Kandidaten voor een vaardigheidstest moeten instructie hebben genoten op hetzelfde type of klasse luchtvaartuig dat bij de test zal worden gebruikt.

De opleiding voor MPA- en PL-typebevoegdverklaringen vindt plaats in een FFS of een combinatie van FSTD('s) en FFS. De vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor MPA- en PL-typebevoegdverklaringen en de afgifte van een ATPL en een MPL vinden plaats in een FFS, indien beschikbaar.

De opleiding, vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor klasse- of typebevoegdverklaringen voor SPA en helikopters vindt plaats in:

- a) een beschikbare en toegankelijke FSS, of
- b) een combinatie van FSTD('s) en het luchtvaartuig indien er geen FSS beschikbaar of toegankelijk is; of
- c) het luchtvaartuig indien er geen FSTD beschikbaar of toegankelijk is.

Wanneer FSTD's worden gebruikt tijdens de opleiding, tests of proeven, wordt de geschiktheid van de gebruikte FSTD's getoetst aan de toepasselijke „tabel van functies en subjectieve tests” en de toepasselijke „tabel van FSTD-valideringstests” in het primair referentiedocument voor het gebruikte toestel. Alle beperkingen die vermeld zijn op het geschiktheidscertificaat van het toestel moeten in rekening worden genomen.

2. Kandidaten die niet slagen voor alle secties van de test na twee pogingen, moeten verdere opleiding volgen.
3. Er is geen limiet voor het aantal vaardigheidstests waaraan een kandidaat mag deelnemen.

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

4. Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid, vastgesteld in overeenstemming met bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 (OSD), moeten de syllabus voor vlieg instructie, de vaardigheidstest en de bekwaamheidsproef voldoen aan het onderhavige aanhangsel. De syllabus, de vaardigheidstest en de bekwaamheidsproef mogen worden verkort om vrijstelling te geven op basis van voorafgaande ervaring op vergelijkbare luchtvaartuigtypes, zoals bepaald in de OSD.
5. Behalve in het geval van vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL, wanneer dusdanig gedefinieerd in de OSD voor het specifieke luchtvaartuig, mag vrijstelling worden gegeven voor items van de vaardigheidstest die gemeenschappelijk zijn met andere types of varianten waarvoor de piloten zijn gekwalificeerd.

UITVOERING VAN DE TEST/PROEF

6. De examinerator mag kiezen tussen verschillende scenario's voor de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef, welke gesimuleerde relevante vluchtuitvoeringen omvatten. Er moet gebruik worden gemaakt FFS's en andere opleidingshulpmiddelen, volgens de bepalingen van deze bijlage (Deel-FCL).
7. Tijdens de bekwaamheidsproef moet de examinerator controleren of de houders van de klasse- of typebevoegdverklaring over een passend niveau van theoretische kennis beschikken.

▼ **M8**

8. Indien de kandidaten verkiezen de vaardigheidstest te beëindigen om redenen die door de examinerator als ongegrond worden beschouwd, moeten zij de hele vaardigheidstest opnieuw afleggen. Wanneer de test wordt beëindigd om redenen die de examinerator gegrond acht, moeten slechts de niet voltooide secties in een latere vlucht worden getoetst.
9. Naar goeddunken van de examinerator mag elk manoeuvre of elke procedure van de test éénmaal door de kandidaten worden herhaald. De examinerator mag de test in elk stadium stopzetten indien wordt geoordeeld dat de vliegvaardigheid waarvan de kandidaten blijk geven, een volledige nieuwe test vereist.
10. Van de kandidaten wordt verlangd dat zij het luchtvaartuig besturen vanaf een positie waar de functie van PIC of copiloot, al naargelang het geval, kan worden uitgevoerd. Onder éénpilootomstandigheden wordt de test uitgevoerd alsof er geen ander bemanningslid aanwezig was.
11. Van de kandidaat wordt verlangd dat hij tijdens de vluchtvoorbereiding voor de test de vermogensinstellingen en snelheden vaststelt. De kandidaten moeten aan de examinerator de verrichte controles en werkzaamheden meedelen, daarbij inbegrepen de identificatie van radiofaciliteiten. Controles moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de checklist voor het luchtvaartuig waarop de test wordt afgenomen en, indien van toepassing, overeenkomstig het MCC-concept. De prestatiegegevens inzake de start, nadering en landing worden door de kandidaten berekend overeenkomstig het exploitatiehandboek of vlieghandboek voor het gebruikte luchtvaartuig. De beslissingshoogten/-altitudes (DH/DA), minimumdalingshoogten/-altitudes (MDH/MDA) en het punt waarop de „missed approach” begint, moeten worden overeengekomen met de examinerator.
12. De examinerator mag geen aandeel hebben in de bediening van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaanvaardbare vertraging voor ander verkeer te vermijden.

SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR MEERPILOOT-GECERTIFICEERDE LUCHTVAARTUIGEN, VOOR TYPEBEVOEGDVERKLARINGEN VOOR ÉENPILOOT-GECERTIFICEERDE VLEUGELVLIETUIGEN, INDIEN BEDIEND IN MEERPILOOTOPERATIES, VOOR MPL EN ATPL

13. De vaardigheidstest voor een meerpiloot-gecertificeerd luchtvaartuig of een éénpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig, bediend met meerpilootbediening, moet in aanwezigheid van een meerkoppige bemanning worden uitgevoerd. Een andere kandidaat of een andere piloot met de vereiste typebevoegdverklaring mag optreden als tweede piloot. Indien een luchtvaartuig wordt gebruikt, moet de tweede piloot de examinerator of een instructeur zijn.
14. Van kandidaten wordt vereist dat zij dienst doen als PF gedurende alle secties van de vaardigheidstest, uitgezonderd abnormale en noodprocedures, welke mogen worden uitgevoerd als PF of PM overeenkomstig MCC. Aanvragers voor een eerste typebevoegdverklaring voor meerpilootgecertificeerde luchtvaartuigen of ATPL moeten ook aantonen dat zij in staat op te treden als PM. Kandidaten mogen voor de vaardigheidstest ofwel de linker-, ofwel de rechterstoel kiezen, indien alle items vanuit de gekozen stoel kunnen worden afgewerkt.
15. De onderstaande zaken worden specifiek getoetst door de examinerator bij kandidaten voor een ATPL of een typebevoegdverklaring voor meerpilootgecertificeerde luchtvaartuigen of voor meerpilootbediening in een éénpilootgecertificeerd vleugelvliegtuig, gaande tot de taken van een PIC, ongeacht het feit of de kandidaten optreden als PF of PM:
 - a) beheer van de samenwerking tussen de bemanningsleden;
 - b) een algemeen overzicht op de bediening van het luchtvaartuig behouden aan de hand van passend toezicht; en
 - c) prioriteiten stellen en beslissingen nemen in overeenstemming met de veiligheidsaspecten en de regels en bepalingen die relevant zijn voor de operationele situatie, met inbegrip van noodsituaties.

▼M8

16. De test of proef dient onder IFR te worden uitgevoerd, als de IR-bevoegdverklaring is inbegrepen, en zo veel mogelijk in een nagebootste situatie van commercieel luchtvervoer. Van wezenlijk belang is de vaardigheid om de vlucht te plannen en uit te voeren aan de hand van het gebruikelijke briefingmateriaal.
17. Als de opleiding voor typebevoegdverklaring minder dan 2 uur vliegopleiding in het luchtvaartuig omvatte, mag de vaardigheidstest worden uitgevoerd in een FFS en worden voltooid vóór de vliegopleiding in het luchtvaartuig.

De goedgekeurde vliegopleiding mag worden verstrekt door een gekwalificeerde instructeur, onder de verantwoordelijkheid van:

- a) een ATO; of
- b) een organisatie die houder is van een AOC dat is afgegeven overeenkomstig bijlage III (Deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 en specifiek is goedgekeurd voor dergelijke opleidingen; of
- c) de instructeur, in het geval geen vliegopleiding voor SP-luchtvaartuigen bij een ATO of een AOC-houder is goedgekeurd, en de vliegopleiding was goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van de kandidaat.

Er wordt een certificaat van voltooiing van de cursus typebevoegdverklaring met inbegrip van de vliegopleiding in het luchtvaartuig doorgestuurd naar de bevoegde autoriteit vóór de nieuwe typebevoegdverklaring wordt genoteerd op het bevoegdheidsbewijs van de kandidaten.

18. In de opleiding in het herstellen van upsets betekent „overtrek” zowel het naderen van overtrekken als een overtrek zelf. De ATO kan een FFS gebruiken om het herstellen van een overtrek aan te leren of om de typespecifieke kenmerken van een overtrek te demonstreren, of beide, voor zover:
 - a) de FFS is gekwalificeerd overeenkomstig de speciale beoordelingseisen in CS-FSTD(A); en
 - b) de ATO met succes aan de bevoegde autoriteit heeft aangetoond dat de risico's van negatieve overdracht van opleiding beperkt zijn.

B. Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen

SLAGINGSCRITERIA

1. In het geval van éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, moeten de kandidaten slagen voor alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor een item van een sectie, zakken zij voor de volledige sectie. Als zij zakken voor slechts 1 sectie, moeten zij enkel die sectie opnieuw afleggen. Kandidaten die voor meer dan één sectie zakken, moeten de volledige test/proef opnieuw afleggen. Wanneer zij zakken voor een sectie van de herkansingstest of -proef, daarbij inbegrepen die secties waarvoor zij bij een eerdere poging waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Voor éénpiloot-gecertificeerde meermotorige vleugelvliegtuigen moet een voldoende worden gehaald voor sectie 6 van de relevante test of proef inzake asymmetrische vlucht.
2. In het geval van meerpiloot-gecertificeerde en éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, moeten de kandidaten slagen voor alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 5 items moeten zij de volledige test/proef opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 5 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer zij zakken voor een item van de herkansingstest of -proef, daarbij inbegrepen die items waarvoor zij bij een eerdere poging waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Sectie 6 maakt geen deel uit van de vaardigheidstest voor ATPL of MPL. Als kandidaten alleen zakken voor sectie 6 of sectie 6 niet afleggen, wordt de typebevoegdverklaring afgegeven zonder de bevoegdheden van CAT II of CAT III. Om de bevoegdheden van de typebevoegdverklaring uit te breiden tot CAT II of CAT III moet de kandidaat sectie 6 afleggen op het passende type luchtvaartuig.

▼M8

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VliegTEST

3. Kandidaten dienen blijk te geven van de vaardigheid om:
- het vleugelvliegtuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - te allen tijde het vliegtuig onder controle te houden zodat op geen enkel moment twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre;
 - procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid, indien van toepassing, te begrijpen en toe te passen; en
 - effectief met de andere bemanningsleden te communiceren, indien van toepassing.
4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en het vlieggedrag en de prestaties van het gebruikte vleugelvliegtuig:

Hoogte

in het algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissingshoogte/-altitude	+ 50 voet/- 0 voet
minimale dalingshoogte/MAP/altitude	+ 50 voet/- 0 voet

Volgen van grondkoersen

m.b.v. radiohulpmiddelen	± 5°
Voor hoekafwijkingen	Halve schaaluitslag, azimut en glijpad (bv. LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) en 3D (LNAV/VNAV) „lineaire” zijdelingse afwijkingen

De koerslijnfout/-afwijking wordt onder normale omstandigheden beperkt tot $\pm \frac{1}{2}$ van de RNP-waarde die aan de procedure verbonden is. Korte afwijkingen van die norm met een maximum van eenmaal de RNP-waarde zijn toegestaan.

3D lineaire verticale afwijkingen (bv. RNP APCH (LNAV/VNAV) met gebruik van BaroVNAV)

nooit meer dan - 75 voet onder het verticale profiel, en niet meer dan + 75 voet boven het verticale profiel op of onder 1 000 voet boven het luchtvaartterrein.

Omschrijving

alle motoren in werking	± 5°
met gesimuleerde motorstoring	± 10°

Toerental

alle motoren in werking	± 5 knopen
met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/- 5 knopen

▼ **M8**

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

5. Eénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, uitgezonderd complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen

a) De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P = Opgeleid als PIC of tweede piloot en als PF en PM

OTD = Voor deze oefening mogen andere opleidingshulpmiddelen worden gebruikt

X = Voor deze oefening moet een FFS worden gebruikt; anders moet een vliegtuig worden gebruikt indien geschikt voor de manoeuvre of procedure

P# = de opleiding moet worden aangevuld met inspectie van het vliegtuig onder toezicht

b) De praktijkopleiding moet ten minste worden uitgevoerd op het opleidingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd op elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (—>).

De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidingsuitrusting aan te geven:

A = vleugelvliegtuig

FFS = volledige vluchtnabootser (FFS)

FSTD = vluchtnabootsingsinstrument

c) De items met een sterretje (*) van sectie 3B en, voor meermotorig, sectie 6, mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen indien verlenging/hernieuwde afgifte van een IR is opgenomen in de vaardigheidstest of bekwaamheidsproof. Indien de items met een sterretje (*) niet uitsluitend op instrumenten worden uitgevoerd tijdens de vaardigheidstest of bekwaamheidsproof, en er geen sprake is van vrijstelling of IR-bevoegdheden, zal de klasse- of typebevoegdverklaring worden beperkt tot uitsluitend VFR.

d) Sectie 3A moet worden voltooid om een type- of meermotorige klassebevoegdverklaring voor uitsluitend VFR opnieuw geldig te verklaren in die gevallen waar de vereiste ervaring van 10 routesectoren binnen de voorafgaande twaalf maanden niet is gehaald. Sectie 3A is niet vereist indien sectie 3B wordt voltooid.

e) Daar waar de letter „M” in de kolom voor de vaardigheidstest/bekwaamheidsproof staat, betekent dit een verplichte oefening of een keuze daar waar meer dan één oefening voorkomt.

f) Er moet gebruik worden gemaakt van een FSTD voor de praktijkopleiding voor type- of ME-klassebevoegdverklaringen, indien die deel uitmaken van een goedgekeurde opleiding voor een type- of klassebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de goedkeuring van de opleiding:

i) de kwalificatie van de FSTD zoals uiteengezet in de desbetreffende vereisten van bijlage VI (Deel-ARA) en bijlage VII (deel-ORA);

ii) de kwalificaties van de instructeurs;

iii) het totaal aan FSTD-opleiding waarin de opleiding voorziet; en

iv) de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de piloten in opleiding.

▼ M8

- g) Piloten die houder zijn van bevoegdheden voor éénpilootoperaties en die voor het eerst bevoegdheden voor meerpilootbediening aanvragen, moeten:
- (1) een overbruggingscursus voltooien welke manoeuvres en procedures bevat, met inbegrip van MCC, alsook de oefeningen van sectie 7, met gebruikmaking „threat and error management” (het omgaan met dreiging en onjuiste beoordelingen), CRM en menselijke factoren bij een ATO; en
 - (2) slagen in een vaardigheidstest voor meerpilootbediening.
- h) Wanneer voor het eerst bevoegdheden voor éénpilootbediening worden gevraagd, worden piloten die houder zijn van bevoegdheden voor meerpilootbediening opgeleid bij een ATO en wordt gecontroleerd of zij de volgende aanvullende manoeuvres en procedures kunnen uitvoeren bij éénpilootbediening:
- (1) voor SE-vleugelvliegtuigen, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B; en
 - (2) voor ME-vleugelvliegtuigen, 1.6, sectie 6 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B;
- i) Piloten die houder zijn van bevoegdheden voor zowel éénpiloot- als meerpilootbediening overeenkomstig punten g) en h) mogen de bevoegdheden voor beide types bediening verlengen door een vaardigheidstest voor meerpilootbediening af te leggen, in aanvulling op de onder h), punten 1) en 2), bedoelde oefeningen voor éénpilootbediening, al naargelang van toepassing.
- j) Wanneer een vaardigheidstest of een bekwaamheidsproef wordt uitgevoerd bij uitsluitend meerpilootbediening, wordt de typebevoegdverklaring beperkt tot meerpilootbediening. De beperking wordt opgeheven als de piloten voldoen aan punt h).
- k) De opleiding, tests en proeven volgen de onderstaande tabel.
- (1) Opleiding bij een ATO, eisen voor tests en proeven voor éénpilootbevoegdheden
 - (2) Opleiding bij een ATO, eisen voor tests en proeven voor meerpilootbevoegdheden
 - (3) Opleiding bij een ATO, eisen voor tests en proeven voor piloten die houder zijn van éénpilootbevoegdheden en voor het eerst meerpilootbevoegdheden aanvragen (overbruggingscursus)
 - (4) Opleiding bij een ATO, eisen voor tests en proeven voor piloten die houder zijn van meerpilootbevoegdheden en voor het eerst éénpilootbevoegdheden aanvragen (overbruggingscursus)
 - (5) Opleiding bij een ATO en eisen voor proeven voor gecombineerde verlenging en vernieuwing van één- en meerpilootbevoegdheden.

▼ M14

	1)		2)		3)		4)		5)	
	<i>Type vluchtuitvoering</i>									
<i>Type luchtvaartuig</i>	SP		MP		SP → MP (eerste)		MP → SP (eerste)		SP + MP	
	<i>Opleiding</i>	<i>Test/Controle</i>	<i>Opleiding</i>	<i>Test/Controle</i>	<i>Opleiding</i>	<i>Test/Controle</i>	<i>Opleiding, test en controle (SE-vleugelvliegtuigen)</i>	<i>Opleiding, test en controle (ME-vleugelvliegtuigen)</i>	<i>SE-vleugelvliegtuigen</i>	<i>ME-vleugelvliegtuigen</i>
Eerste afgifte										
Alle (behalve complexe SP)	Secties 1-6	Secties 1-6	MCC CRM	Secties 1-6	MCC CRM	Secties 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B	1.6, sectie 6 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B		
complexe SP	1-7	1-6	Menselijke factoren TEM Secties 1-7		Menselijke factoren TEM Sectie 7					
Verlenging										
Alle	n.v.t.	Secties 1-6	n.v.t.	Secties 1-6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	MPO: Secties 1-7 (opleiding) Secties 1-6 (controle) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B	MPO: Delen 1-7 (opleiding) Secties 1-6 (controle) SPO: 1.6, sectie 6 en, voor zover van toepassing, één nadering uit sectie 3.B
Hernieuwing										
Alle	FCL.740	Secties 1-6	FCL.740	Secties 1-6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Opleiding: FCL.740 Controle: voor de verlenging	Opleiding: FCL.740 Controle: voor de verlenging

▼ **M12**

- l) Om PBN-bevoegdheden vast te stellen of in stand te houden, moet één nadering een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD.

In afwijking van bovenstaand punt, mogen de PBN-bevoegdheden van de piloot geen RNP APCH-oefeningen omvatten in gevallen waarin een bekwaamheidsproef voor de verlenging van PBN-bevoegdheden geen RNP APCH-oefening bevat. Deze beperking wordt opgeheven als de piloot een bekwaamheidsproef met inbegrip van een RNP APCH-oefening heeft afgelegd.

▼ **M8**

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGEL-VLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
SECTIE 1						
1	Vertrek	OTD				
1.1	Voorafgaand aan de vlucht, met inbegrip van: — documentatie; — massa en zwaartepunt; — weersinformatie; en — NOTAM.					
1.2	Controles voor de start					
1.2.1.	Extern	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Intern	OTD P#	P		M	
1.3	Motor starten: normale storingen.	P—>	—>		M	
1.4	Taxiën	P—>	—>		M	
1.5	Controles voor vertrek: motor opwarmen (indien van toepassing)	P—>	—>		M	
1.6	Opstijgprocedure: — normaal met vleugelklepinstellingen volgens het vlieghandboek; en — dwarswind (indien de omstandigheden dat toelaten).	P—>	—>		M	
1.7	Klimmen: — V_x/V_y ; — bochten naar bepaalde koersen; en — overgang naar horizontale vlucht.	P—>	—>		M	
1.8	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>			M	
SECTIE 2						
2	Luchtwerk (visuele meteorologische omstandigheden (VMC))	P—>	—>			
2.1	Rechtlijnige horizontale vlucht bij diverse vliegsnelheden, waaronder begrepen vliegen bij kritisch lage vliegsnelheid met en zonder vleugelkleppen (inclusief nadering tot V_{mca} , indien van toepassing)					

▼M8

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGEL-VLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
2.2	Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwarshelling)	P—>	—>		M	
2.3	Overtrekken en herstellen: i) overtrekken in de kruisvluchtconfiguratie; ii) naderen van overtrekken bij het dalen in een bocht in de naderingsconfiguratie en met vermogen; iii) naderen van overtrekken in de landingsconfiguratie en met vermogen; en iv) naderen van overtrekken, bocht tijdens de klimvlucht met vleugelkleppen in de startstand en klimvermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)	P—>	—>		M	
2.4	Bediening onder gebruikmaking van automatische piloot en stuurcommandosysteem (mag worden uitgevoerd in Sectie 3) indien van toepassing	P—>	—>		M	
2.5	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>		M	
SECTIE 3A						
3A	„En route”-procedures VFR	P—>	—>			
3A.1	(zie B.5, onder c) en d)) Vliegplan, gegist bestek en kaartlezen					
3A.2	Aanhouden van hoogte, koers en snelheid	P—>	—>			
3A.3	Oriëntatie, tijdplanning en herzien van ETA's	P—>	—>			
3A.4	Gebruik van radionavigatiehulpmiddelen (indien van toepassing)	P—>	—>			
3A.5	Vluchtbeheersing (vluchtlog, routinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijsafzetting)	P—>	—>			
3A.6	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>			
DEEL 3B						
3B	Instrumentvliegen	P—>	—>		M	
3B.1*	Vertrek onder IFR					

▼ M8

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGEL-VLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
		Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
3B.2*	„En route”-IFR	P—>	—>		M	
3B.3*	Wachtprocedures	P—>	—>		M	
3B.4*	3D-vluchtuitvoeringen tot aan een beslisingshoogte/-altitude van 200 voet (60 m) of tot aan hogere minima indien noodzakelijk voor de naderingsprocedure (de automatische piloot mag worden gebruikt tot aan het onderscheppen van het eindnaderingssegment van de verticale vliegroute)	P—>	—>		M	
3B.5*	2D-vluchtuitvoeringen tot een minimumdalingshoogte/-altitude (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Vlieg oefeningen waaronder begrepen een gesimuleerde uitval van het kompas en de vliegstandaanwijzer: — standaardbochten (Rate 1); en — herstellen vanuit ongewone vliegstanden.	P—>	—>		M	
3B.7*	Uitval van de localiser of het glijpad	P—>	—>			
3B.8*	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>		M	
	Opzettelijk blanco gelaten					
SECTIE 4						
4	Aankomst en landingen	P—>	—>		M	
4.1	Procedure bij aankomst op luchtvaartterrein					
4.2	Normale landing	P—>	—>		M	
4.3	Landing zonder vleugelkleppen	P—>	—>		M	
4.4	Landing met dwarswind (indien geschikte omstandigheden)	P—>	—>			
4.5	Glijlanding vanaf hoogstens 2 000 voet boven de baan (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)	P—>	—>			
4.6	Doorstart vanaf de minimumhoogte	P—>	—>		M	
4.7	Doorstart en landing 's nachts (indien van toepassing)	P—>	—>			
4.8	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>		M	
SECTIE 5						
5	Abnormale en noodprocedures (Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 4.)					

▼M8

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGEL-VLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
5.1	Afgebroken start bij een redelijke snelheid	P—>	—>		M	
5.2	Gesimuleerde motorstoring na opstijgen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		P		M	
5.3	Gesimuleerde noodlanding zonder vermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		P		M	
5.4	Gesimuleerde noodgevallen: i) brand of rook tijdens de vlucht; en ii) systeemstoringen waar van toepassing	P—>	—>			
5.5	Opleiding voor uitsluitend ME-vleugelvliegtuigen en TMG: afzetten en herstarten van de motor (op een veilige hoogte indien uitgevoerd in het luchtvaartuig)	P—>	—>			
5.6	contact met ATC — naleving, R/T-procedures					
SECTIE 6						
6	Gesimuleerde asymmetrische vlucht	P—>	—>X		M	
6.1*	(Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 5.) Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS of FNPT II)					
6.2*	Asymmetrische nadering en doorstart	P—>	—>		M	
6.3*	Asymmetrische nadering en landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht	P—>	—>		M	
6.4	contact met ATC — naleving, R/T-procedures	P—>	—>		M	
SECTIE 7						
7	UPRT					
7.1	Vliegmanoeuvres en -procedures					
7.1.1.	Manueel vliegen met en zonder stuurcommandosysteem (geen automatische piloot, geen automatisch gashendelsysteem, en bij verschillende besturingsmodi, voor zover van toepassing)	P—>	—>			
7.1.1.1	Bij verschillende snelheden (met inbegrip van trage vlucht) en altitudes binnen de limieten van de FSTD-opleiding.	P—>	—>			

▼ **M8**

TMG's EN EENPILOOTGECERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN, BEHALVE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSE OF TYPEBEVOEGDVERKLARING	
		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
7.1.1.2	Steile bochten met 45° helling, 180° tot 360° links en rechts	P—>	—>			
7.1.1.3	Bochten met en zonder spoilers	P—>	—>			
7.1.1.4	Procedurevliegen en -manoevreren op instrumenten, met inbegrip van instrumentvertrek en -aankomst, en visuele nadering	P—>	—>			
7.2	opleiding in het herstellen van upsets	P—>	—>			
7.2.1.	Herstellen van overtreksituaties in: <ul style="list-style-type: none"> — opstijgconfiguratie; — zuivere configuratie op lage altitude; — zuivere configuratie nabij de maximale vluchtuitvoeringsaltitude; en — landingsconfiguratie 	P—>	—>			
▼ M14						
7.2.2.	De volgende upsetoefeningen: <ul style="list-style-type: none"> — herstellen van „nose-high”-overtrek bij verschillende dwarshellingshoeken, en — herstellen van „nose-low”-overtrek bij verschillende dwarshellingshoeken. 	P	X			
			Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt			
▼ M8						
7.3	Doorstart met alle motoren actief* vanuit diverse fasen tijdens een instrumentnadering	P—>	—>			
7.4	Geweigerde landing met alle motoren actief: <ul style="list-style-type: none"> — vanaf diverse hoogten boven DH/MDH 15 m (50 voet) boven de baandrempel — na touchdown (afgebroken landing) — Bij vleugelvliegtuigen die niet als transportvliegtuig zijn gecertificeerd (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23), wordt de geweigerde landing met alle motoren actief ingezet onder MDH/A of na touchdown. 	P—>	—>			

▼ M8

6. Meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen en éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen

a) De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P = Opgeleid als PIC of tweede piloot en als PF en PM ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk.

OTD = Voor deze oefening mogen andere opleidingshulpmiddelen worden gebruikt

X = Voor deze oefening moet een FFS worden gebruikt; anders moet een vliegtuig worden gebruikt indien geschikt voor het manoeuvre of de procedure

P# = de opleiding moet worden aangevuld met inspectie van het vliegtuig onder toezicht

b) De praktijkopleiding moet ten minste worden uitgevoerd op het opleidingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (—>).

De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidingsuitrusting aan te geven:

A = vleugelvliegtuig

FFS = volledige vluchtnabootser (FFS)

FSTD = vluchtnabootsingsinstrument

c) De items met een sterretje (*) mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen.

▼ M12

d) Wanneer de letter „M” in de kolom voor de vaardigheidstest/bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft of een keuze daar waar meer dan één oefening voorkomt.

▼ M8

e) Er zal een FFS worden gebruikt voor praktijkopleiding en tests indien de FFS deel uitmaakt van een goedgekeurde opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de goedkeuring van de opleiding:

i) de kwalificaties van de instructeurs;

ii) de kwalificatie en de hoeveelheid opleiding die is verstrekt tijdens de cursus in een FSTD; en

iii) de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de piloten in opleiding.

f) De manoeuvres en procedures moeten MCC bevatten voor meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen en voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen bij meerpilootbediening.

g) De manoeuvres en procedures moeten worden uitgevoerd in de rol van éénpiloot voor éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen in éénpilootoperaties.

h) In het geval van éénpiloot-gecertificeerde complexe vleugelvliegtuigen met groot prestatievermogen, wanneer een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef wordt uitgevoerd in meerpilootbediening, zal de typebevoegdverklaring tot meerpilootbediening worden beperkt. Als de bevoegdheden voor éénpilootbediening moeten worden verkregen, moeten de manoeuvres/procedures in 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 en tevens ten minste één van de manoeuvres/procedures uit sectie 3.4 worden voltooid bij éénpilootbesturing.

i) In het geval van een beperkte typebevoegdverklaring die is afgegeven overeenkomstig ► **M14** FCL.720.A(c) ◀, moeten de kandidaten voldoen aan dezelfde eisen als andere kandidaten voor de typebevoegdverklaring, met uitzondering van de praktische oefeningen met betrekking tot de opstijg- en landingsfasen.

▼ **M12**

- j) Om PBN-bevoegdheden vast te stellen of in stand te houden moet één nadering een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD.

In afwijking van bovenstaand punt, mogen de PBN-bevoegdheden van de piloot geen RNP APCH-oefeningen omvatten in gevallen waarin een bekwaamheidsproef voor de verlenging van PBN-bevoegdheden geen RNP APCH-oefening bevat. Deze beperking wordt opgegeven indien de piloot een bekwaamheidsproef met inbegrip van een RNP APCH-oefening heeft afgelegd.

▼ **M8**

MEERPILOOT-GE CERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GE CERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures		FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
SECTIE 1						
1	Vluchtvoorbereiding	OTD				
1.1.	Prestatieberekening	P				
1.2.	Uitwendige visuele inspectie van het vleugelvliegtuig; locatie van elk item en doel van de inspectie	OTD P#	P			
1.3.	Inspectie van de cockpit	P————>	————>			
1.4.	Gebruik van checklist voor het starten van de motoren, startprocedures, controle van radio en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefrequenties	P————>	————>		M	
1.5.	Taxiën conform instructies van de luchtverkeersleiding of de instructeur	P————>	————>			
1.6.	Controles voor de start	P————>	————>		M	
SECTIE 2						
2	Start	P————>	————>			
2.1.	Normale start met verschillende instellingen van de vleugelkleppen, inclusief versnelde start					
2.2*	Instrumentstart; overgang naar instrumentvliegen is vereist tijdens rotatie of onmiddellijk na het loskomen van de grond	P————>	————>			
2.3.	Opstijgen met dwarswind	P————>	————>			
2.4.	Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)	P————>	————>			
2.5.	Opstijgen met gesimuleerde motorstoring:	P————>	————>			
2.5.1*	kort na het bereiken van V2					

▼M8

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
(In vliegtuigen die niet als transportvliegtuigen of als commutervliegtuigen zijn gecertificeerd, mag de motorstoring niet worden gesimuleerd tot een minimumhoogte van 500 ft boven het einde van de startbaan is bereikt. In vliegtuigen met dezelfde prestatie als een transportvliegtuig m.b.t. startmassa en luchtdichtheidshoogte, mag de instructeur de motorstoring kort na het bereiken van V2 simuleren)					
2.5.2* tussen V1 en V2	P	X		Alleen M FFS	
2.6. Afgebroken start bij een redelijke snelheid vóór het bereiken van V1	P—>	—>X		M	
SECTIE 3					
3 Vliegmanoeuvres en -procedures	P—>	—>			
3.1. Manueel vliegen met en zonder stuurcommandosysteem (geen automatische piloot, geen automatisch gashendelsysteem, en bij verschillende besturingsmodi, voor zover van toepassing)	P—>	—>			
3.1.1. Bij verschillende snelheden (met inbegrip van trage vlucht) en altitudes binnen de limieten van de FSTD-opleiding.	P—>	—>			
3.1.2. Steile bochten met 45° helling, 180° tot 360° links en rechts	P—>	—>			
3.1.3. Bochten met en zonder spoilers	P—>	—>			
3.1.4. Procedurevliegen en -manoevreren op instrumenten, met inbegrip van instrumentvertrek en -aankomst, en visuele nadering	P—>	—>			
3.2. Veranderen van trim en machtrillingen (indien van toepassing) en overige specifieke vliegeigenschappen van het vliegtuig (bijv. Dutch Roll)	P—>	—>X Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt		Alleen FFS	

▼M8

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
3.3. Normale werking van systemen en van het paneel voor de boordwerktuigkundige (indien van toepassing)	OTD P————>	————>			
3.4. Normale en abnormale werking van de volgende systemen:				M	Een verplicht minimum van 3 abnormale items moet worden geselecteerd uit 3.4.0 t/m 3.4.14
3.4.0. Motor (indien noodzakelijk propeller)	OTD P————>	————>			
3.4.1. Onder druk zetten en airco	OTD P————>	————>			
3.4.2. Pitot-/statisch systeem	OTD P————>	————>			
3.4.3. Brandstofsysteem	OTD P————>	————>			
3.4.4. Elektrisch systeem	OTD P————>	————>			
3.4.5. Hydraulisch systeem	OTD P————>	————>			
3.4.6. Besturings- en trimsysteem	OTD P————>	————>			
3.4.7. Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijderingssysteem, voorruitverwarming	OTD P————>	————>			
3.4.8. Automatische piloot/stuurcommandosysteem	OTD P————>	————>		M (enkel voor éénpilootbediening)	
3.4.9. Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en apparatuur ter verbetering van de stabiliteit	OTD P————>	————>			

▼M8

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
3.4.10. Grondnaderingswaarschuwingssysteem, weerradar, radiohoogtemeter, transponder	P————>	————>			
3.4.11. Radio's, navigatie-uitrusting, instrumenten, vluchtregelsysteem	OTD P————>	————>			
3.4.12. Landingsgestel en remmen	OTD P————>	————>			
3.4.13. Vleugelvoorrandklep- en -achterrandsklepsysteem	OTD	————>			
3.4.14. Hulpaggregaat (APU)	OTD P————>	————>			
Opzettelijk blanco gelaten					
3.6. Abnormale en noodprocedures:				M	Een verplicht minimum van 3 items moet worden geselecteerd uit 3.6.1 t/m 3.6.9
3.6.1. Brandoefeningen bijv. motor, APU, cabine, vrachtruim, cockpit, vleugel en elektrische branden inclusief evacuatie	P————>	————>			
3.6.2. Rookbeheersing en -verwijdering	P————>	————>			
3.6.3. Motorstoringen, uitzetten en herstarten op veilige hoogte	P————>	————>			
3.6.4. Brandstof lozen (gesimuleerd)	P————>	————>			
3.6.5. Windschering bij start/landing	P	X		Alleen FFS	
3.6.6. Gesimuleerde cabinedrukstoring/nooddaling	P————>	————>			
3.6.7. Uitval van een bemanningslid	P————>	————>			
3.6.8. Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek (AFM)	P————>	————>			

▼M8

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
3.6.9. TCAS-incident	OTD P————>	Er mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt		Alleen FFS	
3.7. opleiding in het herstellen van upsets 3.7.1. Herstellen van overtreksituaties in: — opstijgconfiguratie; — zuivere configuratie op lage altitude; — zuivere configuratie nabij de maximale vluchtuitvoeringsaltitude; en — landingsconfiguratie.	P FFS die alleen gekwalificeerd is voor de opleidingstaak	X Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt			
3.7.2. De volgende upsetoefeningen: — herstellen van nose-high overtrek bij verschillende dwarshellingshoeken; en — herstellen van „nose-low”-overtrek bij verschillende dwarshellingshoeken	P FFS die alleen gekwalificeerd is voor de opleidingstaak	X Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt		Alleen FFS	
3.8. Instrumentvliegprocedures					
3.8.1.* Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P————>	————>		M	
3.8.2* Wachtprocedures	P————>	————>			
3.8.3* 3D-operaties tot aan een DH/A van 200 voet (60 m) of tot aan hogere minima indien noodzakelijk voor de naderingsprocedure					
3.8.3.1. *Handmatig, zonder stuurcommandosysteem	P————>	————>		M (alleen vaardigheidstest)	

Opmerking: Volgens het vlieghandboek kan voor RNP APCH-procedures het gebruik van de automatische piloot of het stuurcommandosysteem noodzakelijk zijn. Bij de keuze van de handmatig te vliegen procedure wordt met dergelijke beperkingen rekening gehouden (kies, bijvoorbeeld, een ILS voor 3.8.3.1 in geval van een dergelijke beperking in het vlieghandboek).

▼ **M8**

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
3.8.3.2. *Handmatig, met stuurcommandosysteem	P—>	—>			
3.8.3.3. *Met automatische piloot	P—>	—>			

▼ **M12**

3.8.3.4.* Handmatig, met een motor gesimuleerd buiten werking tijdens de eindnadering, ofwel tot aan het landingsdoelpunt ofwel gedurende de volledige afgebroken-naderingsprocedure (voor zover van toepassing), beginnend: i) vóór het passeren van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein, alsmede ii) na het passeren van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein. In vleugelvliegtuigen die niet als transportvliegtuig (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23) gecertificeerd zijn, moet de nadering met gesimuleerde motorstoring en de daaropvolgende doorstart worden begonnen in samenhang met de 2D-nadering, zoals bepaald in punt 3.8.4. De doorstart moet worden aangevangen bij het bereiken van de gepubliceerde hindernisvrije altitude/hoogte (OCH/A), echter niet na het bereiken van een MDH/A van 500 voet boven de baandrempelhoogte. In vleugelvliegtuigen met dezelfde prestatie als een transportvliegtuig betreffende startmassa en luchtdichtheidshoogte kan de instructeur de motorstoring simuleren conform oefening 3.8.3.4.	P —>	—>		M	

▼ **M8**

3.8.4* 2D-vluchtuitvoeringen tot aan de MDH/A	P*—>	—>		M	
3.8.5. Circlingnadering onder de volgende omstandigheden:	P*—>	—>			

▼M8

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
	Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A
<p>(a)* nadering tot de toegestane minimale circlingnaderingshoogte boven zeeniveau op het betreffende luchtvaartterrein conform de lokale instrumentnaderingsfaciliteiten onder gesimuleerde instrumentvlieg-omstandigheden;</p> <p>gevolgd door:</p> <p>b) circlingnadering naar een andere baan ten minste 90° uit de middellijn vanaf de eindnadering gebruikt in item (a), op de toegestane minimale circlingnaderingshoogte.</p> <p><i>Opmerking:</i> als (a) en (b) niet mogelijk zijn om ATC-redenen, kan een gesimuleerd slechtzichtpatroon worden uitgevoerd.</p>					
3.8.6. Visuele naderingen	P—>	—>			
SECTIE 4					
4 Procedures voor afgebroken nadering					
4.1. Doorstart met alle motoren in werking* tijdens een 3D-operatie bij het bereiken van de beslissingshoogte	P*—>	—>			
4.2. Doorstart met alle motoren actief* vanuit diverse fasen tijdens een instrumentnadering	P*—>	—>			
4.3. Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*—>	—>			
4.4* Handmatige doorstart met de kritische motor gesimuleerd buiten werking na een instrumentnadering bij het bereiken van de DH, MDH of MAPt	P*—>	—>		M	
4.5. Geweigerde landing met alle motoren actief:	P—>	—>			
— vanaf diverse hoogten onder DH/MDH;					
— na touchdown (afgebroken landing)					

▼M8

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
Bij vleugelvliegtuigen die niet als transportvliegtuig zijn gecertificeerd (JAR/FAR 25) of als commutervliegtuig (SFAR 23), wordt de geweigerde landing met alle motoren actief ingezet onder MDH/A of na touchdown.					
SECTIE 5					
5 Landingen 5.1. Normale landingen* met visuele referentie vastgesteld bij het bereiken van de DA/H volgend op een instrumentnadering	P				
5.2. Landing met gesimuleerd vastgelopen horizontaal stabilo in elke out-of-trim positie	P————>		Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt	Alleen FFS	
5.3. Dwarswindlandingen (luchtvaartuig, indien uitvoerbaar)	P————>	————>			
5.4. Verkeerspatroon en landing zonder of met gedeeltelijk geselecteerde vleugelvoorrandkleppen en -achtterrandkleppen	P————>	————>			
5.5. Landing met kritische motor gesimuleerd buiten werking	P————>	————>		M	
5.6. Landing met twee motoren buiten werking: — vliegtuigen met drie motoren: de middenmotor en één buitenmotor voor zover uitvoerbaar conform gegevens van het AFM; en — vliegtuigen met vier motoren: twee motoren aan één zijde	P	X		M Alleen FFS (alleen vaardigheidstest)	

Algemene opmerkingen:

Bijzondere eisen voor de aanvulling van een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte (DH) van minder dan 200 voet (60 m), d.w.z. CAT II/III-vluchtuitvoeringen.

▼M8

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
SECTIE 6					
<p>Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een DH van minder dan 60 m (200 ft) (CAT II/III)</p> <p>De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale opleidingseisen om instrumentnaderingen toe te staan tot een DH van minder dan 60 m (200 ft). Tijdens de volgende instrumentnaderingen en afgebroken-naderingsprocedures moet gebruik worden gemaakt van alle vliegtuiguitrusting die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft).</p>					
6.1* Afgebroken start op minimaal toegestane zichtbare baanlengte (RVR)	P*—>	—>X	Voor deze oefening mag geen vleugelvliegtuig worden gebruikt	M*	
6.2* CAT II/III-naderingen: onder gesimuleerde instrumentvlieg-omstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning (taakverdeling, afroepprocedures, wederzijds toezicht, informatie-uitwisseling en ondersteuning) moeten in acht worden genomen.	P—>	—>		M	
6.3* Doorstart: na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH. De opleiding moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windschering, te grote afwijking van naderingslimieten voor een succesvolle nadering door het vliegtuig, en grond-/boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect.	P—>	—>		M*	

▼M8

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE VLEUGELVLIEGTUIGEN EN ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE COMPLEXE VLEUGELVLIEGTUIGEN MET GROOT PRESTATIEVERMOGEN	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR ATPL/MPL/TYPEBEVOEGDVERKLARING	
Manoeuvres/procedures	FSTD	A	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Getest of beproefd in FSTD of A	Initialen examiner na voltooiing test of proef
6.4* Landing(en): met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidingssysteem, moet een automatische landing worden uitgevoerd.	P————>	————>		M	

OPMERKING: CAT II/III-vluchttuitvoeringen dienen te worden verricht overeenkomstig de operationele regels.

7. Klassebevoegdverklaringen — water

Sectie 6 moet worden voltooid om een meermotorige klassebevoegdverklaring water voor uitsluitend VFR opnieuw geldig te verklaren in die gevallen waar de vereiste ervaring van 10 routesectoren binnen de voorafgaande twaalf maanden niet is gehaald.

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSEBEVOEGDVERKLARING
Manoeuvres/procedures	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen van de examiner na voltooiing test
SECTIE 1		
1 Vertrek		
1.1. Voorafgaand aan de vlucht, met inbegrip van: <ul style="list-style-type: none"> — documentatie; — massa en zwaartepunt; — weersinformatie; en — NOTAM. 		
1.2. Controles voor de start Buiten/binnen		
1.3. Motor starten en stilleggen Normale storingen		
1.4. Taxiën		
1.5. Planeren		
1.6. Aanmeren: <ul style="list-style-type: none"> Strand Aanlegsteiger Boei 		
1.7. Varen met uitgeschakelde motor		

▼ **M8**

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSEBEVOEGDVERKLARING
Manoeuvres/procedures	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen van de examinator na voltooiing test
1.8. Controles voor vertrek: Motor opwarmen (indien van toepassing)		
1.9. Opstijgprocedure: — normaal met vleugelklepinstellingen volgens het vlieghandboek; en — dwarswind (indien de omstandigheden dat toelaten).		
1.10. Klimmen: — bochten naar bepaalde koersen — overgang naar horizontale vlucht		
1.11. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 2		
2 Luchtwerk (VFR)		
2.1. Rechthoekige horizontale vlucht bij diverse vliegsnelheden, waaronder begrepen vliegen bij kritisch lage vliegsnelheid met en zonder vleugelkleppen (inclusief nadering tot VMCA, indien van toepassing)		
2.2. Steile bochten (360° links en rechts bij 45° dwarshelling)		
2.3. Overtrekken en herstellen: i) overtrekken in de kruisvluchtconfiguratie; ii) naderen van overtrekken bij het dalen in een bocht in de naderingsconfiguratie en met vermogen; iii) naderen van overtrekken in de landingsconfiguratie en met vermogen; en iv) naderen van overtrekken, bocht tijdens de klimvlucht met vleugelkleppen in de startstand en klimvermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen).		
2.4. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 3		
3 „En route”-procedures VFR		
3.1. Vliegplan, gegist bestek en kaartlezen		
3.2. Aanhouden van hoogte, koers en snelheid		

▼ **M8**

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSEBEVOEGDVERKLARING
Manoeuvres/procedures	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen van de examinator na voltooiing test
3.3. Oriëntatie, tijdplanning en herzien van ETA's		
3.4. Gebruik van radionavigatiehulpmiddelen (indien van toepassing)		
3.5. Vluchtbeheersing (vluchtlog, routinecontroles inclusief brandstof, systemen en ijsafzetting)		
3.6. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 4		
4 Aankomsten en landingen		
4.1. Procedure bij aankomst op luchtvaartterrein (enkel amfibietoestellen)		
4.2. Normale landing		
4.3. Landing zonder vleugelkleppen		
4.4. Landing met dwarswind (indien geschikte omstandigheden)		
4.5. Glijlanding vanaf hoogstens 2 000' boven het water (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		
4.6. Doorstart vanaf de minimumhoogte		
4.7. Landing op stil water Landing op ruw water		
4.8. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 5		
5 Abnormale en noodprocedures (Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 4.)		
5.1. Afgebroken start bij een redelijke snelheid		
5.2. Gesimuleerde motorstoring na opstijgen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		
5.3. Gesimuleerde noodlanding zonder vermogen (alleen éénmotorige vleugelvliegtuigen)		

▼ **M8**

KLASSEBEVOEGDVERKLARING WATER	PRAKTISCHE OPLEIDING	VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF VOOR EEN KLASSEBEVOEGDVERKLARING
Manoeuvres/procedures	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Initialen van de examinator na voltooiing test
5.4. Gesimuleerde noodgevallen: i) brand of rook tijdens de vlucht; en ii) systeemstoringen, waar van toepassing		
5.5. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		
SECTIE 6		
6 Gesimuleerde asymmetrische vlucht (Deze sectie mag worden gecombineerd met secties 1 t/m 5.)		
6.1. Gesimuleerde motorstoring gedurende de start (op veilige hoogte, tenzij uitgevoerd in een FFS en FNPT II)		
6.2. Afzetten en herstarten van de motor (alleen ME-vaardigheidstest)		
6.3. Asymmetrische nadering en doorstart		
6.4. Asymmetrische nadering en landing, waarbij het vliegtuig volledig tot stilstand wordt gebracht		
6.5. contact met ATC — naleving, R/T-procedures		

C. Specifieke eisen voor de categorie helikopters

- In het geval van een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaringen en de ATPL moeten de kandidaten slagen voor secties 1 t/m 4 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 5 items moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 5 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer kandidaten zakken voor een item van de herkansingstest of -proef of voor items waarvoor zij reeds waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.
- In het geval van een bekwaamheidsproef voor een IR moeten de kandidaten slagen voor sectie 5 van de bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 3 items moeten zij de volledige sectie 5 opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 3 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer kandidaten zakken voor een item van de herkansingproef, of voor andere items van sectie 5 waarvoor zij reeds waren geslaagd, moeten zij de volledige proef opnieuw afleggen.

▼M8

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VliegTEST

3. Kandidaten dienen blijk te geven van de vaardigheid om:
- de helikopter binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - te allen tijde de helikopter onder controle te houden zodat op geen enkel moment twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre;
 - procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid, indien van toepassing, te begrijpen en toe te passen; en
 - effectief met de andere bemanningsleden te communiceren, indien van toepassing.
4. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het vlieggedrag en de prestaties van de gebruikte helikopter.

a) Limieten tijdens het IFR-vliegen

Hoogte

in het algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissings-hoogte/-altitude	+ 50 voet/- 0 voet
minimale dalingshoogte/MAP/altitude	+ 50 voet/- 0 voet

Volgen van grondkoersen

m.b.v. radiohulpmiddelen	± 5°
Voor hoekafwijkingen	Halve schaaluitslag, azimut en glijpad (bv. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) en 3D (LNAV/VNAV) „lineaire” zijdelingse afwijkingen	De koerslijnfout/-afwijking wordt onder normale omstandigheden beperkt tot $\pm \frac{1}{2}$ van de RNP-waarde die aan de procedure verbonden is. Korte afwijkingen van die norm met een maximum van eenmaal de RNP-waarde zijn toegestaan.
3D lineaire verticale afwijkingen (bv. RNP APCH (LNAV/VNAV) met gebruik van BaroVNAV)	nooit meer dan - 75 voet onder het verticale profiel, en niet meer dan + 75 voet boven het verticale profiel op of onder 1 000 voet boven het luchtvaartterrein.

Omschrijving

alle motoren in werking	± 5°
met gesimuleerde motorstoring	± 10°

Toerental

alle motoren in werking	± 5 knopen
met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/- 5 knopen

▼ M8

b) Limieten tijdens het VFR-vliegen

Hoogte	
in het algemeen	± 100 voet
Omschrijving	
Normale vluchttuitvoeringen	± 5°
Abnormale vluchttuitvoeringen/noodgevallen	± 10°
Toerental	
in het algemeen	± 10 knopen
Met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/-5 knopen
Gronddrift	
T.O. stilhangen (hoveren) I.G.E.	± 3 voet
Landing	± 2 voet (met 0 voet achterwaartse of zijwaartse vlucht)

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

ALGEMEEN

5. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P = opgeleid als PIC voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor éénvlieger-gecertificeerde helikopters (SPH) of opgeleid als PIC of tweede piloot en als PF en PNF voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor meervlieger-gecertificeerde helikopters (MPH).

6. De praktijkopleiding moet ten minste worden uitgevoerd op het opleidings-uitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (—>).

De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidingsuitrusting aan te geven:

FFS = volledige vluchtnabootser (FFS)

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

H = helikopter

7. De items met een sterretje (*) moeten worden gevlogen in werkelijke of gesimuleerde IMC, enkel door kandidaten in het kader van een verlenging of hernieuwde afgifte van een IR(H) of de uitbreiding van de bevoegdheden van die bevoegdverklaring naar een ander type.

8. Instrumentvliegprocedures (sectie 5) moeten enkel worden uitgevoerd door kandidaten in het kader van een verlenging of hernieuwde afgifte van een IR(H) of de uitbreiding van de bevoegdheden van die bevoegdverklaring naar een ander type. Een FFS of een FTD 2/3 mag voor dit doel worden gebruikt.

▼ M12

8a. Om PBN-bevoegdheden vast te stellen of in stand te houden, moet één nadering een RNP APCH zijn. Wanneer een RNP APCH niet haalbaar is, moet de nadering worden uitgevoerd in een naar behoren uitgeruste FSTD.

In afwijking van bovenstaand punt, mogen de PBN-bevoegdheden van de piloot geen RNP APCH-oefeningen omvatten in gevallen waarin een bekwaamheidsproef voor de verlenging van PBN-bevoegdheden geen RNP APCH-oefening bevat. Deze beperking wordt opgeheven indien de piloot een bekwaamheidsproef met inbegrip van een RNP APCH-oefening heeft afgelegd.

▼M8

9. Wanneer de letter „M” in de kolom van de vaardigheidstest/bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.
10. Er zal een FSTD worden gebruikt voor praktijkopleiding en de tests indien de FSTD deel uitmaakt van een opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de opleiding:
- de kwalificatie van de FSTD zoals uiteengezet in de desbetreffende ver-eisten van bijlage VI (Deel-ARA) en bijlage VII (deel-ORA);
 - de kwalificaties van de instructeur en examiner;
 - het totaal aan FSTD-opleiding waarin de opleiding voorziet;
 - de kwalificaties en voorgaande ervaring op soortgelijke types van de piloten in opleiding; en
 - het totaal aan pilootervaring onder toezicht voorzien na de afgifte van de nieuwe typebevoegdverklaring.

MEERPILOOT-GECEERTIFICEERDE HELIKOPTERS

11. Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegd-verklaring voor meerpiloot-gecertificeerde helikopters en ATPL(H) moeten enkel secties 1 t/m 4 afleggen, en sectie 6 indien van toepassing.
12. Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor meerpiloot-gecertificeerde heli-kopters moeten enkel secties 1 t/m 4 afleggen, en sectie 6 indien van toe-passing.

MEERPILOOT/ÉÉNPILOOT-GECEERTIFICEERDE HELIKOP-TERS	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
Manoeuvres/procedures					
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht					
1.1		P		M (indien uitgevoerd in de heli-kopter)	
1.2	P	—>		M	
1.3	P	—>		M	
1.4	P	—>		M	
1.5	P	—>		M	

▼M8

MEERPILOOT/ÉENPILOOT-GECEERTIFICEERDE HELIKOPTERS		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en —procedures						
2.1	Starts (diverse profielen)	P	—>		M	
2.2	Starts & landingen op glooiingen of met dwarswind	P	—>			
2.3	Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)	P	—>			
2.4	Start met gesimuleerde motorstoring kort voor het bereiken van TDP of DPATO	P	—>		M	
2.4.1.	Start met gesimuleerde motorstoring kort na het bereiken van TDP of DPATO	P	—>		M	
2.5	Bochten tijdens klimvlucht en daalvlucht naar opgegeven koersen	P	—>		M	
2.5.1.	Bochten met 30° dwarshelling, 180° tot 360° linksom en rechtsom, uitsluitend op instrumenten	P	—>		M	
2.6	Daling in autorotatie	P	—>		M	
2.6.1.	Voor éénmotorige helikopters (SEH) landing in autorotatie of voor meermotorige helikopters (MEH)	P	—>		M	
2.7	Landingen, diverse profielen	P	—>		M	
2.7.1.	Doorstart of landing volgend op gesimuleerde motorstoring vóór LDP of DPBL	P	—>		M	
2.7.2.	Landing volgend op gesimuleerde motorstoring na LDP of DPBL	P	—>		M	
SECTIE 3 — Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures						
3	Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures:				M	Uit deze sectie moeten minstens 3 items worden gekozen
3.1	Motor	P	—>			
3.2	Airconditioning (verwarming, ventilatie)	P	—>			

▼M8

MEERPILOOT/ÉENPILOOT-GE Certificeerde Helikopters		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
3.3	Pitot-/statisch systeem	P	—>			
3.4	Brandstofsysteem	P	—>			
3.5	Elektrisch systeem	P	—>			
3.6	Hydraulisch systeem	P	—>			
3.7	Besturings- en trimsysteem	P	—>			
3.8	Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijdering	P	—>			
3.9	Automatische piloot/stuurcommandosysteem	P	—>			
3.10	Stabiliteitvergroten de apparatuur	P	—>			
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder	P	—>			
3.12	Gebiedsnavigatiesysteem	P	—>			
3.13	Landingsgestel	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Radio, navigatie-uitrusting, instrumenten en vluchtregelsysteem	P	—>			
DEEL 4 — Abnormale en noodprocedures						
4	Abnormale en noodprocedures				M	Uit deze sectie moeten minstens 3 items worden gekozen
4.1	Brandbestrijdingsoefeningen (waaronder evacuatie indien van toepassing)	P	—>			
4.2	Rookbeheersing en -verwijdering	P	—>			
4.3	Motorstoringen, uitzetten en herstarten op veilige hoogte	P	—>			
4.4	Brandstof lozen (gesimuleerd)	P	—>			
4.5	Storing van staartrotorbesturing (indien van toepassing)	P	—>			
4.5.1.	Uitvallen van staartrotor (indien van toepassing)	P	Voor deze oefening mag geen helikopter worden gebruikt			

▼M8

MEERPILOOT/ÉENPILOOT-GE Certificeerde Helikopters		PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
4.6	Uitval van een bemanningslid — enkel MPH	P	—>			
4.7	Storingen in de aandrijving	P	—>			
4.8	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	—>			
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)						
5.1	Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is vereist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	—>*			
5.1.1.	Gesimuleerde motorstoring tijdens het vertrek	P*	—>*		M*	
5.2	Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P*	—>*		M*	
5.3	Wachtprocedures	P*	—>*			
5.4	3D-operaties tot aan een DH/A van 200 voet (60 m) of tot aan hogere minima indien noodzakelijk voor de naderingsprocedure	P*	—>*			
5.4.1.	Handmatig, zonder stuurcommandosysteem. Opmerking: Volgens het vlieghandboek kan voor RNP APCH-procedures het gebruik van de automatische piloot of het stuurcommandosysteem noodzakelijk zijn. Bij de keuze van de handmatig te vliegen procedure wordt met die beperkingen rekening gehouden (kies, bijvoorbeeld, een ILS voor 5.4.1 in het geval van een dergelijke beperking in het vlieghandboek).	P*	—>*		M*	
5.4.2.	Handmatig, met stuurcommandosysteem	P*	—>*		M*	
5.4.3.	Met gekoppelde automatische piloot	P*	—>*			
5.4.4.	Handmatig, met één motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vóór het passeren van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein tot aan het landingsdoelpunt of totdat de afgebroken-naderingsprocedure is voltooid.	P*	—>*		M*	

▼M8

MEERPILOOT/ÉÉNPILOOT-GE Certificeerde Helikopters	PRAKTISCHE OPLEIDING			VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	FSTD	H	Initialen van instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FSTD of H	Initialen van de examiner na voltooiing test
Manoeuvres/procedures					
5.5 2D-vluchtuitvoeringen tot aan de MDA/H	P*	—>*		M*	
5.6 Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/H of MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1. Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*	—>*			
5.6.2. Doorstart met een motor gesimuleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/H of MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7 Autorotatie in IMC met vermogensherstel	P*	—>*		M*	
5.8 Herstellen vanuit ongewone vliegstanden	P*	—>*		M*	
SECTIE 6 — Gebruik van facultatieve uitrusting					
6 Gebruik van facultatieve uitrusting	P	—>			

D. Specifieke eisen voor de categorie powered-lift luchtvaartuigen

- In het geval van vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor powered-lift luchtvaartuigen moeten de kandidaat slagen voor secties 1 t/m 5 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 5 items moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 5 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer kandidaten zakken voor een item van de herkansingstest of -proef of voor items waarvoor zij reeds waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.

TOEGESTANE AFWIJINGEN BIJ DE VliegTEST

- Kandidaten dienen blijk te geven van de vaardigheid om:
 - het powered-lift luchtvaartuig binnen zijn limieten te bedienen;
 - alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap
 - luchtvaartkundige kennis toe te passen;

▼M8

- e) te allen tijde het powered-lift luchtvaartuig onder controle te houden zodat op geen enkel moment twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre;
- f) procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en
- g) effectief met de andere bemanningsleden te communiceren.
3. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte powered-lift luchtvaartuig.

a) Limieten tijdens het IFR-vliegen

Hoogte	
in het algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissingshoogte/-altitude	+ 50 voet/– 0 voet
minimale dalingshoogte/altitude	+ 50 voet/– 0 voet
Volgen van grondkoersen	
m.b.v. radiohulpmiddelen	± 5°
Precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad
Omschrijving	
Normale vluchtuitvoeringen	± 5°
Abnormale vluchtuitvoeringen/noodgevallen	± 10°
Toerental	
in het algemeen	± 10 knopen
Met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/– 5 knopen

b) Limieten tijdens het VFR-vliegen:

Hoogte	
in het algemeen	± 100 voet
Omschrijving	
Normale vluchtuitvoeringen	± 5°
Abnormale vluchtuitvoeringen/noodgevallen	± 10°
Toerental	
in het algemeen	± 10 knopen
Met gesimuleerde motorstoring	+ 10 knopen/– 5 knopen
Gronddrift	
T.O. stilhangen (hoveren) I.G.E.	± 3 voet
Landing	± 2 voet (met 0 voet achterwaartse of zijwaartse vlucht)

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

4. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:

P = Opgeleid als PIC of tweede piloot en als PF en PM ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk

5. De praktijkopleiding moet ten minste worden uitgevoerd op het opleidingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (—>).

▼ **M8**

6. De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidings-uitrusting aan te geven:

FFS = volledige vluchtnabootser (FFS)

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

OTD = Andere opleidingshulpmiddel

PL = Powered-lift luchtvaartuig

- a) Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moeten slagen voor secties 1 t/m 5 en, indien van toepassing, sectie 6.
- b) Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor powered-lift luchtvaartuigen moeten slagen voor secties 1 t/m 5, en indien van toepassing, sectie 6 en/of sectie 7.
- c) De items met een sterretje (*) mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen. Indien tijdens de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef niet aan deze voorwaarde wordt voldaan, zal de typebevoegdverklaring worden beperkt tot uitsluitend VFR.
7. Wanneer de letter „M” in de kolom van de vaardigheidstest/bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.
8. Voor praktijkopleiding en tests worden FSTD's gebruikt als zij deel uitmaken van een goedgekeurde opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de goedkeuring van de opleiding:
- a) de kwalificatie van de FSTD's zoals uiteengezet in de desbetreffende vereisten van bijlage VI (Deel-ARA) en bijlage VII (deel-ORA); en
- b) de kwalificaties van de instructeur.

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examinator na voltooiing test
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht								
1.1	Uitwendige visuele inspectie van het powered-lift luchtvaartuig; locatie van elk item en doel van de inspectie				P			
1.2	Inspectie van de cockpit	P	—>	—>	—>			
1.3	Startprocedures, controle van radio- en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefrequenties	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Taxiën in overeenstemming met luchtverkeersleidingsinstructies of op aanwijzing van een instructeur		P	—>	—>			
1.5	Procedures en controles voor de start, waaronder vermogenscontrole	P	—>	—>	—>		M	

▼M8

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examinator na voltooiing test
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en —procedures								
2.1	Normale VFR-startprofielen: Operaties op de startbaan (korte start en landing, STOL, en verticale start en landing, VTOL), ook bij dwarswind Verhoogde helihavens Helihavens op grondniveau		P	—>	—>		M	
2.2	Start met maximale startmassa (werkelijke of gesimuleerde maximale startmassa)		P	—>				
2.3.1.	Afgebroken start: — tijdens operaties op een startbaan; — tijdens operaties op een verhoogde helihaven; en — tijdens operaties op grondniveau.		P	—>			M	
2.3.2.	Start met gesimuleerde motorstoring na het beslissingspunt: tijdens operaties op een startbaan; tijdens operaties op een verhoogde helihaven; en tijdens operaties op grondniveau.		P	—>			M	
2.4	Daling in autorotatie in helikoptermodus naar de grond (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			M FFS alleen	
2.4.1.	Daling met windmilling in vleugelvliegtuigmodus (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)		P	—>			M FFS alleen	
2.5	Normale VFR-landingsprofielen: operaties op de startbaan (STOL en VTOL) verhoogde helihavens helihavens op grondniveau		P	—>	—>		M	

▼M8

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examinerator na voltooiing test
2.5.1.	Landing met gesimuleerde motorstoring na het beslissingspunt: — tijdens operaties op een startbaan; — tijdens operaties op een verhoogde helihaven; en — tijdens operaties op grondniveau.							
2.6	Doorstart of landing volgend op gesimuleerde motorstoring vóór het beslissingspunt		P	—>			M	

SECTIE 3 — Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures:

3	Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures (mag worden voltooid in een FSTD die is gekwalificeerd voor de oefening):						M	Uit deze sectie moeten minstens 3 items worden gekozen
3.1	Motor	P	—>	—>				
3.2	Onder druk zetten en airconditioning (verwarming, ventilatie)	P	—>	—>				
3.3	Pitot-/statisch systeem	P	—>	—>				
3.4	Brandstofsysteem	P	—>	—>				
3.5	Elektrisch systeem	P	—>	—>				
3.6	Hydraulisch systeem	P	—>	—>				
3.7	Besturings- en trimsysteem	P	—>	—>				
3.8	Systeem ter voorkoming van ijsafzetting en ijsverwijdering, voorruitverwarming (indien aanwezig)	P	—>	—>				
3.9	Automatische piloot/stuurcommandosysteem	P	—>	—>				
3.10	Apparatuur voor het waarschuwen voor of het vermijden van overtrekken, en apparatuur ter verbetering van de stabiliteit	P	—>	—>				

▼M8

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examinator na voltooiing test
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder, grondnaderingswaarschuwingssysteem (indien aanwezig)	P	—>	—>				
3.12	Landingsgestel	P	—>	—>				
3.13	APU	P	—>	—>				
3.14	Radio, navigatie-uitrusting, instrumenten en vluchtregelsysteem	P	—>	—>				
3.15	Klepsysteem	P	—>	—>				
DEEL 4 — Abnormale en noodprocedures								
4	Abnormale en noodprocedures (mag worden voltooid in een FSTD indien gekwalificeerd voor de oefening)						M	Uit deze sectie moeten minstens 3 items worden gekozen
4.1	Brandbestrijdingsoefeningen, APU, vrachtruim, cockpit en elektrische branden inclusief evacuatie indien van toepassing	P	—>	—>				
4.2	Rookbeheersing en -verwijdering	P	—>	—>				
4.3	Motorstoringen, afzetten en herstarten van de motor (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt) met inbegrip van „één uitgeschakelde motor”-omzetting van helikopter naar luchtvaartuig en omgekeerd	P	—>	—>			FFS alleen	
4.4	Brandstof lozen (gesimuleerd, indien gepast)	P	—>	—>				
4.5	Windschering bij start en landing (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)			P			FFS alleen	
4.6	Gesimuleerde cabinedrukstoring/nooddaling (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			FFS alleen	

▼M8

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examinerator na voltooiing test
4.7	ACAS-incident (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			FFS alleen	
4.8	Uitval van een bemanningslid	P	—>	—>				
4.9	Storingen in de aandrijving	P	—>	—>			FFS alleen	
4.10	Herstel uit volledige overtrek (vermogen aan en uit) of na activeren van overtrekwaarschuwingsapparaat in klimvlucht, kruisvlucht en naderingsconfiguratie (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P	—>	—>			FFS alleen	
4.11	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	—>	—>				
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)								
5.1	Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is vereist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	—>*	—>*				
5.1.1.	Gesimuleerde motorstoring tijdens de start na het beslissingspunt	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Wachtprocedures	P*	—>*	—>*				
5.4	Precisienadering tot een beslissingshoogte niet lager dan 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*				
5.4.1.	Handmatig, zonder stuurcommandosysteem	P*	—>*	—>*			M* (enkel vaardigheidstest)	
5.4.2.	Handmatig, met stuurcommandosysteem	P*	—>*	—>*				
5.4.3.	Met gebruik van automatische piloot	P*	—>*	—>*				

▼M8

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examinerator na voltooiing test
5.4.4.	Handmatig, met één motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vanaf het moment voor het passeren van het buitenmerkbaken (OM) tot aan ofwel het landingsdoelpunt of tot de volledige voltooiing van de afgebroken-naderingsprocedure	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	niet-precisienadering tot aan de MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/H of MDA/MDH	P*	—>*	—>*				
5.6.1.	Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*	—>*	—>*				
5.6.2.	Doorstart met een motor gesimuleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/H of MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotatie in IMC met vermogensherstel om te landen op startbaan alleen in helikoptermodus (voor deze oefening mag geen luchtvaartuig worden gebruikt)	P*	—>*	—>*			M*	Alleen FFS
5.8	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden (hangt af van de kwaliteit van de FFS)	P*	—>*	—>*			M*	

SECTIE 6 — Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (200 voet) (CAT II/III)

6	<p>Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (CAT II/III).</p> <p>De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale opleidingseisen om instrumentnaderingen toe te staan tot een DH van minder dan 60 m (200 ft). Tijdens de volgende instrumentnaderingen en afgebroken-naderingsprocedures moet gebruik worden gemaakt van alle uitrusting van het powered-lift luchtvaartuig die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft).</p>							
---	---	--	--	--	--	--	--	--

▼M8

CATEGORIE POWERED-LIFT LUCHTVAARTUIGEN		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	PL	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS PL	Initialen van de examinator na voltooiing test
6.1	Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	—>			M*	
6.2	ILS-naderingen: onder gesimuleerde instrumentvlieg-omstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. Standaardprocedures voor onderlinge samenwerking van de bemanning moeten in acht worden genomen.		P	—>	—>		M*	
6.3	Doorstart: na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH. De opleiding moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windschering, te grote afwijking van naderingslimieten voor een succesvolle nadering door het luchtvaartuig, en grond-/boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect.		P	—>	—>		M*	
6.4	Landing(en): met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidingssysteem, moet een automatische landing worden uitgevoerd.		P	—>			M*	
SECTIE 7 — Facultatieve uitrusting								
7	Gebruik van facultatieve uitrusting		P	—>	—>			

E. Specifieke eisen voor de categorie luchtschepen

- In het geval van vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven voor typebevoegdverklaringen voor luchtschepen moeten de kandidaten slagen voor secties 1 t/m 5 en 6 (indien van toepassing) van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef. Wanneer kandidaten zakken voor meer dan 5 items moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Kandidaten die voor 5 items of minder zakken, moeten die items opnieuw afleggen. Wanneer kandidaten zakken voor een item van de herkansingstest of -proef of voor items waarvoor zij reeds waren geslaagd, moeten zij de volledige test of proef opnieuw afleggen. Alle secties van de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef moeten binnen de zes maanden zijn voltooid.

TOEGESTANE AFWIJKINGEN BIJ DE VLIEGTEST

- Kandidaten dienen blijk te geven van de vaardigheid om:
 - het luchtschip binnen zijn limieten te bedienen;

▼M8

- b) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
 - c) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap
 - d) luchtvaartkundige kennis toe te passen;
 - e) te allen tijde het luchtschip onder controle te houden zodat op geen enkel moment twijfel bestaat over de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre;
 - f) procedures voor de onderlinge samenwerking van de bemanning en procedures voor de uitval van een bemanningslid te begrijpen en toe te passen; en
 - g) effectief met de andere bemanningsleden te communiceren.
3. De onderstaande limieten zijn van toepassing, met een marge voor turbulente weersomstandigheden en de kenmerken voor het hanteren en de prestaties van het gebruikte luchtschip.

a) Limieten tijdens het IFR-vliegen:

Hoogte	
in het algemeen	± 100 voet
initiëren van doorstart op beslissingshoogte/-altitude	+ 50 voet/– 0 voet
minimale dalingshoogte/altitude	+ 50 voet/– 0 voet
Volgen van grondkoersen	
m.b.v. radiohulpmiddelen	± 5°
Precisienadering	halve schaaluitslag, azimut en glijpad
Omschrijving	
Normale vluchtuitvoeringen	± 5°
Abnormale vluchtuitvoeringen/noodgevallen	± 10°

b) Limieten tijdens het VFR-vliegen:

Hoogte	
in het algemeen	± 100 voet
Omschrijving	
Normale vluchtuitvoeringen	± 5°
Abnormale vluchtuitvoeringen/noodgevallen	± 10°

INHOUD VAN DE OPLEIDING/VAARDIGHEIDSTEST/BEKWAAMHEIDSPROEF

4. De onderstaande symbolen betekenen het volgende:
- P = Opgeleid als PIC of tweede piloot en als PF en PM ten behoeve van de afgifte van een typebevoegdverklaring, voor zover toepasselijk.
5. De praktijkopleiding moet ten minste worden uitgevoerd op het opleidingsuitrustingsniveau aangegeven als (P), of kan worden uitgevoerd tot elk hoger uitrustingsniveau aangegeven met de pijl (—>).
6. De onderstaande afkortingen worden gehanteerd om de gebruikte opleidingsuitrusting aan te geven:

FFS = volledige vluchtnabootser (FFS)

FTD = vliegopleidingshulpmiddel

OTD = Andere opleidingshulpmiddel

As = luchtschip

▼ **M8**

- a) Kandidaten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van de typebevoegdverklaring voor luchtschepen moeten slagen voor secties 1 t/m 5 en, indien van toepassing, sectie 6.
- b) Kandidaten voor een verlenging of hernieuwde afgifte van de bekwaamheidsproef voor typebevoegdverklaring voor luchtschepen moeten slagen voor secties 1 t/m 5 en, indien van toepassing, sectie 6.
- c) De items met een sterretje (*) mogen uitsluitend op instrumenten worden gevlogen. Indien tijdens de vaardigheidstest of bekwaamheidsproef niet aan deze voorwaarde wordt voldaan, zal de typebevoegdverklaring worden beperkt tot uitsluitend VFR.
7. Wanneer de letter „M” in de kolom van de vaardigheidstest/bekwaamheidsproef staat, betekent dit dat het hier een verplichte oefening betreft.
8. Voor praktijkopleiding en tests worden FSTD's gebruikt als zij deel uitmaken van een opleiding voor een typebevoegdverklaring. De volgende punten worden in beschouwing genomen bij de opleiding:
- a) de kwalificatie van de FSTD's zoals uiteengezet in de desbetreffende vereisten van bijlage VI (Deel-ARA) en bijlage VII (deel-ORA); en
- b) de kwalificaties van de instructeur.

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures		OTD	FTD	FFS	As	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS As	Initialen van de examinerator na voltooiing test
SECTIE 1 — Voorbereidingen en controles vóór de vlucht								
1.1	Aan de vlucht voorafgaande inspectie				P			
1.2	Inspectie van de cockpit	P	—>	—>	—>			
1.3	Startprocedures, controle van radio- en navigatie-uitrusting, selectie en instelling van navigatie- en communicatiefrequenties		P	—>	—>		M	
1.4	Afmeerprocedure en manoeuvreren boven de grond			P	—>		M	
1.5	Procedures en controles vóór de start	P	—>	—>	—>		M	
SECTIE 2 — Vliegmanoeuvres en —procedures								
2.1	Normaal VFR-startprofiel			P	—>		M	
2.2	Start met gesimuleerde motorstoring			P	—>		M	
2.3	Start met zwaarte > 0 (Zware T/O)			P	—>			
2.4	Start met zwaarte < 0 (Lichte T/O)			P	—>			
2.5	Normale klimprocedure			P	—>			

▼M8

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures						Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in	Initialen van de examinerator na voltooiing test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.6	Klimmen naar drukhoogte			P	—>			
2.7	Drukhoogte herkennen			P	—>			
2.8	Vliegen op of in de buurt van de drukhoogte			P	—>		M	
2.9	Normale daling en nadering			P	—>			
2.10	Normaal VFR-landingsprofiel			P	—>		M	
2.11	Landing met zwaarte > 0 (zware landing)			P	—>		M	
2.12	Landing met zwaarte < 0 (lichte landing)			P	—>		M	
	Opzettelijk blanco gelaten							
SECTIE 3 — Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures								
3	Normale en abnormale werking van de volgende systemen en procedures (mag worden voltooid in een FSTD die is gekwalificeerd voor de oefening):						M	Uit deze sectie moeten minstens 3 items worden gekozen
3.1	Motor	P	—>	—>	—>			
3.2	Onder druk zetten van de ballon	P	—>	—>	—>			
3.3	Pitot-/statisch systeem	P	—>	—>	—>			
3.4	Brandstofsysteem	P	—>	—>	—>			
3.5	Elektrisch systeem	P	—>	—>	—>			
3.6	Hydraulisch systeem	P	—>	—>	—>			
3.7	Besturings- en trimstelsel	P	—>	—>	—>			
3.8	Ballonetsysteem	P	—>	—>	—>			
3.9	Automatische piloot/stuurcommandosysteem	P	—>	—>	—>			
3.10	Stabiliteitsverhogende apparatuur	P	—>	—>	—>			
3.11	Weerradar, radiohoogtemeter, transponder, grondnaderingswaarschuwingssysteem (indien aanwezig)	P	—>	—>	—>			

▼M8

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures						Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in	Initialen van de examinator na voltooiing test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.12	Landingsgestel	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Radio, navigatie-uitrusting, instrumenten en vluchtregelsysteem	P	—>	—>	—>			
	Opzettelijk blanco gelaten							
DEEL 4 — Abnormale en noodprocedures								
4	Abnormale en noodprocedures (mag worden voltooid in een FSTD indien gekwalificeerd voor de oefening)						M	Uit deze sectie moeten minstens drie items worden gekozen
4.1	Brandbestrijdingsoefeningen, APU, vrachtruim, cockpit en elektrische branden inclusief evacuatie indien van toepassing	P	—>	—>	—>			
4.2	Rookbeheersing en -verwijdering	P	—>	—>	—>			
4.3	Motorstoringen, afzetten en herstarten van de motor: in specifieke vluchtfasen, inclusief meervoudige motorstoring	P	—>	—>	—>			
4.4	Uitval van een bemanningslid	P	—>	—>	—>			
4.5	Storingen in de aandrijving/versnellingsbak	P	—>	—>	—>		Alleen FFS	
4.6	Andere noodprocedures zoals uiteengezet in het betreffende vlieghandboek	P	—>	—>	—>			
SECTIE 5 — Procedures voor instrumentvliegen (uit te voeren in IMC of gesimuleerde IMC)								
5.1	Instrumentenstart: overgang naar instrumentvliegen is vereist zo spoedig mogelijk na het loskomen	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1.	Gesimuleerde motorstoring tijdens het vertrek	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2	Naleven van vertrek- en aankomstroutes en ATC-instructies	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

▼M8

LUCHTSCHIPCATEGORIE		PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
Manoeuvres/procedures						Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in	Initialen van de examinerator na voltooiing test
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.3	Wachtprocedures	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4	Precisienadering tot een beslissingshoogte niet lager dan 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1.	Handmatig, zonder stuurcommandosysteem	P*	—>*	—>*	—>*		M*	(alleen vaardigheidstest)
5.4.2.	Handmatig, met stuurcommandosysteem	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3.	Met gebruik van automatische piloot	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4.	Handmatig, met één motor gesimuleerd buiten werking; motorstoring moet worden gesimuleerd tijdens de eindnadering vanaf het moment voor het passeren van het buitenmerkbaken (OM) tot aan het landingsdoelpunt of tot de volledige voltooiing van de afgebroken-naderingsprocedure	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	niet-precisienadering tot aan de MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Doorstart met alle motoren in werking bij het bereiken van de DA/H of MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Overige procedures voor afgebroken naderingen	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2.	Doorstart met een motor gesimuleerd buiten werking bij het bereiken van de DA/H of MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Herstellen vanuit ongewone vliegstanden (hangt af van de kwaliteit van de FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

▼M8

LUCHTSCHIPCATEGORIE	PRAKTISCHE OPLEIDING					VAARDIGHEIDSTEST OF BEKWAAMHEIDSPROEF	
	OTD	FTD	FFS	As	Initialen van de instructeur na voltooiing van de opleiding	Beproefd in FFS As	Initialen van de examinerator na voltooiing test

SECTIE 6 — Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (200 voet) (CAT II/III)

6	<p>Extra autorisatie op een typebevoegdverklaring voor instrumentnaderingen tot aan een beslissingshoogte van minder dan 60 m (200 ft) (CAT II/III).</p> <p>De volgende manoeuvres en procedures zijn de minimale opleidingseisen om instrumentnaderingen toe te staan tot een DH van minder dan 60 m (200 ft). Tijdens de volgende instrumentnaderingen en afgebroken-naderingsprocedures moet gebruik worden gemaakt van alle uitrusting van het luchtvaartuig die nodig is voor typecertificatie van instrumentnaderingen tot een DH van minder dan 60 m (200 ft).</p>							
6.1	Afgebroken start op minimaal toegestane RVR		P	—>				M*
6.2	<p>ILS-naderingen:</p> <p>onder gesimuleerde instrumentvlieg-omstandigheden tot aan de van toepassing zijnde DH, gebruikmakend van vluchtgeleidingssysteem. SOP's voor onderlinge samenwerking van de bemanning moeten in acht worden genomen.</p>		P	—>				M*
6.3	<p>Doorstart</p> <p>Na naderingen zoals aangegeven in 6.2 bij het bereiken van DH.</p> <p>De opleiding moet tevens een doorstart bevatten t.g.v. (gesimuleerd) onvoldoende RVR, windschering, te grote afwijking van naderingslimieten voor een succesvolle nadering door het luchtvaartuig, en grond-/boorduitrustingsdefect vóór het bereiken van DH en doorstart met gesimuleerd boorduitrustingsdefect.</p>		P	—>				M*
6.4	<p>Landing(en):</p> <p>met visuele referentie vastgesteld bij DH volgend op een instrumentnadering. Afhankelijk van het specifieke vluchtgeleidingssysteem, moet een automatische landing worden uitgevoerd</p>		P	—>				M*

SECTIE 7 — Facultatieve uitrusting

7	Gebruik van facultatieve uitrusting		P	—>				
---	-------------------------------------	--	---	----	--	--	--	--

▼ **M14***Aanhangsel 10***Verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen, en verlenging en hernieuwde afgifte van IR's, indien gecombineerd met de verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen — EBT-praktijkbeoordeling****A — Algemeen**

1. De verlenging en hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen en de verlenging en hernieuwde afgifte van IR's in combinatie met de verlenging of hernieuwde afgifte van typebevoegdverklaringen overeenkomstig dit aanhangsel wordt alleen uitgevoerd bij EBT-exploitanten die aan alle volgende voorwaarden voldoen:
 - a) zij hebben een EBT-programma opgezet dat relevant is voor de toepasselijke typebevoegdverklaring of de IR overeenkomstig ORO.FC.231 van bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012;
 - b) zij hebben ten minste 3 jaar ervaring met het uitvoeren van een gemengd EBT-programma;
 - c) voor elke typebevoegdverklaring binnen het EBT-programma heeft de organisatie een EBT-beheerder aangesteld. EBT-beheerders voldoen aan alle volgende voorwaarden:
 - i) zij zijn houder van de bevoegdheden van examinator voor de relevante typebevoegdverklaring;
 - ii) zij hebben uitgebreide ervaring in opleidingen als instructeur voor de relevante typebevoegdverklaring;
 - iii) zij zijn ofwel de persoon die is aangewezen overeenkomstig ORO.AOC.135, punt a), 2), van bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 of een plaatsvervanger van die persoon.
2. De EBT-beheerder die verantwoordelijk is voor de relevante typebevoegdverklaring ziet erop toe dat de aanvrager voldoet aan alle kwalificatie-, opleidings- en ervaringsvereisten van deze bijlage voor de verlenging of hernieuwde afgifte van de desbetreffende bevoegdverklaring.
3. Aanvragers die overeenkomstig dit aanhangsel een bevoegdverklaring willen verlengen of hernieuwen, moeten voldoen aan alle volgende voorwaarden:
 - a) zij moeten ingeschreven zijn in het EBT-programma van de exploitant;
 - b) in geval van verlenging van een bevoegdverklaring moeten zij het EBT-programma van de exploitant voltooien binnen de geldigheidsperiode van de desbetreffende bevoegdverklaring;
 - c) in geval van hernieuwde afgifte van een bevoegdverklaring moeten zij voldoen aan de procedures die door de EBT-exploitant zijn opgesteld overeenkomstig ORO.FC.231, punt a), 5), van bijlage III (deel-ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012.
4. De verlenging of hernieuwde afgifte van een bevoegdverklaring overeenkomstig dit aanhangsel omvat al het volgende:
 - a) voortdurende EBT-praktijkbeoordeling binnen een EBT-programma;
 - b) demonstratie van een aanvaardbaar prestatieniveau voor alle competenties;
 - c) de administratieve handeling van verlenging of hernieuwde afgifte waarvoor de EBT-beheerder die verantwoordelijk is voor de desbetreffende typebevoegdverklaring al het volgende doet:
 - 1) ervoor zorgen dat aan de voorschriften van FCL.1030 is voldaan;
 - 2) de nieuwe vervaldatum van de bevoegdverklaring aantekenen op het bevoegdheidsbewijs van de aanvrager, als hij handelt overeenkomstig FCL.1030, punt b), 2). Die aantekening kan door een andere persoon namens de EBT-beheerder worden voltooid, als die persoon door de EBT-beheerder gedelegeerd is om dit te doen overeenkomstig de in het EBT-programma vastgestelde procedures.

B — Uitvoering van de ebt-praktijkbeoordeling

De EBT-praktijkbeoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig het EBT-programma van de exploitant.

▼B

BIJLAGE II

**VOORWAARDEN VOOR DE CONVERSIE VAN BESTAANDE
NATIONALE BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID EN
BEVOEGDVERKLARINGEN VOOR VLEUGELVLIEGTUIGEN EN
HELIKOPTERS**

A. VLEUGELVLIEGTUIGEN

1. Bewijzen van bevoegdheid

Een bevoegdheidsbewijs afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd in een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

a) voor ATPL(A) en CPL(A), als bekwaamheidsproef voldoen aan de verlengingseisen van deel FCL voor de type-/klassebevoegdverklaring en de bevoegdverklaring instrumentvliegen die voor de bevoegdheden van het van kracht zijnde bewijs van bevoegdheid van belang zijn;

▼M3

b) blijk geven van voldoende kennis over de betreffende delen van de operationele eisen en van deel FCL;

▼B

c) blijk geven van taalvaardigheid in overeenstemming met FCL.055;

▼M4

d) voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren pilootervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	ATPL(A)	Niet van toepassing	(a)
ATPL(A)	> 1 500 op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	als in (c)(4)	als in (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.515	ATPL(A), met typebevoegdverklaring beperkt tot tweede bestuurder	Aantonen van geschiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door aanhangsel 9 van deel FCL	(c)
CPL/IR(A) en geslaagd voor een ICAO ATPL-theorietest in de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft		i) Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615, punt b); ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.A, punt c)	CPL/IR(A) met toekenning ATPL-theorie	Niet van toepassing	(d)

▼ M4

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren pilootervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform deel FCL en voorwaarden (<i>waar van toepassing</i>)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 op meerpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, of bij meerpilootbediening op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen CS-23-commutercategorie of gelijkwaardig overeenkomstig de eisen van deel OPS voor commercieel vervoer door de lucht	<ul style="list-style-type: none"> i) Slagen voor een examen over ATPL(A)-kennis in de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft (*); ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.A, punt c) 	CPL/IR(A) met toekenning ATPL-theorie	Niet van toepassing	(e)
CPL/IR(A)	< 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Blijk geven van voldoende kennis van vluchtplanning en -prestaties voor CPL/IR-niveau	als in (4)(f)	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meerpilooten conform deel FCL	(g)
CPL(A)	> 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Aantekening voor nachtvliegen, indien van toepassing	CPL(A) met type-/klassebevoegdverklaring beperkt tot éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen		(h)
CPL(A)	< 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	<ul style="list-style-type: none"> i) Aantekening voor nachtvliegen, indien van toepassing; ii) blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 	als in (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 uur in overeenstemming met IFR		PPL/IR(A) (de IR beperkt tot PPL)	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.615, punt b)	(j)

▼ **M4**

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren pilootervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform deel FCL en voorwaarden (<i>waar van toepassing</i>)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥ 70 uur op vleugelvliegtuigen	Het gebruik van radionavigatiehulpmiddelen aantonen	PPL(A)		(k)

(*) Van CPL-houders die reeds in het bezit zijn van een typebevoegdverklaring voor een meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig, wordt niet verlangd dat zij een theorie-examen voor ATPL(A) hebben gehaald, zolang zij met datzelfde type vliegtuig blijven vliegen; zij krijgen echter geen vrijstelling voor ATPL(A)-theorie ten behoeve van een deel FCL-bewijs van bevoegdheid. Indien zij een typebevoegdverklaring voor een ander meerpiloot-gecertificeerd vleugelvliegtuig behoeven, moeten ze voldoen aan kolom (3), rij (e), onder i), van bovenstaande tabel.

▼ **B**

2. Certificaten als instructeur

Een certificaat van instructeur afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd in een certificaat conform deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

Nationale certificaten of bevoegdheden	Ervaring	Overige eisen	Vervangend deel FCL-certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Zoals voor het desbetreffende certificaat vereist onder deel FCL	n.v.t.	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI-certificaat

Een SFI-certificaat afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd in een certificaat conform deel FCL op voorwaarde dat de houder voldoet aan de volgende eisen:

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend deel FCL-certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 uur als bestuurder van MPA's	i) Houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL voor vleugelvliegtuigen afgegeven door een lidstaat; ii) Het vluchtsimulatorgedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid.	SFI(A)
SFI(A)	3 jaar recente ervaring als SFI	Het vluchtsimulatorgedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid	SFI(A)

De omzetting zal gelden voor een periode van maximaal 3 jaar. Een verlenging zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in deel FCL.

▼B**4. STI-certificaat**

Een STI-certificaat afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen van die lidstaat kan worden geconverteerd in een certificaat conform deel FCL op voorwaarde dat de houder voldoet aan de eisen uiteengezet in de onderstaande tabel:

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 uur als bestuurder van SPA's	i) Houder zijn of zijn geweest van een bevoegdheidsbewijs afgegeven door een lidstaat; ii) De bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met aanhangsel 9 van deel FCL in een FSTD die geschikt is voor beoogde instructie	STI(A)
STI(A)	3 jaar recente ervaring als STI	De bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met aanhangsel 9 van deel FCL in een FSTD die geschikt is voor beoogde instructie	STI(A)

Een verlenging van het certificaat zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in deel FCL.

B. HELIKOPTERS**1. Bewijzen van bevoegdheid**

Een bewijs van bevoegdheid afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd in een bewijs van bevoegdheid conform deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

a) als bekwaamheidsproef te voldoen aan de verlengingseisen van deel FCL voor de typebevoegdverklaring en de bevoegdverklaring instrumentvliegen die voor de bevoegdheden van het van kracht zijnde bewijs van bevoegdheid van belang zijn;

▼M3

b) blijk geven van voldoende kennis over de betreffende delen van de operationele eisen en van deel FCL;

▼B

c) blijk geven van taalvaardigheid in overeenstemming met FCL.055;

▼M3

d) voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren pilootervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) geldige IR(H)	> 1 000 als PIC op meerpiloot-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H) en IR	Niet van toepassing	(a)
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdheden	> 1 000 als PIC op meerpiloot-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H)		(b)

▼ M3

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren pilootervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform deel FCL en voorwaarden (<i>waar van toepassing</i>)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) geldige IR(H)	> 1 000 op meerpi­loot-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H), en IR met typebevoegd­verklaring beperkt tot tweede be­stuurder	Aantonen van ge­schiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door aanhangsel 9 van deel FCL	(c)
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdhe­den	> 1 000 op meerpi­loot-gecertificeerde helikopters	Geen	ATPL(H)-typebe­voegdverklaring beperkt tot tweede bestuurder	Aantonen van ge­schiktheid om te functioneren als PIC zoals vereist door aanhangsel 9 van deel FCL	(d)
ATPL(H) geldige IR(H)	> 500 op meerpi­loot-gecertificeerde helikopters	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplan­ning en -prestaties zoals vereist door FCL.515 en FCL.615, punt b)	als in (4)(c)	als in (5)(c)	(e)
ATPL(H) geen IR(H)-bevoegdhe­den	> 500 op meerpi­loot-gecertificeerde helikopters	als in (3)(e)	als in (4)(d)	als in (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) en geslaagd voor een ICAO ATPL(H)-theoretetest in de lid­staat die het bewijs van bevoegdheid af­geeft		i) Blijk geven van voldoende kennis over vlucht­planning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615, punt b); ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.H, punt b)	CPL/IR(H) met toekenning ATPL(H)-theorie, op voorwaarde dat de ICAO ATPL(H)-theoretetest op het ATPL-niveau conform deel FCL wordt beoordeeld	Niet van toepas­sing	(g)
CPL/IR(H)	> 500 op meerpi­loot-gecertificeerde helikopters	i) Slagen voor een examen over Deel FCL ATPL(H)-theo­riekennis in de lidstaat die het bewijs van be­voegdheid af­geeft (*) ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.H, punt b)	CPL/IR(H) met toekenning deel FCL ATPL(H)-theorie	Niet van toepas­sing	(h)
CPL/IR(H)	> 500 als PIC op éénpiloot-gecertifi­ceerde helikopters	Geen	CPL/IR(H) met typebevoegdver­klaring beperkt tot éénpiloot-gecertifi­ceerde helikopters	Verkrijgen van ty­pebevoegdverkla­ring voor meerpi­loten zoals vereist door deel FCL	(i)

▼ M3

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren pilootervaring	Overige eisen	Vervangend bewijs van bevoegdheid conform deel FCL en voorwaarden (<i>waar van toepassing</i>)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde helikopters	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310 en FCL.615, punt b)	als in (4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde helikopters	Bevoegdverklaring voor nachtvliegen	CPL(H) met typebevoegdverklaring beperkt tot éénpiloot-gecertificeerde helikopters		(k)
CPL(H)	< 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde helikopters	Bevoegdverklaring voor nachtvliegen blijkt geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310	als in (4)(k)		(l)
CPL(H) Zonder bevoegdverklaring voor nachtvliegen	> 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde helikopters		Als in (4)(k) en beperkt tot VFR-operaties overdag	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meerpilooten zoals vereist door deel FCL en een bevoegdverklaring nachtvliegen	(m)
CPL(H) Zonder bevoegdverklaring voor nachtvliegen	< 500 als PIC op éénpiloot-gecertificeerde helikopters	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.310	Als in (4)(k) en beperkt tot VFR-operaties overdag		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 uur in overeenstemming met IFR		PPL/IR(H) (de IR beperkt tot PPL)	Blijk geven van voldoende kennis over vluchtplanning en -prestaties zoals vereist door FCL.615, punt b)	(o)
PPL (H)	≥ 75 op helikopters	Het gebruik van radionavigatie-hulpmiddelen demonstreren	PPL (H)		(p)

(*) Van CPL-houders die reeds in het bezit zijn van een typebevoegdverklaring voor een meerpiloot-gecertificeerd vliegtuig, wordt niet verlangd dat zij een theorie-examen voor ATPL(H) hebben gehaald, zolang zij met datzelfde type helikopter blijven vliegen; zij krijgen echter geen vrijstelling voor ATPL(H)-theorie ten behoeve van een deel FCL-bewijs van bevoegdheid. Indien zij een typebevoegdverklaring voor een andere meerpiloot-gecertificeerde helikopter behoeven, moeten ze voldoen aan kolom (3), rij (h), onder i), van bovenstaande tabel.

▼B**2. Certificaten als instructeur**

Een certificaat van instructeur afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd in een certificaat conform deel FCL op voorwaarde dat de kandidaat voldoet aan de volgende eisen:

Nationale certificaten of bevoegdheden	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Zoals voor het desbetreffende certificaat vereist onder deel FCL		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Een verlenging van het certificaat zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in deel FCL.

3. SFI-certificaat

Een SFI-certificaat afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen moet worden geconverteerd in een certificaat conform deel FCL op voorwaarde dat de houder voldoet aan de volgende eisen:

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 uur als bestuurder van MPH's	i) Houder zijn of zijn geweest van een CPL, MPL of ATPL afgegeven door een lidstaat; ii) Het vluchtsimulatorgedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid	SFI(H)
SFI(H)	3 jaar recente ervaring als SFI	Het nabootsergedeelte van de toepasselijke typebevoegdverklaringsopleiding inclusief MCC hebben voltooid	SFI(H)

Een verlenging van het certificaat zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in deel FCL.

4. STI-certificaat

Een STI-certificaat afgegeven door een lidstaat in overeenstemming met de nationale eisen van die lidstaat kan worden geconverteerd in een certificaat conform deel FCL op voorwaarde dat de houder voldoet aan de eisen uiteengezet in de onderstaande tabel:

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 uur als bestuurder van SPH's	i) Houder zijn of zijn geweest van een bevoegdheidsbewijs afgegeven door een lidstaat; ii) De bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met aanhangsel 9 van deel FCL in een FSTD die geschikt is voor beoogde instructie	STI(H)

▼B

Nationaal certificaat	Ervaring	Overige eisen	Vervangend certificaat
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	3 jaar recente ervaring als STI	De bekwaamheidsproef hebben afgerond in overeenstemming met aanhangsel 9 van deel FCL in een FSTD die geschikt is voor beoogde instructie	STI(H)

Een verlenging van het certificaat zal afhangen van het al dan niet voldoen aan de relevante eisen uiteengezet in deel FCL.

▼ **M13**▼ **B**

BIJLAGE IV

[PART-MED]▼ **M9**

SUBDEEL A

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN*SECTIE 1**Algemeen***MED.A.001 Bevoegde autoriteit**

In deze bijlage (deel-MED) wordt verstaan onder bevoegde autoriteit:

- a) voor luchtvaartgeneeskundige centra:
 - 1) de autoriteit aangewezen door de lidstaat waar het hoofdkantoor van het luchtvaartgeneeskundig centrum gevestigd is;
 - 2) het Agentschap, indien het luchtvaartgeneeskundig centrum in een derde land is gevestigd;
- b) voor bevoegde keuringsartsen:
 - 1) de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar het hoofdkantoor van de bevoegde keuringsarts is gevestigd;
 - 2) de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar de bevoegde keuringsarts het certificaat aanvraagt, indien het hoofdkantoor van een bevoegde keuringsarts in een derde land is gevestigd;
- c) voor huisartsen, de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waaraan de huisartsen hun activiteiten aanmelden;
- d) voor bedrijfsartsen die de medische geschiktheid van cabinebemanning beoordelen, de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar de bedrijfsartsen hun activiteiten aanmelden.

MED.A.005 Toepassingsgebied

In deze bijlage (deel-MED) worden de eisen vastgesteld voor:

- a) de afgifte, geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte van het medisch certificaat dat vereist is voor de uitoefening van de bevoegdheden van een bewijs van bevoegdheid als piloot of leerlingpiloot;
- b) de medische geschiktheid van de cabinebemanning;
- c) de certificering van bevoegde keuringsartsen;
- d) de kwalificatie van huisartsen en bedrijfsartsen.

MED.A.010 Definities

In deze bijlage (deel-MED) wordt verstaan onder:

- „bepanking”: een voorwaarde aangetekend op het medisch certificaat, het bewijs van bevoegdheid of het medisch verslag voor cabinebemanning, waaraan dient te worden voldaan tijdens de uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid of het attest voor cabinebemanning verbonden bevoegdheden;
- „luchtvaartmedisch onderzoek”: een inspectie, palpatie, percussie, auscultatie of ander onderzoeksmiddel voor het bepalen van de medische geschiktheid om de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden uit te oefenen of de veiligheidstaken van de cabinebemanning te kunnen uitvoeren;

▼ **M9**

- „luchtvaartmedische beoordeling”: de conclusie aangaande de medische geschiktheid van een aanvrager op basis van de beoordeling van de aanvrager als vereist in deze bijlage (deel-MED) en klinisch aangewezen verdere onderzoeken en medische tests.
- „ernstig”: een graad van een medische aandoening die tot gevolg heeft dat de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden niet veilig kunnen worden uitgeoefend of de veiligheidstaken van de cabinebemanning niet veilig kunnen worden uitgevoerd;
- „aanvrager”: een persoon die een medisch certificaat aanvraagt of houder is van een medisch certificaat en die een luchtvaartmedische beoordeling ondergaat om te bepalen of hij geschikt is om de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden uit te oefenen of de veiligheidstaken van de cabinebemanning uit te voeren;
- „medische geschiedenis”: een beschrijving of verslag van voorbij ziekten, verwondingen, behandelingen of andere medische feiten, met inbegrip van ongeschiktheidsverklaringen of beperkingen van een medisch certificaat, die relevant zijn of kunnen zijn voor de huidige gezondheidstoestand en luchtvaartmedische geschiktheid van een aanvrager;
- „autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft”: de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, of waar een persoon de afgifte van een bewijs van bevoegdheid aanvraagt, of, wanneer een persoon de afgifte van een bewijs van bevoegdheid nog niet heeft aangevraagd, de bevoegde autoriteit in overeenstemming met FCL.001 van bijlage I (deel-FCL);
- „kleur veilig”: het vermogen van de aanvrager om gemakkelijk de kleuren te onderscheiden die in de luchtvaartnavigatie worden gebruikt en gekleurde luchtvaartlichten correct te identificeren;
- „beoordeling”: nader onderzoek van een vermoedelijke pathologische aandoening van een aanvrager door middel van onderzoeken en tests om de aan- of afwezigheid van een medische aandoening na te gaan;
- „erkende medische conclusie”: een conclusie die in het voorliggende geval wordt getrokken door een of meer door de bevoegde autoriteit aanvaarde medische deskundigen op basis van objectieve en niet-discriminerende criteria, zo nodig in overleg met de vluchtuitvoeringsafdeling of andere deskundigen, waarvoor het passend kan zijn een operationele risicobeoordeling uit te voeren;
- „misbruik van stoffen”: het gebruik van een of meer psychoactieve stoffen door boordpersoneel, op zodanige wijze dat dit, afzonderlijk of gecombineerd:
 - a) een rechtstreeks gevaar vormt voor de gebruiker of het leven, de gezondheid of het welzijn van anderen;
 - b) beroepsgebonden, sociale, mentale of fysieke problemen of aandoeningen veroorzaakt of verergert;
- „psychoactieve stoffen”: alcohol, opioïden, cannabinoïden, sedativa en hypnotica, cocaïne, andere psychostimulantia, hallucinogene middelen en vluchtige oplosmiddelen, met uitzondering van koffie en tabak;
- „refractieafwijking”: de afwijking van emmetropie gemeten in dioptrie in de meest ametropische meridiaan, gemeten met behulp van standaardmethoden.

MED.A.015 Medisch beroepsgeheim

Alle personen die betrokken zijn bij luchtvaartmedische onderzoeken, beoordelingen en certificering dienen te waarborgen dat het medisch beroepsgeheim te allen tijde wordt gerespecteerd.

MED.A.020 Vermindering van medische geschiktheid

- a) Houders van bewijzen van bevoegdheid mogen op geen enkel moment de aan hun bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten uitoefenen, en leerling-piloten mogen geen solovluchten uitvoeren wanneer zij:

▼ **M9**

- 1) zich bewust zijn van een vermindering van hun medische geschiktheid die ertoe zou kunnen leiden dat ze niet langer in staat zijn om deze bevoegdheden veilig uit te oefenen;
 - 2) voorgeschreven of niet voorgeschreven medicatie nemen of gebruiken die een veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden kan beïnvloeden;
 - 3) een medische, chirurgische of andere behandeling ondergaan die de veilige uitoefening van de aan het desbetreffende bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden waarschijnlijk verstoort.
- b) Daarnaast dienen houders van een medisch certificaat onverwijld en alvorens de aan hun bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden uit te oefenen, luchtvaartmedisch advies in te winnen bij het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts, al naargelang van toepassing, als zij:
- 1) een operatie of invasieve ingreep hebben ondergaan;
 - 2) met het regelmatig gebruik van medicatie zijn begonnen;
 - 3) significant persoonlijk letsel hebben opgelopen dat ertoe heeft geleid dat ze niet meer als lid van de vliegtuigbemanning kunnen functioneren;
 - 4) aan een ernstige ziekte hebben geleden die ertoe heeft geleid dat ze niet meer als lid van de vliegtuigbemanning kunnen functioneren;
 - 5) zwanger zijn;
 - 6) in een ziekenhuis of medische kliniek zijn opgenomen;
 - 7) voor het eerst corrigerende lenzen nodig hebben.
- c) In de onder b) vermelde gevallen:
- 1) moeten houders van medische certificaten van klasse 1 en klasse 2 luchtvaartmedisch advies inwinnen bij een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts. Het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts beoordeelt in dat geval hun medische geschiktheid en beslist of ze geschikt zijn om de uitoefening van hun bevoegdheden te hervatten.
 - 2) moeten houders van medische certificaten bij een bewijs van bevoegdheid voor het besturen van lichte vliegtuigen luchtvaartmedisch advies inwinnen bij een luchtvaartgeneeskundig centrum, een bevoegde keuringsarts of de huisarts die het medisch certificaat heeft ondertekend. Het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts beoordeelt in dat geval hun medische geschiktheid en beslist of ze geschikt zijn om de uitoefening van hun bevoegdheden te hervatten.
- d) Cabinebemanningsleden mogen geen werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig uitvoeren en, indien van toepassing, niet de aan hun attest voor cabinebemanning verbonden bevoegdheden uitoefenen wanneer ze zich bewust zijn van een vermindering van hun medische geschiktheid die dermate groot is dat deze medische aandoening ertoe zou kunnen leiden dat zij niet langer hun veiligheidstaken en verantwoordelijkheden kunnen uitvoeren.
- e) Wanneer cabinebemanningsleden een onder b), punt 1) tot en met 5), vermelde medische aandoening hebben, moeten zij bovendien onverwijld het advies inwinnen van een bevoegde keuringsarts, een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bedrijfsarts, al naargelang van toepassing. De bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bedrijfsarts beoordeelt in dat geval de medische geschiktheid van de cabinebemanningsleden en beslist of ze geschikt zijn om hun veiligheidstaken te hervatten.

▼ **M9****MED.A.025 Verplichtingen van de luchtvaartgeneeskundige centra, bevoegde keuringsartsen, huisartsen en bedrijfsartsen**

- a) Bij de uitvoering van luchtvaartmedische onderzoeken en luchtvaartmedische beoordelingen, zoals vereist uit hoofde van deze bijlage (deel-MED), zal het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts, de huisarts en de bedrijfsarts:
- 1) ervoor zorgen dat de communicatie met de aanvrager kan verlopen zonder taalbarrières;
 - 2) de aanvragers wijzen op de gevolgen van het afleggen van onvolledige, inaccurate of valse verklaringen over zijn medische geschiedenis.
 - 3) de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft of, in het geval van houders van een attest voor cabinebemanning, de bevoegde autoriteit op de hoogte brengen als de aanvrager onvolledige, inaccurate of valse verklaringen over zijn medische geschiedenis aflegt;
 - 4) de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft op de hoogte brengen als een aanvrager de aanvraag van een medisch certificaat intrekt, in welke fase van het proces dan ook.
- b) Na voltooiing van de luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen moeten het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts, de huisarts en de bedrijfsarts:
- 1) de aanvrager meedelen of hij of zij geschikt is, ongeschikt is of wordt doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts, al naargelang van toepassing;
 - 2) de aanvrager op de hoogte stellen van een eventuele beperking van zijn vliegopleiding of de aan zijn bewijs van bevoegdheid of het attest voor cabinebemanning verbonden bevoegdheden, al naargelang van toepassing;
 - 3) indien de aanvrager als ongeschikt is beoordeeld, hem of haar ervan op de hoogte brengen dat hij of zij beroep kan aantekenen tegen de beslissing overeenkomstig de procedures van de bevoegde autoriteit;
 - 4) in het geval van aanvragers van een medisch certificaat, onverwijld een ondertekend of elektronisch gewaarmerkt verslag, met inbegrip van de gedetailleerde resultaten van de luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen die vereist zijn voor de klasse van het medisch certificaat, alsook een kopie van het aanvraagformulier, het onderzoeksformulier en het medisch certificaat indienen bij de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
 - 5) de aanvrager op de hoogte brengen van zijn of haar verantwoordelijkheden in het geval van afname van de medische geschiktheid, zoals bepaald in punt MED.A.020.
- c) Indien de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft moet worden geraadpleegd overeenkomstig deze bijlage (deel-MED), dan moeten het luchtvaartgeneeskundig centrum en de bevoegde keuringsarts de door de bevoegde autoriteit vastgestelde procedure volgen.
- d) Luchtvaartgeneeskundige centra, bevoegde keuringsartsen, huisartsen en bedrijfsartsen bewaren de dossiers met de details van luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen die zijn uitgevoerd in overeenstemming met deze bijlage (deel-MED) en de resultaten ervan gedurende minstens 10 jaar, of langer, indien bepaald in de nationale wetgeving.
- e) luchtvaartgeneeskundige centra, bevoegde keuringsartsen, huisartsen en bedrijfsartsen dienen op verzoek alle luchtvaartmedische dossiers en verslagen, en eventuele andere relevante informatie, in bij de medische beoordelaar van de bevoegde autoriteit.
- 1) medische certificering;
 - 2) toezichtstaken.

▼ M9

- f) luchtvaartgeneeskundige centra en bevoegde keuringsartsen zorgen voor de invoering en actualisering van de gegevens in de Europese opslagplaats van luchtvaartmedische gegevens, overeenkomstig punt d) van ARA.MED.160.

*SECTIE 2**Eisen voor medische certificaten***MED.A.030 Medische certificaten**

- a) Een leerlingpiloot mag niet solo vliegen tenzij hij over een medisch certificaat beschikt dat voor het betreffende bewijs van bevoegdheid vereist is.
- b) Een aanvrager van een bewijs van bevoegdheid, overeenkomstig bijlage I (deel-FCL), moet houder zijn van een medisch certificaat dat is afgegeven overeenkomstig deze bijlage (deel-MED) en passend is voor de bevoegdheden van het aangevraagde bewijs van bevoegdheid.

▼ M12

- c) Voor het uitoefenen van de bevoegdheden van:
- 1) een bewijs van bevoegdheid voor het besturen van lichte vliegtuigen (LAPL), een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van luchtballonnen (BPL), afgegeven in overeenstemming met bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie, of een bewijs van bevoegdheid als zweefvlieger (SPL), afgegeven in overeenstemming met bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, moet de piloot minstens houder zijn van een geldig medisch certificaat voor LAPL;
 - 2) een bewijs van bevoegdheid als privépiloot (PPL) moet de piloot minstens houder zijn van een geldig medisch certificaat van klasse 2;
 - 3) een BPL met betrekking op:
 - i) commerciële ballonvluchten met passagiers moet de bestuurder minstens houder zijn van een geldig medisch certificaat van klasse 2;
 - ii) commerciële exploitatie anders dan commerciële ballonvluchten met passagiers met meer dan vier personen aan boord van het luchtvaartuig moet de bestuurder minstens houder zijn van een geldig medisch certificaat van klasse 2;
 - 4) een SPL met betrekking op andere dan de in artikel 3, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie gespecificeerde commerciële vluchtuitvoeringen met zweefvliegtuigen moet de piloot minstens houder zijn van een geldig medisch certificaat van klasse 2;
 - 5) een bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot (CPL), meerpiloot (MPL) of verkeerspiloot (ATPL) moet de piloot houder zijn van een geldig medisch certificaat van klasse 1.

▼ M9

- d) Indien aan een PPL of LAPL een bevoegdverklaring voor nachtvliegen wordt toegevoegd, mag de houder van het bewijs van bevoegdheid niet kleurenblind zijn.
- e) Indien aan een PPL een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen of en-route instrumentvliegen wordt toegevoegd, moet de houder van het bewijs van bevoegdheid audiometrische onderzoeken met zuivere tonen ondergaan in overeenstemming met de periodiciteit en de norm die voorgeschreven is voor houders van medische certificaten van klasse 1.
- f) Een houder van een bewijs van bevoegdheid mag op geen enkel moment over meer dan één overeenkomstig deze bijlage (deel-MED) afgegeven medisch certificaat beschikken.

MED.A.035 Aanvraag van een medisch certificaat

- a) Medische certificaten dienen te worden aangevraagd in de vorm en op de wijze die zijn vastgelegd door de bevoegde autoriteit.

▼ **M9**

- b) Aanvragers van een medisch certificaat voorzien het luchtvaartgeneeskundig centrum, respectievelijk de bevoegde keuringsarts of huisarts van:
- 1) een identiteitsbewijs;
 - 2) een ondertekende verklaring:
 - i) van feiten uit hun medische geschiedenis;
 - ii) waaruit blijkt of ze eerder een medisch certificaat hebben aangevraagd of een luchtvaartmedisch onderzoek hebben ondergaan met het oog op het verkrijgen van een medisch certificaat, en zo ja, wie dit onderzoek heeft uitgevoerd en met welk resultaat;
 - iii) of ze ooit als ongeschikt zijn beoordeeld of hun medisch certificaat ooit geschorst of ingetrokken is.
- c) In geval van verlenging of hernieuwde afgifte van het medisch certificaat dienen aanvragers, voorafgaand aan de relevante luchtvaartmedische onderzoeken, het recentste medisch certificaat in te dienen bij het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts, al naargelang van toepassing.

MED.A.040 Afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten

- a) Een medisch certificaat mag uitsluitend worden afgegeven, verlengd of hernieuwd afgegeven als de vereiste luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen, al naargelang van toepassing, zijn afgerond en de aanvrager als geschikt is beoordeeld.
- b) *Eerste afgifte*
- 1) Medische certificaten van klasse 1 worden door een luchtvaartgeneeskundig centrum afgegeven.
 - 2) Medische certificaten van klasse 2 worden door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts afgegeven.
 - 3) Medische certificaten voor LAPL worden door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts afgegeven. Ze mogen ook worden afgegeven door een huisarts als dit is toegestaan krachtens de nationale wetgeving van de lidstaat van de vergunningverlenende autoriteit bij welke het medisch certificaat is aangevraagd.
- c) *Verlenging en hernieuwde afgifte*
- 1) Medische certificaten van klasse 1 en klasse 2 worden verlengd en hernieuwd afgegeven door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts.
 - 2) Medische certificaten voor LAPL worden verlengd en hernieuwd afgegeven door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts. Ze mogen ook worden verlengd of hernieuwd afgegeven door een huisarts als dit is toegestaan krachtens de nationale wetgeving van de lidstaat van de vergunningverlenende autoriteit bij welke het medisch certificaat is aangevraagd.
- d) Het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of huisarts mogen uitsluitend een medisch certificaat afgeven, verlengen of hernieuwd afgeven indien de volgende voorwaarden zijn vervuld:
- 1) de aanvrager heeft een volledige medische geschiedenis ingediend alsmede, indien geëist door het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts, de resultaten van medische onderzoeken en tests uitgevoerd door de arts van de aanvrager of andere medische specialisten;

▼ M9

- 2) het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts hebben de luchtvaartmedische beoordeling uitgevoerd op basis van de luchtvaartmedische onderzoeken en tests die voor het relevante medische certificaat zijn vereist om na te gaan of de aanvrager aan alle relevante eisen van deze bijlage (deel-MED) voldoet.
- e) De bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of, in het geval van verwijzing, de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, kan van de aanvrager verlangen om, voorafgaand aan de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van het medisch certificaat, aanvullende medische onderzoeken en beoordelingen te ondergaan indien hiervoor een klinische of epidemiologische aanleiding bestaat.
- f) De medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, mag een medisch certificaat afgeven of opnieuw afgeven.

MED.A.045 Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten**a) Geldigheid**

- 1) Medische certificaten van klasse 1 zijn geldig voor de duur van twaalf maanden.
- 2) Bij wijze van uitzondering op het bepaalde onder 1) wordt de geldigheidsduur van medische certificaten van klasse 1 beperkt tot zes maanden voor houders van bewijs van bevoegdheid die:
- i) commerciële passagiersvluchten uitvoeren met één-piloot gecertificeerde luchtvaartuigen en die de leeftijd van 40 hebben bereikt;
 - ii) de leeftijd van 60 hebben bereikt.
- 3) Medische certificaten van klasse 2 zijn geldig voor de duur van:
- i) 60 maanden tot de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 40 bereikt. Een medisch certificaat dat is verstrekt vóór de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 40 bereikt, is niet meer geldig wanneer de houder van bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 42 bereikt;
 - ii) 24 maanden, voor houders van bewijzen van bevoegdheid die tussen 40 en 50 jaar oud zijn. Een medisch certificaat dat is verstrekt vóór de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 50 bereikt, is niet meer geldig wanneer de houder van bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 51 bereikt;
 - iii) twaalf maanden voor houders van bewijzen van bevoegdheid die ouder dan 50 jaar zijn.
- 4) Medische certificaten voor LAPL zijn geldig voor de duur van:
- i) 60 maanden tot de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 40 bereikt. Een medisch certificaat dat is verstrekt vóór de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 40 bereikt, is niet meer geldig wanneer de houder van bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 42 bereikt;
 - ii) 24 maanden voor houders van bewijzen van bevoegdheid die ouder dan 40 jaar zijn.
- 5) De geldigheidsduur van een medisch certificaat, met inbegrip van alle bijbehorende onderzoeken of speciale beoordelingen, wordt berekend vanaf de datum van het luchtvaartmedisch onderzoek in het geval van eerste afgifte en hernieuwde afgifte, en vanaf de vervaldatum van het vorige medisch certificaat in het geval van verlenging.

b) Verlenging

Luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen, al naargelang van toepassing, voor de verlenging van een medisch certificaat mogen worden uitgevoerd tot 45 dagen vóór de vervaldatum van het medisch certificaat.

▼ M9

- c) *Vernieuwing van een vergunning*
- 1) Indien de houder van een medisch certificaat niet aan het bepaalde onder b) voldoet, is een onderzoek en beoordeling voor hernieuwde afgifte, al naargelang van toepassing, vereist.
 - 2) In het geval van medische certificaten van klasse 1 en klasse 2:
 - i) indien het medisch certificaat meer dan 2 jaar is verlopen, wordt een luchtvaartmedisch routineonderzoek voor verlenging uitgevoerd;
 - ii) indien het medisch certificaat meer dan 2 jaar maar minder dan 5 jaar is verlopen, voeren het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts het luchtvaartmedisch onderzoek voor hernieuwde afgifte uitsluitend uit na beoordeling van de luchtvaartmedische dossiers van de aanvrager;
 - iii) indien het medisch certificaat meer dan 5 jaar is verlopen, zijn de luchtvaartmedische onderzoekseisen voor eerste afgifte van toepassing en wordt de beoordeling gebaseerd op de verlengingseisen.
 - 3) In het geval van medische certificaten voor LAPL, moet het luchtvaartgeneeskundig centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts de medische geschiedenis van de aanvrager beoordelen en de luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen, al naargelang van toepassing, uitvoeren in overeenstemming met MED.B.005 en MED.B.095.

MED.A.046 Schorsing of intrekking van medische certificaten

- a) Een medisch certificaat kan worden geschorst of ingetrokken door de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven.
- b) Na schorsing van het medisch certificaat moet de houder, op verzoek van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven, het medisch certificaat teruggeven aan die autoriteit.
- c) Na intrekking van het medisch certificaat moet de houder het medisch certificaat onmiddellijk teruggeven aan de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven.

MED.A.050 Doorverwijzing

- a) Als een aanvrager van een medisch certificaat van klasse 1 of 2 wordt doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven overeenkomstig MED.B.001, draagt het luchtvaartgeneeskundige centrum of de bevoegde keuringsarts de relevante medische documenten over aan deze autoriteit.
- b) Als een aanvrager van een medisch attest voor LAPL overeenkomstig MED.B.001 naar een bevoegde keuringsarts of luchtvaartgeneeskundig centrum wordt doorverwezen, draagt de huisarts de relevante medische documenten over aan het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts.

SUBDEEL B

EISEN VOOR MEDISCHE CERTIFICATEN VOOR PILOTEN***SECTIE 1******Algemeen*****MED.B.001 Beperkingen van medische certificaten**

- a) *Beperkingen van medische certificaten van klasse 1 en klasse 2*
 - 1) Als de aanvrager niet volledig voldoet aan de eisen voor het medisch certificaat van de betreffende klasse maar het niet waarschijnlijk wordt geacht dat de veilige uitoefening van de bevoegdheden van het desbetreffende bewijs van bevoegdheid daardoor in gevaar komt, moet het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts:

▼ **M9**

- i) in het geval van aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1, de beslissing over geschiktheid van de aanvrager overeenkomstig dit subdeel doorverwijzen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven;
 - ii) in gevallen waarin niet is voorzien in een doorverwijzing naar medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven overeenkomstig dit subdeel, beoordelen of de aanvrager in staat is zijn taken veilig uit te voeren met inachtneming van een of meer beperkingen die op het medisch certificaat zijn aangetekend, en het medisch certificaat zo nodig met beperking(en) afgeven;
 - iii) in het geval van aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2, in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven, zoals aangegeven in dit subdeel, beoordelen of de aanvrager in staat is zijn taken veilig uit te voeren met inachtneming van een of meer beperkingen die op het medisch certificaat zijn aangetekend, en indien nodig het medisch certificaat met (een) beperking(en) afgeven.
- 2) Het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts mag een medisch certificaat met dezelfde beperking(en) verlengen of hernieuwd afgeven zonder de aanvrager door te verwijzen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft of deze medische beoordelaar te raadplegen.
- b) *Beperkingen van medische certificaten voor LAPL*
- 1) Indien een huisarts na bestudering van de medische geschiedenis van de aanvrager concludeert dat de aanvrager van een medisch certificaat voor LAPL niet volledig aan de eisen van medische geschiktheid voldoet, verwijst de huisarts de aanvrager naar een luchtvaartgeneeskundig centrum of bevoegde keuringsarts, tenzij de aanvrager alleen (een) beperking(en) nodig heeft met betrekking tot het gebruik van corrigerende lenzen of tot de geldigheidsduur van het medisch certificaat.
 - 2) Indien een aanvrager van een medisch certificaat voor LAPL overeenkomstig het bepaalde onder 1) is doorverwezen, moet het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts de nodige aandacht schenken aan de punten MED.B.005 en MED.B.095, beoordelen of de aanvrager in staat is om zijn of haar taken veilig uit te voeren met inachtneming van een of meer beperkingen die op het medisch certificaat zijn aangetekend en het medisch certificaat zo nodig met beperking(en) afgeven. Het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts moet altijd overwegen of de aanvrager moet worden uitgesloten van het vervoeren van passagiers (operational passenger limitation, OPL).
 - 3) De huisarts mag een medisch certificaat voor LAPL met dezelfde beperking verlengen of hernieuwd afgeven zonder de aanvrager door te verwijzen naar een luchtvaartgeneeskundig centrum of bevoegde keuringsarts.
- c) Bij de beoordeling of een beperking noodzakelijk is, dient bijzondere aandacht te worden geschonken aan:
- 1) de vraag of de officiële medische conclusie erop wijst dat in bijzondere omstandigheden het onvermogen van de aanvrager om aan een numerieke of andere eis te voldoen waarschijnlijk niet van dien aard is dat hij of zij door de uitoefening van de aan het aangevraagde bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden de vliegveiligheid in gevaar brengt;
 - 2) het vermogen, de vaardigheid en ervaring van de aanvrager die relevant zijn voor de uit te voeren activiteit.

▼ M9d) *Codes van operationele beperkingen*

- 1) Operationele meerpilootbeperking (Operational multi-pilot limitation — OML — uitsluitend klasse 1)
 - i) Wanneer de houder van een CPL, ATPL of MPL niet volledig voldoet aan de eisen van een medisch certificaat van klasse 1 en is doorverwezen naar een medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, moet die medische beoordelaar beoordelen of het medisch certificaat mag worden verstrekt met een OML (dat wil zeggen slechts geldig als bevoegde tweede piloot of met een bevoegde copiloot).
 - ii) De houder van een medisch certificaat met een OML mag uitsluitend een luchtvaartuig besturen met een andere piloot die volledig gekwalificeerd is voor de desbetreffende klasse en het desbetreffende type luchtvaartuig, zelf niet onderworpen is aan een OML en de leeftijd van 60 jaar niet heeft bereikt.
 - iii) De OML voor medische certificaten van klasse 1 wordt oorspronkelijk opgelegd door de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en kan alleen door deze medische beoordelaar worden opgeheven.
- 2) Operationele veiligheidspilootbeperking (Operational safety pilot limitation — OSL — klasse 2 en LAPL-bevoegdheden)
 - i) De houder van een medisch certificaat met een OSL mag uitsluitend een luchtvaartuig bedienen indien een andere piloot die volledig gekwalificeerd is om op te treden als gezagvoerder van de desbetreffende klasse en het desbetreffende type luchtvaartuig aan boord is, het luchtvaartuig is uitgerust met dubbele bediening en de andere piloot een stoel bij de bedieningsinstrumenten bezet.
 - ii) De OSL voor medische certificaten van klasse 2 kan worden opgelegd en opgeheven door de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, of door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts, in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
 - iii) De OSL voor medische certificaten voor LAPL kan worden opgelegd en opgeheven door de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts.
- 3) Operationele passagiersbeperking (Operational passenger limitation — OPL — klasse 2 en LAPL-bevoegdheden)
 - i) De houder van een medisch certificaat met een OPL mag uitsluitend een luchtvaartuig besturen zonder passagiers aan boord.
 - ii) De OPL voor medische certificaten van klasse 2 kan worden opgelegd en opgeheven door de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts, in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
 - iii) De OPL voor medische certificaten voor LAPL kan worden opgelegd en opgeheven door de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts.

▼ M9

4) Operationele pilootbeperking (Operational pilot restriction limitation — ORL — klasse 2 en LAPL-bevoegdheden)

i) De houder van een medisch certificaat met een ORL mag alleen een vliegtuig besturen wanneer een van de volgende twee voorwaarden zijn vervuld:

A) een andere piloot die volledig gekwalificeerd is om op te treden als eerste piloot van de desbetreffende klasse en het desbetreffende type luchtvaartuig is aan boord van het luchtvaartuig, het luchtvaartuig is uitgerust met dubbele bediening en de andere piloot neemt plaats op een stoel bij het bedieningspaneel;

B) er bevinden zich geen passagiers aan boord van het luchtvaartuig.

ii) De ORL voor medische certificaten van klasse 2 kan worden opgelegd en opgeheven door de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft of door een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts, in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

iii) De ORL voor medische certificaten voor LAPL kan worden opgelegd en opgeheven door de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, een luchtvaartgeneeskundig centrum of een bevoegde keuringsarts

5) Gespecificeerde speciale beperking (Special restriction as specified, SSL)

De SSL op een medisch certificaat wordt gevolgd door een beschrijving van de beperking.

e) Indien dit nodig is om de vliegveiligheid te garanderen, kunnen de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, een luchtvaartgeneeskundig centrum, een bevoegde keuringsarts of een huisarts, al naargelang van toepassing, om het even welke andere beperking opleggen aan de houder van een medisch certificaat.

f) Alle opgelegde beperkingen worden in het medisch certificaat van de houder van het bewijs van bevoegdheid gespecificeerd.

MED.B.005 Algemene medische eisen

Aanvragers van een medisch certificaat worden beoordeeld overeenkomstig de gedetailleerde medische eisen die zijn uiteengezet in secties 2 en 3.

Ze worden als ongeschikt beoordeeld als ze een van de volgende medische aandoeningen hebben welke een mate van functionele onbekwaamheid veroorzaken die de veilige uitoefening van de aan het toepasselijke bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden waarschijnlijk verstoort of waardoor de aanvrager de kans loopt plotseling niet meer in staat te zijn om de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden op veilige wijze uit te oefenen.

- a) afwijking, aangeboren of verworven;
- b) actieve, latente, acute of chronische ziekte of invaliditeit;
- c) verwonding, letsel of restverschijnselen van een operatie;
- d) bijwerking of effect van al dan niet voorgeschreven therapeutische, diagnostische of preventieve medicatie.

*SECTIE 2**Medische eisen voor medische certificaten van klasse 1 en klasse 2***MED.B.010 Cardiovasculair stelsel**a) *Onderzoek*

- 1) Indien klinisch aangewezen wordt op de volgende ogenblikken een standaard 12-afleidingen electrocardiogram (ecg) in rust uitgevoerd en wordt een verslag daarvan opgesteld:

▼ **M9**

- i) voor een medisch certificaat van klasse 1, bij het eerste onderzoek, vervolgens iedere 5 jaar tot de leeftijd van 30, iedere 2 jaar tot de leeftijd van 40, jaarlijks tot de leeftijd van 50, en bij alle latere onderzoeken voor verlenging of hernieuwde afgifte;
 - ii) voor een medisch certificaat van klasse 2, bij het eerste onderzoek, bij het eerste onderzoek na de leeftijd van 40, bij het eerste onderzoek na de leeftijd van 50 en vervolgens iedere 2 jaar.
- 2) Uitgebreide cardiovasculaire beoordeling indien klinisch aangewezen.
- 3) Voor een medisch certificaat van klasse 1: een uitgebreide cardiovasculaire beoordeling bij het eerste onderzoek voor verlenging of hernieuwde afgifte na de leeftijd van 65 en iedere 4 jaar daarna.
- 4) Voor een medisch certificaat van klasse 1: een bepaling van serumlipiden, waaronder cholesterol, bij het eerste onderzoek en bij het eerste onderzoek na het bereiken van de leeftijd van 40.
- b) *Cardiovasculair stelsel — Algemeen*
- 1) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een van de volgende medische aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
- i) aneurysma van de thoracale of supra-renale abdominale aorta, vóór operatie;
 - ii) significante functionele symptomatische afwijking van een van de hartkleppen;
 - iii) art- of hart/longtransplantatie;
 - iv) symptomatische hypertrofische cardiomyopathie.
- 2) Alvorens hun kandidatuur verder in overweging wordt genomen, worden aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een vastgestelde geschiedenis of diagnose van een van de volgende medische aandoeningen doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft:
- i) perifere arteriële vaatziekte voor of na operatie;
 - ii) aneurysma van de thoracale of supra-renale abdominale aorta na operatie;
 - iii) aneurysma van de infrarenale abdominale aorta, voor of na operatie;
 - iv) functioneel niet-significante hartklepafwijkingen;
 - v) na hartklepoperatie;
 - vi) afwijking van het pericard, myocard of endocard;
 - vii) aangeboren afwijking van het hart, voor of na corrigerende operatie;
 - viii) vasovagale syncope met onbekende oorzaak;
 - ix) arteriële of veneuze trombose;
 - x) longembolie;
 - xi) cardiovasculaire aandoening waarvoor systemische antistollingstherapie nodig is.
- 3) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 met een vastgestelde diagnose van een van de aandoeningen die in de punten 1) en 2) hierboven zijn gespecificeerd, worden beoordeeld door een cardioloog alvorens ze als geschikt kunnen worden beoordeeld, in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

▼ M9

- 4) Aanvragers met andere dan de in de punten 1) en 2) gespecificeerde hartaandoeningen kunnen als geschikt worden beoordeeld na een bevredigende cardiologische evaluatie.

c) Bloeddruk

- 1) De bloeddruk van aanvragers wordt bij elk onderzoek gemeten.
- 2) Als de bloeddruk van een aanvrager niet binnen normale grenzen blijft, wordt zijn cardiovasculaire toestand en medicatie verder beoordeeld om te bepalen of hij als ongeschikt moet worden beoordeeld overeenkomstig punten 3) en 4).
- 3) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een van de volgende medische aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
 - i) symptomatische hypotensie;
 - ii) bloeddruk die bij onderzoek consequent hoger is dan 160 mmHg systolisch en/of 95 mmHg diastolisch, met of zonder behandeling.
- 4) Aanvragers die begonnen zijn met het gebruik van medicatie om hun bloeddruk onder controle te houden, worden als ongeschikt beoordeeld tot is vastgesteld dat zij geen ernstige neveneffecten ondervinden.

d) Coronaire hartziekte

- 1) Alvorens hun aanvraag verder wordt overwogen, worden aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een van de volgende medische aandoeningen doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, en moeten zij een cardiologische beoordeling ondergaan om myocardischemie uit te sluiten:
 - i) vermoedelijke myocardischemie;
 - ii) asymptomatisch secundaire coronaire hartziekte waarvoor geen anti-anginabehandeling nodig is.
- 2) Alvorens hun aanvraag verder wordt overwogen, moeten aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 met een van de in punt 1) uiteengezette medische aandoeningen met goed gevolg een cardiologisch onderzoek ondergaan.
- 3) Aanvragers met een van de volgende medische aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
 - i) myocardischemie;
 - ii) symptomatische coronaire hartziekte;
 - iii) symptomen van coronaire hartziekte die door medicatie onder controle zijn.
- 4) Aanvragers van een eerste medisch certificaat van klasse 1 met een medische geschiedenis of diagnose van een van de volgende medische aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
 - i) myocardischemie;
 - ii) myocardinfarct;
 - iii) revascularisatie of stents voor coronaire hartziekte.
- 5) Alvorens hun aanvraag verder wordt overwogen, moeten aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 die asymptomatisch zijn na myocardinfarct of operatie voor coronaire hartziekte met goed gevolg een cardiologische beoordeling ondergaan, in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft. Dergelijke aanvragers van een verlenging van een medisch certificaat van klasse 1 worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

▼ M9e) *Ritme-/geleidingsstoornissen*

- 1) Aanvragers met een van de volgende medische aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
 - i) symptomatische sinoatriale ziekte;
 - ii) compleet atrioventriculair blok;
 - iii) symptomatische QT-verlenging;
 - iv) een automatisch implanteerbaar defibrillatiesysteem;
 - v) een ventriculaire anti-tachycardiepacemaker.
- 2) Alvorens hun aanvraag verder wordt overwogen, worden aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 die een significante hartgeleidings- of hartritmestoornis hebben, waaronder een van de onderstaande aandoeningen, doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
 - i) supraventriculaire ritmestoornis, waaronder intermitterende of vastgestelde sinoatriële disfunctie, atriumfibrillatie en/of flutter en asymptomatische sinuspauses;
 - ii) complete linkerbundeltakblok;
 - iii) Mobitz type 2 atrioventriculair blok;
 - iv) tachycardie met brede en/of smalle complexen;
 - v) ventriculaire pre-excitatie;
 - vi) asymptomatische QT-verlenging;
 - vii) Brugada-patroon op ecg.
- 3) Alvorens hun aanvraag verder wordt overwogen, moeten aanvragers van een medisch certificaat van klasse die een van de in punt 2) vermelde medische aandoeningen hebben, met goed gevolg een cardiologische beoordeling ondergaan, in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- 4) Aanvragers met een van de volgende medische aandoeningen kunnen als geschikt worden beoordeeld als zij met goed gevolg een cardiologische beoordeling ondergaan en geen enkele andere afwijking vertonen:
 - i) incompleet bundeltakblok;
 - ii) compleet rechterbundeltakblok;
 - iii) stabiele linker asafwijking;
 - iv) asymptomatische sinusbradycardie;
 - v) asymptomatische sinustachycardie;
 - vi) asymptomatische geïsoleerde uniforme supraventriculaire of ventriculaire ectopische complexen;
 - vii) eerstegraads atrioventriculair blok;
 - viii) Mobitz type 1 atrioventriculair blok;
- 5) Aanvragers met een medische geschiedenis van een van de volgende medische aandoeningen moeten met goed gevolg een cardiovasculaire beoordeling ondergaan alvorens zij als geschikt kunnen worden beoordeeld:
 - i) ablatietherapie;
 - ii) pacemakerimplantatie;

▼ M9

Dergelijke aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft. Dergelijke aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 worden beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft

MED.B.015 Luchtwegenstelsel

- a) Aanvragers met een significant verslechterde longfunctie worden als ongeschikt beoordeeld. Zij kunnen echter als geschikt worden beoordeeld als de longfunctie hersteld is en bevredigend is.
- b) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 ondergaan morfologische en functionele tests van de longen bij het eerste onderzoek en wanneer dit klinisch is aangewezen.
- c) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 ondergaan morfologische en functionele tests van de longen wanneer dit klinisch is aangewezen.
- d) Aanvragers met een medische geschiedenis of diagnose van een van de volgende medische aandoeningen moeten met goed gevolg een evaluatie van de luchtwegen ondergaan alvorens zij als geschikt kunnen worden beoordeeld.
 - 1) astma waarvoor medicatie nodig is;
 - 2) actieve ontstekingsziekte van het luchtwegenstelsel;
 - 3) actieve sarcoïdose;
 - 4) pneumothorax;
 - 5) slaapapneusyndroom;
 - 6) grote borstoperatie;
 - 7) pneumonectomie;
 - 8) chronische obstructieve longziekte.

Alvorens hun aanvraag verder in overweging wordt genomen, moeten aanvragers met een vastgestelde diagnose van een van de in de punten 3) en 5) vermelde medische aandoeningen met goed gevolg een cardiologische beoordeling ondergaan.

- e) Luchtvaartmedische beoordeling
 - 1) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een van de in punt d) gespecificeerde aandoeningen worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
 - 2) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 met een van de aandoeningen die in punt d) gespecificeerde aandoeningen worden beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- f) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 die een pneumonectomie hebben ondergaan, worden als ongeschikt beoordeeld.

MED.B.020 Spijsverteringsstelsel

- a) Aanvragers met restverschijnselen van een ziekte of operatieve ingreep in enig deel van het spijsverteringskanaal of de bijbehorende organen die waarschijnlijk problemen bij het vliegen veroorzaken, in het bijzonder een obstructie vanwege strictuur of compressie, worden als ongeschikt beoordeeld.
- b) Aanvragers met een hernia die symptomen zou kunnen veroorzaken die leiden tot onvermogen om te vliegen, worden als ongeschikt beoordeeld.

▼ M9

- c) Aanvragers met een van de volgende stoornissen van het spijsverteringsstelsel kunnen als geschikt worden beoordeeld als zij met goed gevolg een beoordeling van het spijsverteringsstelsel ondergaan na succesvolle behandeling of volledig herstel na een operatie:
- 1) terugkerende dyspeptische stoornis waarvoor medicatie nodig is;
 - 2) pancreatitis;
 - 3) symptomatische galstenen;
 - 4) een klinische diagnose of gedocumenteerde medische geschiedenis van chronische darmontsteking;
 - 5) na operatie aan het spijsverteringskanaal of de bijbehorende organen, waaronder operaties die algehele of gedeeltelijke excisie of een verlegging van een van deze organen inhouden.
- d) Luchtvaartmedische beoordeling
- 1) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met de diagnose van een van de in de punten 2), 4) en 5) gespecificeerde aandoeningen worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
 - 2) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 met een diagnose van een van de in punt c), onder 2), gespecificeerde aandoeningen worden beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.025 Metabolische en endocriene stelsels

- a) Aanvragers met metabolische, endocriene of voedingsdisfunctie kunnen als geschikt worden beoordeeld mits de stabiliteit van de medische aandoening is aangetoond en een luchtvaartmedische evaluatie een bevredigend resultaat heeft opgeleverd.
- b) *Diabetes mellitus*
- 1) Aanvragers met diabetes mellitus die insuline nodig hebben, worden als ongeschikt beoordeeld.
 - 2) Aanvragers met diabetes mellitus die geen insuline nodig hebben, worden als ongeschikt beoordeeld tenzij kan worden aangetoond dat de bloedsuikerspiegel onder controle en stabiel is.
- c) *Luchtvaartmedische beoordeling*
- 1) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 die voor bloedsuikerbeheersing andere medicatie nodig hebben dan insuline worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
 - 2) De geschiktheid van aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 die voor bloedsuikerbeheersing andere medicatie nodig hebben dan insuline wordt beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.030 Hematologie

- a) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden onderworpen aan een hemoglobinetest bij elk luchtvaartmedisch onderzoek.
- b) Aanvragers met een hematologische aandoening kunnen als geschikt worden beoordeeld als zij met goed gevolg een luchtvaartmedische beoordeling hebben ondergaan.

▼ M9

- c) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een van de volgende hematologische aandoeningen worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft:
- 1) abnormale hemoglobine, waaronder, maar niet beperkt tot anemie, erythrocytose of hemoglobinopathie;
 - 2) significante vergroting van lymfeklieren;
 - 3) vergroting van de milt;
 - 4) trombotische, bloedings- of stollingsstoornis;
 - 5) leukemie.
- d) De geschiktheid van aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 met een van de in punt c), onder 4) en 5), vermelde hematologische aandoeningen wordt beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.035 Genito-urinair stelsel

- a) Urineanalyse moet deel uitmaken van ieder luchtvaartmedisch onderzoek. Aanvragers worden als ongeschikt beoordeeld als hun urine abnormale elementen bevat die pathologisch belangrijk worden geacht en die een mate van functioneel onvermogen kunnen inhouden dat de veilige uitoefening van de bevoegdheden van het bewijs van bevoegdheid in gevaar kan brengen of tot gevolg kunnen hebben dat de aanvrager de kans loopt plotseling niet meer in staat te zijn die bevoegdheden uit te oefenen.
- b) Aanvragers met enige restverschijnselen van ziekte of operatieve procedures aan het genito-urinaire stelsel of de bijbehorende organen die waarschijnlijk problemen veroorzaken, in het bijzonder een obstructie vanwege strictuur of compressie, worden als ongeschikt beoordeeld.
- c) Aanvragers met een diagnose of medische geschiedenis van de volgende aandoeningen worden als geschikt beoordeeld als zij met goed gevolg een genito-urinaire beoordeling ondergaan, al naargelang van toepassing:
- 1) nierziekte;
 - 2) een of meer urinestenen, of een medische geschiedenis van nierkoliek.
- d) Aanvragers die een grote operatie aan het genito-urinaire stelsel of de bijbehorende organen hebben ondergaan die algehele of gedeeltelijke excisie of een verlegging van hun organen inhoudt, worden als ongeschikt beoordeeld. Na volledig herstel kunnen zij echter als geschikt worden beoordeeld.
- e) De in de punten c) en d) vermelde aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.040 Infectieziekte

- a) Aanvragers kunnen als ongeschikt worden beoordeeld als zij een klinische diagnose of medische geschiedenis hebben van een infectieziekte die de veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden waarschijnlijk in gevaar zal brengen.
- b) Aanvragers die hiv-seropositief zijn, kunnen na een bevredigende luchtvaartmedische evaluatie als geschikt worden beoordeeld. Dergelijke aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.045 Obstetrie en gynaecologie

- a) Aanvragers die een grote gynaecologische operatie hebben ondergaan, worden als ongeschikt beoordeeld. Na volledig herstel kunnen zij echter als geschikt worden beoordeeld.

▼ M9b) *Zwangerschap*

- 1) In geval van zwangerschap mag een aanvrager haar bevoegdheden alleen tot het einde van de 26ste week blijven uitoefenen als het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts van oordeel is dat zij daartoe in staat is.
- 2) Een OML is van toepassing op houders van een medisch certificaat van klasse 1 die zwanger zijn. Onverminderd punt MED.B.001 kan de OML in dit geval worden opgelegd en geschrapt door het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bevoegde keuringsarts.
- 3) Na herstel na de zwangerschap kan een aanvrager de uitoefening van haar bevoegdheden hervatten.

MED.B.050 Spier- en skeletstelsel

- a) Aanvragers die onvoldoende zithoogte, arm- en beenlengte en spierkracht hebben voor de veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden rechten worden als ongeschikt beoordeeld. Als hun zithoogte, arm- en beenlengte en spierkracht echter onvoldoende is voor de veilige uitoefening van de bevoegdheden met betrekking tot een bepaald type luchtvaartuig, wat zo nodig kan worden aangetoond aan de hand van een medische testvlucht of een testvlucht in een simulator, dan kunnen de aanvragers als geschikt worden beoordeeld en worden hun bevoegdheden dienovereenkomstig beperkt.
- b) Aanvragers die hun spier- en skeletstelsel onvoldoende functioneel kunnen gebruiken om de aan hun bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden veilig te kunnen uitoefenen, worden als ongeschikt beoordeeld. Als zij hun spier- en skeletstelsel echter voldoende functioneel kunnen gebruiken om de aan hun bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden veilig te kunnen uitoefenen met betrekking tot een bepaald type luchtvaartuig, wat zo nodig kan worden aangetoond aan de hand van een medische testvlucht of een testvlucht in een simulator, dan kunnen de aanvragers als geschikt worden beoordeeld en worden hun bevoegdheden dienovereenkomstig beperkt.
- c) Indien twijfel ontstaat in het kader van de in de punten a) en b) vermelde beoordelingen, worden aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en worden aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.055 Mentale gezondheid

- a) Een uitgebreide beoordeling van de mentale gezondheid maakt deel uit van het eerste luchtvaartmedisch onderzoek voor klasse 1.
- b) Drugs- en alcoholscreening maakt deel uit van het eerste luchtvaartmedisch onderzoek voor klasse 1.
- c) Aanvragers met een psychische of gedragsstoornis door het gebruik of misbruik van alcohol of andere psychoactieve stoffen worden als ongeschikt beoordeeld in afwachting dat zij herstellen en vrij zijn van het gebruik of misbruik van psychoactieve stoffen en dat zij, na een succesvolle behandeling, met goed gevolg een psychiatrische evaluatie ondergaan.
- d) Aanvragers met een klinische diagnose of gedocumenteerde medische geschiedenis van een van de volgende psychiatrische aandoeningen moeten met goed gevolg een psychiatrische beoordeling ondergaan alvorens zij als geschikt kunnen worden beoordeeld:
 - 1) stemmingsstoornis;
 - 2) neurotische stoornis;
 - 3) persoonlijkheidsstoornis;
 - 4) psychische of gedragsstoornis;
 - 5) misbruik van een psychoactieve stof.

▼ M9

- e) Aanvragers met een gedocumenteerde geschiedenis van één of herhaaldelijke daden van opzettelijke zelfbeschadiging of zelfmoordpogingen worden als ongeschikt beoordeeld. Zij kunnen echter als geschikt worden beoordeeld nadat zij met goed gevolg een psychiatrische beoordeling hebben ondergaan.
- f) Luchtvaartmedische beoordeling
 - 1) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een van de in punt c), d) of e) gespecificeerde aandoeningen worden verwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
 - 2) De geschiktheid van aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 met een van de in punt c), d) of e) gespecificeerde aandoeningen wordt beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- g) Aanvragers met een gedocumenteerde medische geschiedenis of klinische diagnose van schizofrenie, schizotypische of waanstoornis worden als ongeschikt beoordeeld.

MED.B.065 Neurologie

- a) Aanvragers met een klinische diagnose of gedocumenteerde medische geschiedenis van een van de volgende aandoeningen worden als ongeschikt beoordeeld:
 - 1) epilepsie, behalve in de gevallen als bedoeld in punt b), onder 1) en 2);
 - 2) terugkerende episodes van verstoring van het bewustzijn met onzekere oorzaak.
- b) Aanvragers met een klinische diagnose of een gedocumenteerde medische geschiedenis van een van de volgende medische aandoeningen moeten verdere beoordeling ondergaan alvorens als geschikt te kunnen worden beoordeeld:
 - 1) epilepsie zonder herhaling na de leeftijd van 5 jaar;
 - 2) epilepsie zonder herhaling en zonder behandeling gedurende meer dan 10 jaar;
 - 3) epileptiforme eeg-afwijkingen en focale trage golven;
 - 4) progressieve of niet-progressieve ziekte van het zenuwstelsel;
 - 5) ontstekingsziekte van het centrale of perifere zenuwstelsel;
 - 6) migraine;
 - 7) één episode of verstoring van het bewustzijn met onzekere oorzaak;
 - 8) verlies van bewustzijn na hoofdletsel;
 - 9) penetrerend hersenletsel;
 - 10) spinaal of perifere zenuwletsel;
 - 11) verstoringen van het zenuwstelsel ten gevolge van vasculaire problemen, waaronder bloedingen en verminderde bloedtoevoer.

Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft. De geschiktheid van aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 worden beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

▼ **M9****MED.B.070 Visueel systeem**a) *Onderzoek*

- 1) Voor een medisch certificaat van klasse 1:
 - i) maakt een uitgebreid oogonderzoek deel uit van het eerste onderzoek; dit oogonderzoek wordt periodiek uitgevoerd en wanneer dit klinisch is aangewezen, afhankelijk van de refractie en de functionele werking van het oog.
 - ii) maakt een routine-oogonderzoek deel uit van alle onderzoeken voor verlenging en hernieuwde afgifte.
- 2) Voor een medisch certificaat van klasse 2:
 - i) maakt een routine-oogonderzoek deel uit van het eerste en alle volgende onderzoeken voor verlenging en hernieuwde afgifte;
 - ii) een uitgebreid oogonderzoek wordt uitgevoerd indien klinisch aangewezen.

b) *Gezichtsscherpte*

- 1) Voor een medisch certificaat van klasse 1:
 - i) moet de gezichtsscherpte op afstand, met of zonder correctie, 6/9 (0,7) of beter zijn in elk oog en de gezichtsscherpte van beide ogen 6/6 (1,0) of beter.
 - ii) Bij het eerste onderzoek worden aanvragers met substandaard gezichtsvermogen in één oog als ongeschikt beoordeeld.
 - iii) Onverminderd punt b), onder 1), punt i), worden aanvragers met substandaard gezichtsvermogen in één oog of eenogigheid bij onderzoeken voor verlenging en hernieuwde afgifte doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft; zij kunnen als geschikt worden beoordeeld na met goed gevolg een oogheeskundige beoordeling te hebben ondergaan.
- 2) Voor een medisch certificaat van klasse 2:
 - i) moet de gezichtsscherpte op afstand, met of zonder correctie, 6/12 (0,5) of beter zijn in elk oog en de gezichtsscherpte van beide ogen 6/9 (0,7) of beter.
 - ii) Onverminderd punt b), onder 2), punt i), worden aanvragers met substandaard gezichtsvermogen in één oog of eenogigheid als geschikt beoordeeld, in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en na met goed gevolg een oogheeskundige beoordeling te hebben ondergaan.
- 3) Aanvragers moeten in staat zijn een N5-kaart of equivalent te lezen op 30-50 cm afstand en een N14-kaart of equivalent op 100 cm afstand, indien nodig met correctie.

c) *Refractieafwijking en anisometropie*

- 1) Aanvragers met refractieafwijkingen of anisometropie kunnen als geschikt worden beoordeeld als zij met goed gevolg een oogheeskundige beoordeling hebben ondergaan.
- 2) Onverminderd punt c), onder 1), worden aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een van de volgende medische aandoeningen doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en kunnen zij als geschikt worden beoordeeld als zij met goed gevolg een oogheeskundige beoordeling hebben ondergaan.
 - i) myopie met een dioptrie van meer dan -6,0;
 - ii) astigmatisme met een dioptrie van meer dan 2,0;
 - iii) anisometropie met een dioptrie van meer dan 2,0.

▼ **M9**

- 3) Onverminderd punt c), onder 1), worden aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met hypermetropie met een dioptrie van meer dan +5,0 doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en kunnen zij als geschikt worden beoordeeld als zij met goed gevolg een oogheekundige beoordeling hebben ondergaan, voor zover de fusionele reserve, oogdruk en voorste hoek voldoende zijn en geen ernstige pathologie is vastgesteld. Onverminderd het bepaalde onder b), punt 1), onder i), moet de gecorrigeerde gezichtscherpte in elk oog 6/6 of beter bedragen.
 - 4) Aanvragers met een klinische diagnose van keratoconus kunnen als geschikt worden beoordeeld wanneer zij met goed gevolg een onderzoek door een oogarts hebben ondergaan. Dergelijke aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
- d) *Binoculaire functie*
- 1) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden als ongeschikt beoordeeld als hun binoculaire functie niet normaal is en die medische aandoening de veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden waarschijnlijk in gevaar zal brengen, rekening houdende met alle passende corrigerende maatregelen, voor zover van toepassing.
 - 2) Aanvragers met diplopie worden als ongeschikt beoordeeld.
- e) *Gezichtsveld*
- Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden als ongeschikt beoordeeld als hun gezichtsveld niet normaal is en die medische aandoening de veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden waarschijnlijk in gevaar zal brengen, rekening houdende met alle passende corrigerende maatregelen, voor zover van toepassing.
- f) *Oogoperatie*
- Aanvragers die een oogoperatie hebben ondergaan, worden als ongeschikt beoordeeld. Na volledig herstel van hun oogfunctie, en na met goed gevolg een oogheekundige beoordeling te hebben ondergaan, kunnen zij echter als geschikt worden beoordeeld.
- g) *Brillen en contactlenzen*
- 1) Indien voldoende visuele functie uitsluitend met gebruikmaking van correctie wordt bereikt, moeten de bril of contactlenzen een optimale visuele functie bieden, goed verdragen worden en geschikt zijn voor het vliegen.
 - 2) Er mag niet meer dan één bril worden gebruikt om te voldoen aan de visuele eisen bij het uitoefenen van de aan het (de) toepasselijke bewijs (bewijzen) van bevoegdheid verbonden bevoegdheden.
 - 3) Voor verziendheid moeten een bril of contactlenzen worden gedragen tijdens het uitoefenen aan het (de) toepasselijke bewijs (bewijzen) van bevoegdheid verbonden bevoegdheden.
 - 4) Voor bijziendheid moet een bril beschikbaar worden gehouden tijdens de uitoefening van de aan het (de) toepasselijke bewijs (bewijzen) van bevoegdheid verbonden bevoegdheden.
 - 5) Een even sterk corrigerende reservebril, voor ver- of bijziendheid, moet klaar liggen voor direct gebruik tijdens de uitoefening van de aan het (de) toepasselijke bewijs (bewijzen) van bevoegdheid verbonden bevoegdheden.
 - 6) indien bij het uitoefenen van de aan het (de) toepasselijke bewijs (bewijzen) van bevoegdheid verbonden bevoegdheden contactlenzen worden gedragen, moeten deze bestemd zijn voor verziendheid, en monofocaal, niet-getint en goed te verdragen zijn.
 - 7) Aanvragers met een grote refractieafwijking dienen contactlenzen of brillenglazen met hoge index te gebruiken.
 - 8) Orthokeratologische lenzen mogen niet worden gebruikt.

MED.B.075 Kleurwaarneming

- a) Aanvragers worden als ongeschikt beoordeeld als zij niet kunnen aantonen dat zij in staat zijn gemakkelijk de kleuren waar te nemen die nodig voor de veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden.

▼ M9b) *Onderzoek en beoordeling*

- 1) Vóór de eerste afgifte van een medisch certificaat worden aanvragers aan de Ishihara-test onderworpen. Aanvragers die de test met goed gevolg afleggen, worden als geschikt beoordeeld.
- 2) Voor een medisch certificaat van klasse 1:
 - i) Aanvragers die de Ishihara-test niet doorstaan, worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en moeten verdere kleurwaarnemingstests ondergaan om vast te stellen of ze niet kleurenblind zijn.
 - ii) Aanvragers moeten gewone trichomaten zijn en mogen niet kleurenblind zijn.
 - iii) Aanvragers die de aanvullende kleurwaarnemingstests niet met goed gevolg afleggen, worden als ongeschikt beoordeeld.
- 3) Voor een medisch certificaat van klasse 2:
 - i) Aanvragers die de Ishiharatest niet met goed gevolg afleggen, moeten verdere kleurwaarnemingstests afleggen om vast te stellen of ze niet kleurenblind zijn.
 - ii) Aanvragers met onvoldoende kleurwaarneming mogen de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden alleen overdag uitoefenen.

MED.B.080 Keel-, neus- en ooraandoeningena) *Onderzoek*

- 1) Het gehoor van aanvragers wordt bij alle onderzoeken getest.
 - i) Voor medische certificaten van klasse 1 en medische certificaten van klasse 2 waarop een instrumentbevoegdverklaring of „en route”-instrumentbevoegdverklaring moet worden aangetekend, wordt het gehoor met een zuivere-toonaudiometer getest bij het eerste onderzoek en daarna om de vijf jaar tot de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 40 bereikt; daarna vindt de test om de twee jaar plaats.
 - ii) Wanneer eerste aanvragers worden getest met een zuivere-toonaudiometer, mogen zij geen gehoorverlies hebben van meer dan 35 dB bij een van de frequenties 500, 1 000 of 2 000 Hz, of meer dan 50 dB bij 3 000 Hz, in elk oor afzonderlijk. Aanvragers van een verlenging of hernieuwde afgifte met groter gehoorverlies moeten aantonen dat ze een voldoende functioneel hoorvermogen hebben.
 - 2) Een uitgebreid keel-, neus- en ooronderzoek wordt voor de eerste afgifte van een medisch certificaat van klasse 1 uitgevoerd en daarna periodiek indien klinisch aangewezen.
- b) Aanvragers met een van de volgende medische aandoeningen ondergaan verdere onderzoeken om vast te stellen dat de medische aandoening geen gevolgen heeft voor de veilige uitoefening van de aan het (de) toepasselijke bewijs (bewijzen) van bevoegdheid verbonden rechten:
- 1) hypoacusis;
 - 2) een actief pathologisch proces van het binnen- of middenoor;
 - 3) ongeheelde perforatie of disfunctie van het trommelvlies/de trommelvliezen;
 - 4) disfunctie van de buis (buizen) van Eustachius;
 - 5) verstoring van de vestibulaire functie;
 - 6) significante restrictie van de neuspassages;
 - 7) sinusdisfunctie;

▼ M9

- 8) significante misvorming of significante infectie van de mondholte of de bovenste luchtwegen;
 - 9) significante spraak- of stemstoornis;
 - 10) eventuele gevolgen van een operatie van het binnen- of middenoor.
- c) *Luchtvaartmedische beoordeling*
- 1) Aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 met een van de in de punt b), onder 1), 4) en 5), gespecificeerde medische aandoeningen worden gespecificeerd, worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
 - 2) De geschiktheid van aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 met een van de in punt b), onder 4) en 5), gespecificeerde medische aandoeningen wordt beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
 - 3) De geschiktheid van aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2, met het oog op de aantekening van een instrumentbevoegdverklaring of „en route”-instrumentbevoegdverklaring op het bewijs van bevoegdheid, die de in punt b), onder 1), gespecificeerde medische aandoening hebben, wordt beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.

MED.B.085 Dermatologie

Aanvragers worden als ongeschikt beoordeeld als zij een vastgestelde dermatologische aandoening hebben die waarschijnlijk de veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden in gevaar zal brengen.

MED.B.090 Oncologie

- a) Alvorens hun aanvraag verder in overweging wordt genomen, moeten aanvragers met een primaire of secundaire kwaadaardige aandoening met goed gevolg een oncologische beoordeling ondergaan. Dergelijke aanvragers van een medisch certificaat van klasse 1 worden doorverwezen naar de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft. Dergelijke aanvragers van een medisch certificaat van klasse 2 worden beoordeeld in overleg met de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft
- b) Aanvragers met een gedocumenteerde medische geschiedenis of klinische diagnose van een intracerebrale kwaadaardige tumor worden als ongeschikt beoordeeld.

*SECTIE 3**Specifieke eisen voor medische certificaten voor LAPL***MED.B.095 Medisch onderzoek en beoordeling van aanvragers van medische certificaten voor LAPL**

- a) Een aanvrager van een medisch certificaat voor LAPL wordt beoordeeld op basis van beste luchtvaartmedische praktijken.
- b) Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de volledige medische geschiedenis van de aanvrager.
- c) De eerste beoordeling, alle volgende herbeoordelingen nadat de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 50 jaar heeft bereikt en alle beoordelingen in gevallen waarin de medische geschiedenis van de aanvrager niet beschikbaar is voor de beoordelaar, moeten minstens het volgende omvatten:
 - 1) een klinisch onderzoek;
 - 2) bloeddruk;
 - 3) urinetest;
 - 4) gezichtsvermogen;
 - 5) gehoor.

▼ M9

- d) Na de eerste beoordeling hebben de daaropvolgende herbeoordelingen tot de houder van het bewijs van bevoegdheid de leeftijd van 50 bereikt, minstens betrekking op:
- 1) de medische geschiedenis van de LAPL-houder;
 - 2) de punten onder c), zoals noodzakelijk geacht door het luchtvaartgeneeskundige centrum, de bevoegde keuringsarts of de huisarts, overeenkomstig de beste praktijken op luchtvaartmedisch gebied.

▼ B

SUBDEEL C

EISEN VOOR DE MEDISCHE GESCHIKTHEID VAN CABINEBEMANNING*DEEL 1**Algemene eisen***MED.C.001 Algemeen**

Cabinebemanning mag uitsluitend de taken en verantwoordelijkheden uitvoeren in overeenstemming met de regelgeving met betrekking tot luchtvaartveiligheid aan boord van een luchtvaartuig indien ze aan de toepasselijke eisen van dit deel voldoen.

MED.C.005 Luchtvaartgeneeskundige beoordelingen

- a) Cabinebemanning ondergaat luchtvaartgeneeskundige beoordelingen om te controleren of ze vrij zijn van elke fysieke of psychische ziekte die zou kunnen leiden tot onbekwaamheid of een onvermogen om de aan hen toebedeelde veiligheidstaken en verantwoordelijkheden uit te voeren.
- b) Elk lid van de cabinebemanning ondergaat een luchtvaartgeneeskundige beoordeling alvorens voor het eerst werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig aan te vangen, en daarna met tussenpozen van maximaal 60 maanden.
- c) Luchtvaartgeneeskundige beoordelingen worden uitgevoerd door een bevoegde keuringsarts, een luchtvaartgeneeskundig centrum, of door een bedrijfsarts indien aan de eisen van MED.D.040 wordt voldaan.

*DEEL 2**Eisen voor de luchtvaartgeneeskundige beoordeling van cabinebemanning***MED.C.005 Algemeen**

Leden van het cabinebemanning moeten vrij zijn van elke:

- a) afwijking, aangeboren of verworven;
- b) actieve, latente, acute of chronische ziekte of invaliditeit;
- c) verwonding, letsel of restverschijnselen van een operatie; en
- d) bijwerking of effecten van al dan niet voorgeschreven therapeutische, diagnostische of preventieve medicatie die een mate van functioneel onvermogen zou inhouden die zou kunnen leiden tot onbekwaamheid of een onvermogen om hun veiligheidstaken en verantwoordelijkheden uit te voeren.

MED.C.025 Inhoud van luchtvaartgeneeskundige beoordelingen

- a) Een eerste luchtvaartgeneeskundige beoordeling omvat ten minste:
 - 1) een beoordeling van de medische geschiedenis van het aanvragende cabinepersoneelslid; en

▼ B

- 2) een klinisch onderzoek van
 - i) het cardiovasculaire stelsel;
 - ii) het luchtwegenstelsel;
 - iii) het spier- en skeletstelsel;
 - iv) keel, neus en oren;
 - v) visueel systeem; en
 - vi) kleurwaarneming.
- b) Elke daaropvolgende luchtvaartgeneeskundige herbeoordeling omvat:
 - 1) een beoordeling van de medische geschiedenis van het cabinepersoneelslid, en
 - 2) een klinisch onderzoek, voor zover dit nodig wordt geacht overeenkomstig de beste praktijken op luchtvaartgeneeskundig gebied.
- c) Ten behoeve van punt a) en b) omvat de luchtvaartgeneeskundige beoordeling van een cabinepersoneelslid in geval van enige twijfel of indien klinisch aangewezen ook alle aanvullende tests of medische onderzoeken die door de bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bedrijfsarts noodzakelijk worden geacht.

*DEEL 3**Aanvullende eisen voor aanvragers of houders van een attest voor cabinebemanning***MED.C.030 Medisch rapport cabinebemanning**

- a) Na afronding van iedere luchtvaartgeneeskundige beoordeling, ontvangen aanvragers en houders van een attest voor cabinebemanning:
 - 1) een medisch rapport cabinebemanning door de bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bedrijfsarts; en
 - 2) de van belang zijnde informatie of een kopie van hun medisch rapport cabinepersoneel, te verstrekken aan de exploitant(en) die van hun diensten gebruikmaken.
- b) *Medisch rapport cabinebemanning*

Een medisch rapport cabinebemanning moet zijn voorzien van de datum van de luchtvaartgeneeskundige beoordeling, en voorts vermelden of het cabinebemanningslid als geschikt of ongeschikt is beoordeeld, de datum van de volgende vereiste luchtvaartgeneeskundige beoordeling en, indien van toepassing, eventuele beperking(en). Alle overige elementen zijn afhankelijk van het medische beroepsgeheim in overeenstemming met MED.A.015.

MED.C.035 Beperkingen

- a) Indien houders van een attest voor cabinebemanning niet volledig voldoen aan de medische eisen die in deel 2 worden gespecificeerd, dient de bevoegde keuringsarts, het luchtvaartgeneeskundig centrum of de bedrijfsarts te overwegen of ze in staat kunnen zijn om op veilige wijze hun werkzaamheden als lid van de cabinebemanning uit te voeren met inachtneming van een of meer beperkingen.
- b) Eventuele beperking(en) aan de uitoefening van de rechten verbonden aan het attest voor cabinebemanning worden aangetekend op het medische rapport cabinebemanning en mogen uitsluitend worden geschrapt door een bevoegde keuringsarts, luchtvaartgeneeskundig centrum of door een bedrijfsarts in overleg met een bevoegde keuringsarts.

▼ M9

SUBDEEL D

BEVOEGDE KEURINGSARTSEN, HUISARTSEN, BEDRIJFSARTSEN

SECTIE 1

Bevoegde keuringsartsen**MED.D.001 Bevoegdheden**

- a) De bevoegdheden van een houder van het certificaat van bevoegde keuringsarts omvatten de afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten van klasse 2 en medische certificaten voor LAPL, en de uitvoering van de relevante medische onderzoeken en beoordelingen.
- b) Houders van een certificaat van bevoegde keuringsarts kunnen vragen hun bevoegdheden uit te breiden tot medische onderzoeken voor de verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten van klasse 1, indien ze voldoen aan de eisen in MED.D.015.
- c) De in de punten a) en b) vermelde bevoegdheden van een houder van een certificaat van bevoegde keuringsarts omvatten het recht om luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen van cabinebemanningsleden uit te voeren en de bijbehorende medische verslagen voor cabinebemanningsleden af te geven, al naargelang van toepassing, overeenkomstig deze bijlage (deel-MED).
- d) Het toepassingsgebied van de bevoegdheden van de houder van een certificaat van bevoegde keuringsarts, en alle voorwaarden daarvoor, worden in het certificaat gespecificeerd.
- e) Een houder van een certificaat van bevoegde keuringsarts mag op geen enkel moment houder zijn van meer dan één overeenkomstig deze verordening afgegeven certificaat van bevoegde keuringsarts.
- f) Houders van een certificaat van bevoegde keuringsarts mogen geen luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen uitvoeren in een andere lidstaat dan de lidstaat die hun certificaat van bevoegde keuringsarts heeft afgegeven, tenzij ze alle volgende stappen hebben voltooid:
 - 1) ze hebben toestemming gekregen van de andere betrokken lidstaat om hun beroepsactiviteiten als gespecialiseerde arts uit te oefenen;
 - 2) ze hebben de bevoegde autoriteit van die andere lidstaat ervan in kennis gesteld dat zij voornemens zijn om luchtvaartmedische onderzoeken en beoordelingen uit te voeren en medische certificaten af te geven binnen het toepassingsgebied van hun bevoegdheden als bevoegde keuringsarts;
 - 3) ze hebben een briefing gekregen van de bevoegde autoriteit van die andere lidstaat.

MED.D.005 Aanvraag

- a) Een aanvraag van een certificaat van bevoegde keuringsarts of voor een verlenging van de bevoegdheden van een certificaat van bevoegde keuringsarts wordt ingediend in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit zijn gespecificeerd.
- b) Aanvragers van een certificaat van bevoegde keuringsarts moeten het volgende indienen bij de bevoegde autoriteit:
 - 1) hun persoonlijke gegevens en praktijkadres;
 - 2) documentatie waaruit blijkt dat ze voldoen aan de eisen die zijn vastgesteld in MED.D.010, met inbegrip van een certificaat dat zij een bij de aangevraagde bevoegdheden passende opleiding in luchtvaartgeneeskunde hebben voltooid;
 - 3) een schriftelijke verklaring dat de bevoegde keuringsarts, zodra hij het certificaat van bevoegde keuringsarts heeft ontvangen, medische certificaten zal afgeven op basis van de eisen van deze verordening.

▼ M9

- c) Wanneer bevoegde keuringsartsen luchtvaartmedische onderzoeken uitvoeren op meer dan één locatie, verstrekken zij de bevoegde autoriteit alle relevante informatie over alle locaties en faciliteiten van hun praktijk.

MED.D.010 Eisen voor de afgifte van een certificaat van bevoegd keuringsarts

Aanvragers kunnen een certificaat van bevoegd keuringsarts krijgen als zij aan al de volgende voorwaarden voldoen:

- a) zij zijn volledig gekwalificeerd en bevoegd om geneeskunde te bedrijven en kunnen aantonen dat zij een gespecialiseerde opleiding hebben voltooid;
- b) zij hebben met goed gevolg een basiscursus in luchtvaartgeneeskunde gevolgd, met inbegrip van praktijkopleiding in onderzoeksmethoden en luchtvaartmedische beoordelingen;
- c) zij hebben aan de bevoegde autoriteit aangetoond dat zij:
- 1) passende voorzieningen, procedures, documentatie en werkende apparatuur hebben die geschikt zijn voor luchtvaartmedische onderzoeken;
 - 2) over de noodzakelijke procedures en voorwaarden beschikken om het medisch beroepsgeheim te waarborgen.

MED.D.011 Bevoegdheden van de houder van een certificaat van bevoegd keuringsarts

De houder van een certificaat van bevoegd keuringsarts heeft de bevoegdheid om het volgende voor het eerst af te geven, te verlengen en hernieuwd af te geven:

- a) medische certificaten van klasse 2;
- b) medische certificaten voor LAPL;
- c) medische verslagen van cabinebemanningsleden.

MED.D.015 Eisen voor de uitbreiding van de bevoegdheden

Aanvragers krijgen een certificaat van bevoegd keuringsarts waarbij hun bevoegdheden worden uitgebreid tot de verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten van klasse 1 als zij voldoen aan al de volgende voorwaarden:

- a) ze zijn houder van een geldig certificaat van bevoegd keuringsarts;
- b) ze hebben ten minste 30 onderzoeken voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van medische certificaten van klasse 2 verricht over een periode van niet meer dan 3 jaar voorafgaand aan de aanvraag;
- c) ze hebben met goed gevolg een geavanceerde opleiding in luchtvaartgeneeskunde voltooid, met inbegrip van praktijkopleiding in onderzoeksmethoden en luchtvaartmedische beoordelingen;
- d) ze hebben met goed gevolg een praktijkopleiding van ten minste twee dagen voltooid, ofwel in een luchtvaartgeneeskundig centrum, ofwel onder toezicht van de bevoegde autoriteit.

MED.D.020 Opleidingen in de luchtvaartgeneeskunde

- a) De in MED.D.010, onder b), en MED.D.015, onder c), bedoelde opleidingen in luchtvaartgeneeskunde mogen alleen worden gegeven na voorafgaande goedkeuring van de opleiding door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de hoofdstigting van de opleidingsorganisatie zich bevindt. Om die goedkeuring te krijgen, moet de opleidingsorganisatie aantonen dat de syllabus van de opleiding de leerdoelstellingen bevat om de nodige bekwaamheden te verwerven en dat de personen die bevoegd zijn om de opleiding te geven over voldoende kennis en ervaring beschikken.

▼ M9

- b) Met uitzondering van bijscholingen worden de opleidingen afgesloten met een schriftelijk examen over de onderwerpen die in de opleiding aan bod komen.
- c) Wanneer aanvragers geslaagd zijn voor het examen, verstrekt de opleidingsorganisatie hen een certificaat waaruit blijkt dat ze de opleiding met succes hebben voltooid.

MED.D.025 Wijzigingen van het certificaat van bevoegd keuringsarts

- a) Houders van een certificaat van bevoegd keuringsarts moeten de bevoegde autoriteit onverwijld in kennis stellen van de volgende omstandigheden die van invloed kunnen zijn op hun certificaat van bevoegd keuringsarts:
 - 1) de bevoegde keuringsarts is onderworpen aan disciplinaire procedures of disciplinair onderzoek door een medisch tuchtcollege;
 - 2) er zijn wijzigingen in de voorwaarden waaronder het certificaat werd verleend, waaronder de inhoud van de verklaringen die bij de aanvraag zijn ingediend;
 - 3) de voorwaarden voor de afgifte van het certificaat van bevoegd keuringsarts zijn niet meer vervuld;
 - 4) er is een wijziging in de praktijklocatie(s) of het correspondentieadres van de bevoegde keuringsarts.
- b) Wanneer de bevoegde keuringsarts de bevoegde autoriteiten niet overeenkomstig punt a) in kennis stelt, wordt het certificaat van bevoegd keuringsarts geschorst of ingetrokken overeenkomstig punt ARA.MED.250 van bijlage II (deel-ARA).

MED.D.030 Geldigheid van certificaten van bevoegde keuringsartsen

Een certificaat van bevoegd keuringsarts is geldig voor een periode van drie jaar, tenzij de bevoegde autoriteit beslist die periode te beperken om gerechtvaardigde redenen die verband houden met het individuele geval.

Op aanvraag van de houder wordt het certificaat:

- a) verlengd, voor zover de houder:
 - 1) de houder voldoet nog steeds aan de algemene voorwaarden voor het beoefenen van de medische praktijk en is nog steeds houder van zijn of haar licentie voor het beoefenen van de medische praktijk;
 - 2) in de afgelopen 3 jaar bijscholing in de luchtvaartgeneeskunde heeft gevolgd;
 - 3) ieder jaar ten minste 10 luchtvaartmedische of gelijkwaardige onderzoeken heeft uitgevoerd;
 - 4) nog steeds voldoet aan de voorwaarden van het certificaat;
 - 5) de bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de eisen van deze bijlage (deel-MED);
 - 6) de houder heeft aangetoond dat hij of zij zijn of haar luchtvaartmedische bekwaamheid in stand heeft gehouden, overeenkomstig de door de bevoegde autoriteit vastgestelde procedure.
- b) hernieuwd afgegeven, voor zover de houder voldoet aan ofwel de in punt a) uiteengezette eisen voor hernieuwde afgifte, ofwel al de volgende eisen:
 - 1) de houder voldoet nog steeds aan de algemene voorwaarden voor het beoefenen van de medische praktijk en is nog steeds houder van zijn of haar licentie voor het beoefenen van de medische praktijk;
 - 2) de houder heeft in de afgelopen 3 jaar bijscholing in de luchtvaartgeneeskunde gevolgd;
 - 3) de houder heeft in het afgelopen jaar met goed gevolg een praktijkopleiding voltooid, ofwel in een luchtvaartgeneeskundig centrum, ofwel onder toezicht van de bevoegde autoriteit;

▼ M9

- 4) de houder voldoet nog steeds aan de eisen van punt MED.D.010.
- 5) de houder heeft aangetoond dat hij of zij zijn of haar luchtvaartmedische bekwaamheid in stand heeft gehouden, overeenkomstig de door de bevoegde autoriteit vastgestelde procedure.

*SECTIE 2***Huisartsen****MED.D.035 Eisen voor huisartsen**

Huisartsen mogen optreden als bevoegd keuringsarts voor de afgifte van medische certificaten voor LAPL, voor zover zij aan al de volgende voorwaarden voldoen:

- a) zij beoefenen hun activiteiten in een lidstaat waar huisartsen passende toegang hebben tot de volledige medische dossiers van aanvragers;
- b) zij beoefenen hun activiteiten overeenkomstig alle aanvullende eisen die zijn vastgesteld in de nationale wetgeving van de lidstaat van hun bevoegde autoriteit;
- c) zij zijn volledig gekwalificeerd en hebben een licentie voor het beoefenen van de geneeskunde overeenkomstig de nationale wetgeving van de lidstaat van hun bevoegde autoriteit;
- d) zij hebben de bevoegde autoriteit in kennis gesteld alvorens van start te gaan met deze activiteiten.

*SECTIE 3***Bedrijfsartsen****MED.D.040 Eisen voor bedrijfsartsen**

In lidstaten waar de bevoegde autoriteit er vertrouwen in heeft dat de eisen van het nationale gezondheidssysteem die van toepassing zijn op bedrijfsartsen van die aard zijn dat de naleving van de in deze bijlage (deel-MED) vastgestelde eisen voor bedrijfsartsen worden nageleefd, mogen bedrijfsartsen luchtvaartmedische beoordelingen van cabinebemanningsleden uitvoeren, voor zover:

- a) ze volledig gekwalificeerd zijn, een licentie hebben voor het beoefenen van de geneeskunde en gekwalificeerd zijn in de bedrijfsgeneeskunde;
- b) de werkomgeving van cabinebemanningsleden en de veiligheidstaken die zij tijdens de vlucht moeten uitvoeren, deel uitmaken van de opleiding die zijn gevolgd hebben voor het verkrijgen van hun kwalificatie in de bedrijfsgeneeskunde of andere opleidingen of operationele ervaring;
- c) ze de bevoegde autoriteit in kennis hebben gesteld alvorens met die activiteiten te beginnen.

▼ **M1***BIJLAGE V***KWALIFICATIE VAN CABINEBEMANNINGSLEDEN DIE
BETROKKEN ZIJN BIJ COMMERCIËLE
LUCHTVERVOERSACTIVITEITEN****[DEEL-CC]****SUBDEEL GEN*****ALGEMENE EISEN*****CC.GEN.001 Bevoegde autoriteit**

In dit deel wordt onder bevoegde autoriteit verstaan: de autoriteit die wordt aangeduid door de lidstaat waar een persoon een attest voor cabinebemanning aanvraagt.

CC.GEN.005 Toepassingsgebied

In dit deel worden de eisen vastgesteld voor de afgifte van attest voor cabinebemanning en de geldigheids- en gebruiksvoorwaarden voor de houders van deze attesten.

CC.GEN.015 Aanvraag voor een attest voor cabinebemanning

Een attest voor cabinebemanning dient te worden aangevraagd in de vorm en op de wijze zoals vastgelegd door de bevoegde autoriteit.

CC.GEN.020 Minimumleeftijd

Een kandidaat voor een attest voor cabinebemanning moet minstens 18 jaar oud zijn.

CC.GEN.025 Rechten en voorwaarden

- a) De houders van een attest voor cabinebemanning hebben het recht op te treden als cabinebemanningsleden bij commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- b) Cabinebemanningsleden mogen de onder a) vermelde rechten alleen uitoefenen als zij:
 1. houder zijn van een geldig attest voor cabinebemanning als bedoeld in CC.CCA.105, en
 2. voldoen aan CC.GEN.030, CC.TRA.225 en de toepasselijke eisen van Deel-MED.

CC.GEN.030 Documenten en administratie

Om overeenstemming aan te tonen met de toepasselijke eisen als bedoeld in CC.GEN.025(b), dient elke houder het attest voor cabinebemanning, de lijst en de opleiding- en beoordelingsresultaten van zijn/haar luchtvaartuigtype of -varianten bij te houden en op verzoek te verstrekken, tenzij de exploitant die een beroep doet op zijn/haar diensten deze gegevens bijhoudt en deze zonder uitstel beschikbaar kan stellen op verzoek van een autoriteit of van de houder.

SUBDEEL CCA***SPECIFIEKE EISEN VOOR HET ATTEST VOOR CABINEBEMANNING*****CC.CCA.100 Afgifte van het attest voor cabinebemanning**

- a) Attesten voor cabinebemanning mogen alleen worden afgegeven aan aanvragers die met goed gevolg het examen hebben afgelegd na voltooiing van de basisopleidingscursus overeenkomstig dit deel.
- b) Attesten voor cabinebemanning worden afgegeven:
 1. door de bevoegde autoriteit, en/of

▼ M1

2. door een organisatie die daarvoor toestemming heeft gekregen van de bevoegde autoriteit.

CC.CCA.105 Geldigheid van het attest voor cabinebemanning

Het attest voor cabinebemanning wordt voor onbepaalde tijd afgegeven en blijft geldig tenzij:

- a) het wordt geschorst of ingetrokken door de bevoegde autoriteit, of
- b) de houder tijdens de laatste 60 maanden de eraan verbonden rechten niet heeft uitgeoefend op minstens één luchtvaartuigtype.

CC.CCA.110 Schorsing en intrekking van het attest voor cabinebemanning

- a) Als de houders niet voldoen aan dit deel, kan de bevoegde autoriteit hun attest voor cabinebemanning schorsen of intrekken.
- b) De houders wier attest voor cabinebemanning wordt geschorst of ingetrokken door de bevoegde autoriteit:
 1. moeten schriftelijk in kennis worden gesteld van dit besluit, en van hun recht om daartegen in beroep te gaan overeenkomstig de nationale wetgeving;
 2. mogen de aan hun attest voor cabinebemanning verbonden rechten niet uitoefenen;
 3. moeten de exploitant(en) die een beroep doet (doen) op hun diensten daarvan zonder nodeloze vertraging in kennis stellen, en
 4. moeten hun attest teruggeven overeenkomstig de toepasselijke procedure die door de bevoegde autoriteit is vastgelegd.

SUBDEEL TRA

OPLEIDINGSEISEN VOOR AANVRAGERS EN HOUDERS VAN EEN ATTEST VOOR CABINEBEMANNING**CC.TRA.215 Verzorgen van opleidingen**

De in dit deel voorgeschreven opleiding moet:

- a) worden verzorgd door opleidingsorganisaties of commerciële luchtvervoersondernemingen die daartoe een goedkeuring hebben gekregen van de bevoegde autoriteit;
- b) worden gegeven door voldoende ervaren personeel dat naar behoren is gekwalificeerd voor de te behandelen opleidingselementen, en
- c) plaatsvinden volgens een opleidingsprogramma en syllabus welke in de goedkeuring van de organisatie worden gedocumenteerd.

CC.TRA.220 Basisopleiding en examen

- a) Aanvragers van een attest voor cabinebemanning moeten een basisopleiding voltooien om zich vertrouwd te maken met de luchtvaartomgeving en om voldoende algemene kennis en basisvaardigheden te verwerven teneinde de taken uit te voeren en zich bewust te zijn van hun verantwoordelijkheden met betrekking tot de passagiers- en vliegveiligheid tijdens de vluchtuitvoering in normale, abnormale en noodsituaties.
- b) Het basisopleidingsprogramma behandelt minstens de in aanhangsel 1 van dit deel gespecificeerde elementen. Dit programma omvat een theoretische en praktische opleiding.
- c) Aanvragers van een attest voor cabinebemanning moeten een examen afleggen over alle elementen van het onder b) gespecificeerde opleidingsprogramma, met uitzondering van CRM-opleiding, om aan te tonen dat ze het onder a) vereiste kennis- en vaardigheidsniveau hebben bereikt.

▼ **M1**

CC.TRA.225 Kwalificaties van luchtvaartuigtypen of varianten

- a) Houders van een geldig attest voor cabinebemanning mogen alleen werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig uitvoeren als zij zijn gekwalificeerd in overeenstemming met de toepasselijke vereisten van Deel-ORO.
- b) Om gekwalificeerd te worden voor een luchtvaartuigtype of variant, moet de houder:
 1. voldoen aan de toepasselijke opleidings-, bekwaamheids- en geldigheidsvereisten die, al naargelang wat van toepassing is op het uitvoeren van werkzaamheden aan boord van het desbetreffende luchtvaartuig, het volgende omvatten:
 - i) typespecifieke opleiding, conversieopleiding en familiarisatie;
 - ii) verschillenopleiding;
 - iii) herhalingsopleiding, en
 2. in de afgelopen zes maanden werkzaamheden hebben verricht aan boord van het luchtvaartuig van dat type of de toepasselijke opfriscursus en bekwaamheidsproef hebben voltooid alvorens opnieuw werkzaamheden aan boord van het luchtvaartuig van dat type uit te voeren.

▼ **M1***Aanhangsel 1 van Deel-CC***Basisopleiding en examen**

OPLEIDINGSPROGRAMMA

Het basisopleidingsprogramma dient minstens het volgende te omvatten:

1. Algemene theoretische kennis van de luchtvaart en luchtvaartvoorschriften, met inbegrip van alle elementen die van belang zijn voor de taken en verantwoordelijkheden van cabinepersoneel:

- 1.1. luchtvaartterminologie, vliegtheorie, passagiersverdeling, operatiegebieden, meteorologie en gevolgen van oppervlakteverontreiniging op het luchtvaartuig;
- 1.2. luchtvaartvoorschriften voor cabinebemanning en de rol van de bevoegde autoriteit;
- 1.3. taken en verantwoordelijkheden van cabinepersoneel tijdens vluchttuitvoeringen en de noodzaak om snel en efficiënt op noodsituaties te reageren;
- 1.4. permanente bekwaamheid en fitheid om als cabinepersoneelslid te functioneren, met inachtneming van de voorschriften inzake het maximumaantal vlieg- en diensttijden en rusttijden;
- 1.5. het belang van actualisering van de relevante documenten en handboeken door invoering van de van de maatschappij afkomstige wijzigingen;
- 1.6. belangrijk is dat de cabinebemanningsleden hun taken volgens het vluchthandboek van de exploitant uitvoeren;
- 1.7. het belang van briefing van het cabinepersoneel vóór de vlucht, en verstrekking van de nodige veiligheidsinformatie met betrekking tot hun specifieke taken, en
- 1.8. het belang om aan te geven wanneer leden van het cabinepersoneel het gezag en de verantwoordelijkheid hebben om te beginnen met een evacuatie of andere noodprocedures.

2. Communicatie:

Tijdens de opleiding wordt de nadruk gelegd op het belang van een goede communicatie tussen cabine- en cockpitbemanning, met aandacht voor communicatietechnieken en gebruik van gewone taal en vaktaal.

3. Basiscursus over menselijke factoren (HF) in de luchtvaart en Crew Resource Management (CRM)

Deze cursus wordt gegeven door minstens één cabine-CRM-instructeur. De opleidingselementen worden diepgaand behandeld en omvatten minstens de volgende onderdelen:

- 3.1. *Algemeen*: menselijke factoren in de luchtvaart, algemene instructies inzake CRM-beginselen en -doelstellingen, menselijke prestaties en beperkingen;
- 3.2. *Vanuit het oogpunt van het individuele cabinebemanningslid*: persoonlijkheidsbewustzijn, menselijke fouten en betrouwbaarheid, houding en gedragwijzen, zelfbeoordeling; stress en omgaan met stress; vermoedheid en alertheid; assertiviteit; situatiebewustzijn, verwerving en verwerking van informatie.

4. Omgaan met passagiers en toezicht in de passagiersruimte:

- 4.1. het belang van een correcte verdeling van de passagiers over de stoelen met het oog op een goede gewichtsverdeling in het vliegtuig, speciale categorieën passagiers en de noodzaak om de plaatsen naast onbewaakte uitgangen aan valide passagiers te geven;

▼ M1

- 4.2. voorschriften voor het veilig opbergen van handbagage en voorwerpen voor dienstverlening in de passagiersruimte en het risico dat deze gevaar opleveren voor de passagiers, nooduitrusting of de nooduitgangen beschadigen;
- 4.3. voorlichting over herkenning van en omgaan met passagiers die onder invloed van alcohol of drugs verkeren of agressief zijn;
- 4.4. de te nemen voorzorgsmaatregelen wanneer levende dieren in de passagiersruimte worden vervoerd;
- 4.5. de maatregelen die moeten worden genomen in geval van turbulentie, inclusief het beveiligen van de passagiersruimte, en
- 4.6. methoden om passagiers te motiveren en de noodzakelijke beheersing van mensenmassa's (crowd control) voor een snelle noodevacuatie van het vliegtuig.
5. **Luchtvaartgeneeskundige aspecten en eerste hulp bij ongelukken (EHBO):**
 - 5.1. algemene instructie over luchtvaartgeneeskundige aspecten en overleving;
 - 5.2. de fysiologische effecten van vliegen, met speciale nadruk op zuurstofgebrek, zuurstofvereisten, de functie van de buis van Eustachius en barotrauma's;
 - 5.3. basisbeginselen EHBO, inclusief verzorging van:
 - a) luchtziekte;
 - b) maag-darmklachten;
 - c) hyperventilatie;
 - d) brandwonden;
 - e) wonden;
 - f) bewustelozen, en
 - g) breuken en verwondingen van zacht weefsel;
 - 5.4. medische spoedgevallen tijdens de vlucht en de bijbehorende eerste hulp, met inbegrip van ten minste:
 - a) astma;
 - b) stressreacties en allergische reacties;
 - c) shock;
 - d) diabetes;
 - e) verstikking;
 - f) epilepsie;
 - g) geboorten;
 - h) beroerte, en
 - i) hartaanvallen;
 - 5.5. het gebruik van geschikte uitrusting met inbegrip van eerstehulpzuurstof, EHBO-verbandtrommels en de inhoud daarvan;

▼ M1

- 5.6. praktische cardiopulmonaire reanimatie door ieder lid van de cabinebemanning, rekening houdend met de vliegtuigomgeving en gebruikmakende van een specifiek daartoe ontworpen pop, en
- 5.7. reisgezondheid en -hygiëne, inclusief:
 - a) hygiëne aan boord;
 - b) het risico op contact met besmettelijke zieken en middelen om dergelijke risico's te beperken;
 - c) behandeling van klinisch afval;
 - d) ontsmetting van het luchtvaartuig;
 - e) overlijden aan boord, en
 - f) alertheidsmanagement, fysiologische effecten van vermoeidheid, slaapfysiologie, circadiaans ritme en verandering van tijdszone.
6. **Gevaarlijke goederen overeenkomstig de toepasselijke technische instructies van de ICAO**
7. **Algemene veiligheidsaspecten in de luchtvaart, inclusief kennisname van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 300/2008**
8. **Brand- en rookopleiding:**
 - 8.1. de nadruk ligt op de verantwoordelijkheid van de cabinebemanning om in noodsituaties waarbij brand en rook ontstaat, snel in te grijpen, met de nadruk op het opsporen van de vuurhaard;
 - 8.2. wanneer brand of rook wordt ontdekt, is het belangrijk de cockpitbemanning onmiddellijk te waarschuwen en de voor coördinatie en bijstand noodzakelijke specifieke acties te ondernemen;
 - 8.3. het is noodzakelijk potentieel brandgevaarlijke plaatsen, zoals de toiletten, en de bijbehorende rookdetectoren regelmatig te controleren;
 - 8.4. de classificatie van branden, de geschikte types blusmiddelen en de procedures voor specifieke brandsituaties;
 - 8.5. de technieken voor het gebruiken van blusmiddelen, de gevolgen van slecht gebruik en van gebruik in een afgesloten ruimte, inclusief praktische opleiding in het blussen en in het aantrekken en gebruiken van in de luchtvaart gebruikte rookbeschermingsapparatuur, en
 - 8.6. de algemene procedures die door hulpdiensten van luchthavens op de grond worden gevolgd.
9. **Overlevingstraining:**
 - 9.1. beginselen van overlevingstraining in vijandige omgevingen (bv. poolgebied, woestijn, oerwoud, zee), en
 - 9.2. overlevingstraining in het water, inclusief het aantrekken en het gebruik in het water van reddingsvesten en het gebruik van reddingsvloten of ander soortgelijk materiaal, alsook het opdoen van praktijkervaring in het water.

▼ M1*BIJLAGE VI***EISEN VAN DE AUTORITEIT MET BETREKKING TOT
BOORDPERSONEEL****[DEEL-ARA]**

SUBDEEL GEN

ALGEMENE EISEN*SECTIE I**Algemeen*▼ M7▼ M1**ARA.GEN.115 Documentatie over het toezicht**

De bevoegde autoriteit dient alle wetteksten, normen, voorschriften, technische publicaties en daarmee samenhangende documenten ter beschikking te stellen aan de betrokken personeelsleden zodat zij hun taken kunnen uitvoeren en zich van hun verantwoordelijkheden kunnen kwijten.

ARA.GEN.120 Wijzen van naleving

- a) Het Agentschap dient aanvaardbare wijzen van naleving op te stellen die mogen worden gebruikt om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften. Wanneer er sprake is van overeenstemming met de aanvaardbare wijzen van naleving, wordt ervan uitgegaan dat aan de gerelateerde eisen in de uitvoeringsvoorschriften is voldaan.
- b) Alternatieve wijzen van naleving mogen worden gebruikt om overeenstemming te bereiken met de uitvoeringsvoorschriften.
- c) De bevoegde autoriteit dient een systeem uit te werken om consequent te beoordelen of alle alternatieve wijzen van naleving die worden gebruikt door haarzelf of door organisaties en personen die onder haar toezicht staan het mogelijk maken overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.
- d) De bevoegde autoriteit dient alle overeenkomstig ORA.GEN.120 door een organisatie voorgestelde alternatieve wijzen van naleving te beoordelen door de verstrekte documentatie te analyseren en, als zij dat nodig acht, de organisatie te inspecteren.

Oordeelt de bevoegde autoriteit dat de alternatieve wijzen van naleving in overeenstemming zijn met de uitvoeringsvoorschriften, dan dient zij zonder nodeloze vertraging:

- 1) de aanvrager ervan in kennis te stellen dat de alternatieve wijzen van naleving mogen worden uitgevoerd en, voor zover van toepassing, de erkenning of het certificaat van de aanvrager dienovereenkomstig aan te passen, en
 - 2) het Agentschap in kennis te stellen van de inhoud ervan, met inbegrip van exemplaren van alle relevante documenten;
 - 3) de andere lidstaat in kennis stellen van aanvaarde alternatieve wijzen van naleving.
- e) Gebruikt de bevoegde autoriteit zelf alternatieve wijzen van naleving om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften, dan dient zij:
- 1) die beschikbaar te stellen aan alle organisaties en personen die onder haar toezicht staan, en
 - 2) het Agentschap zonder nodeloze vertraging in kennis te stellen.

De bevoegde autoriteit dient het Agentschap een volledige beschrijving te geven van de alternatieve wijzen van naleving, inclusief herzieningen van procedures die van belang kunnen zijn, alsook een beoordeling waaruit blijkt dat de uitvoeringsvoorschriften worden nageleefd.

▼ M14**ARA.GEN.125 Informatieverstrekking aan het Agentschap**

- a) Binnen 30 dagen nadat de bevoegde autoriteit kennis neemt van eventuele significante problemen met de tenuitvoerlegging van Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen, stelt zij het Agentschap daarvan in kennis.
- b) Onverminderd Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen verstrekt de bevoegde autoriteit veiligheidsrelevante informatie die voortvloeit uit de in de nationale gegevensbank opgeslagen voorvalmeldingen zo snel mogelijk aan het Agentschap.

▼ M1**ARA.GEN.135 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem****▼ M14**

- a) Onverminderd Verordening (EU) nr. 376/2014 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen past de bevoegde autoriteit een systeem toe voor passende verzameling, analyse en verspreiding van veiligheidsinformatie.
- b) Het Agentschap past een systeem toe om alle ontvangen relevante veiligheidsinformatie op adequate wijze te analyseren en de lidstaten en de Commissie zonderodeloze vertraging alle informatie, met inbegrip van aanbevelingen of te nemen corrigerende maatregelen, te verstrekken die zij nodig hebben om tijdig te reageren op een veiligheidsprobleem met producten, onderdelen, niet-geïnstalleerde apparatuur, personen of organisaties die vallen onder Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.

▼ M1

- c) Bij ontvangst van de onder a) en b) bedoelde informatie dient de bevoegde autoriteit passende maatregelen te nemen om het veiligheidsprobleem aan te pakken.

▼ M14

- d) De onder punt c) genomen maatregelen moeten onmiddellijk ter kennis worden gebracht van alle personen of organisaties die daaraan moeten voldoen krachtens Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen. De bevoegde autoriteit stelt ook het Agentschap in kennis van deze maatregelen, en de andere betrokken lidstaten als een gecombineerd optreden vereist is.

▼ M1*SECTIE II**Beheer***ARA.GEN.200 Managementsysteem**

- a) De bevoegde autoriteit dient een managementsysteem op te zetten en in stand te houden met ten minste:

▼ M14

- 1) gedocumenteerde beleidslijnen en procedures om zijn organisatie, middelen en methoden om overeenstemming te bereiken met Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen te beschrijven. De procedures worden bijgehouden en dienen binnen die bevoegde autoriteit als basiswerkdocumenten voor alle daarmee samenhangende taken;

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (PB L 122 van 24.4.2014, blz. 18).

▼ M1

- 2) voldoende personeel om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten. Dit personeel moet over de nodige kwalificaties beschikken om de toegewezen taken te vervullen, de nodige kennis en ervaring hebben en een basisopleiding en regelmatige bijscholingen hebben gevolgd om de vaardigheden op peil te houden. Er dient een systeem te worden opgezet om de beschikbaarheid van het personeel te plannen teneinde alle taken naar behoren te volbrengen;
 - 3) adequate faciliteiten en kantoorruimte om de toegewezen taken uit te voeren;
 - 4) een functie om te controleren of het managementsysteem voldoet aan de toepasselijke eisen en te beoordelen of de procedures goed functioneren, waaronder de invoering van een intern auditproces en een proces voor het beheer van veiligheidsrisico's. Het auditproces omvat een terugkoppelingssysteem van auditbevindingen naar de hoogste leiding van de bevoegde autoriteit om te waarborgen dat waar nodig corrigerende maatregelen worden uitgevoerd, en
 - 5) een persoon of groep personen die in laatste instantie verantwoording verschuldigd is aan de hoogste leiding van de bevoegde autoriteit wat betreft de functie van het auditproces.
- b) De bevoegde autoriteit dient voor elk werkterrein, inclusief het managementsysteem, één of meer personen aan te wijzen die de algehele verantwoordelijkheid dragen voor het beheer van de relevante taak of taken.

▼ M14

- c) De bevoegde autoriteit stelt procedures vast voor deelname aan de wederzijdse uitwisseling van alle nodige informatie en bijstand met andere betrokken bevoegde autoriteiten in dezelfde of andere lidstaten, met inbegrip van informatie:
- 1) over alle bevindingen, corrigerende follow-upmaatregelen die zijn genomen naar aanleiding van dergelijke bevindingen en handhavingsmaatregelen die zijn genomen ten gevolge van het toezicht op personen en organisaties die activiteiten uitoefenen op het grondgebied van een lidstaat, maar gecertificeerd zijn of een verklaring hebben afgelegd bij de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of bij het Agentschap;
 - 2) die voortvloeit uit verplichte en vrijwillige melding van voorvallen, zoals vereist bij ORA.GEN.160 van bijlage VII.

▼ M1

- d) Een kopie van de met het managementsysteem verband houdende procedures en wijzigingen daarvan moet voor standaardisatiedoeleinden aan het Agentschap ter beschikking worden gesteld.

ARA.GEN.205 Toewijzing van taken aan gekwalificeerde entiteiten

- a) Taken met betrekking tot de eerste certificering of het permanent toezicht op personen of organisaties die onder Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan vallen, worden door de lidstaten uitsluitend toegewezen aan gekwalificeerde entiteiten. Bij het toewijzen van deze taken zorgt de bevoegde autoriteit ervoor toe dat zij:

▼ M1

- 1) beschikt over een systeem om in het begin en op permanente basis te beoordelen of de gekwalificeerde entiteit voldoet aan bijlage V bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

Dit systeem en de beoordelingsresultaten moeten worden gedocumenteerd;

- 2) een gedocumenteerde overeenkomst heeft opgesteld met de gekwalificeerde entiteit. Deze overeenkomst moet door beide partijen zijn goedgekeurd op het passende beheersniveau en moet een duidelijke omschrijving bevatten van:
 - i) de uit te voeren taken;
 - ii) de te verstrekken verklaringen, rapporten en registers;
 - iii) de technische voorwaarden waaraan moet worden voldaan bij de uitvoering van deze taken;
 - iv) de daarmee samenhangende aansprakelijkheidsdekking, en
 - v) de bescherming van bij de uitvoering van deze taken verworven informatie.
- b) De bevoegde autoriteit dient te waarborgen dat alle voor haar rekening verrichte taken inzake certificering of permanent toezicht vallen onder het interne controleproces en het risicobeoordelingsproces die krachtens ARA.GEN.200 a) 4) moeten worden uitgevoerd.

▼ M14**ARA.GEN.210 Wijzigingen in het beheersysteem**

- a) De bevoegde autoriteit dient over een systeem te beschikken dat wijzigingen in kaart brengt die haar vermogen beïnvloeden om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten zoals omschreven in Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen. Dat systeem stelt haar in staat waar nodig maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat haar beheersysteem passend en doeltreffend blijft.
- b) De bevoegde autoriteit dient haar beheersysteem te actualiseren om elke wijziging in Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen tijdig weer te geven teneinde een effectieve tenuitvoerlegging te waarborgen.
- c) De bevoegde autoriteit dient het Agentschap in kennis te stellen van wijzigingen die haar vermogen beïnvloeden om haar taken uit te voeren en zich van haar verantwoordelijkheden te kwijten zoals omschreven in Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen.

▼ M1**ARA.GEN.220 Gegevensbeheer**

- a) De bevoegde autoriteit dient een systeem voor het bijhouden van gegevens uit te werken dat voorziet in een adequate opslag, toegankelijkheid en betrouwbare traceerbaarheid van:
 - 1) de gedocumenteerde beleidslijnen en procedures van het managementsysteem;
 - 2) de opleiding, kwalificatie en autorisatie van haar personeel;
 - 3) de taakverdeling, waaronder de uit hoofde van ARA.GEN.205 vereiste elementen, alsook de bijzonderheden van de toegewezen taken;

▼ M7

- 4) certificerings- en verklaringsprocessen alsmede toezicht op gecertificeerde en gedeclareerde organisaties;

▼ M1

- 5) processen voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor personeel, bevoegdverklaringen, certificaten en attesten en voor het voortdurende toezicht op de houders van deze bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, certificaten en attesten;
- 6) processen voor de afgifte van FSTD-kwalificatiecertificaten en voor het permanente toezicht op de FSTD en de organisatie die de FSTD exploiteert;
- 7) toezicht op personen en organisaties die activiteiten uitoefenen op het grondgebied van de lidstaat, maar die onder het toezicht staan van of die zijn gecertificeerd door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of door het Agentschap, zoals overeengekomen tussen deze autoriteiten;
- 8) de beoordeling en kennisgeving aan het Agentschap van door organisaties voorgestelde alternatieve wijzen van naleving en de beoordeling van door de bevoegde autoriteit zelf gebruikte alternatieve wijzen van naleving;
- 9) bevindingen, corrigerende maatregelen en datum van afhandeling van de maatregel;
- 10) genomen handhavingsmaatregelen;

▼ M11

- 11) veiligheidsinformatie en vervolgmaatregelen;
- 12) het gebruik van de flexibiliteitsregeling overeenkomstig artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139, en
- 13) de in de punten ORA.ATO.135, onder a), en DTO.GEN.240, onder a), vastgestelde evaluatie- en vergunningsprocedure voor luchtvaartuigen.

▼ M12

- b) De bevoegde autoriteit stelt een lijst op van alle organisatiecertificaten, FSTD-kwalificatiecertificaten en bewijzen van bevoegdheid voor personeel, certificaten en attesten die zij heeft afgegeven, DTO-verklaringen die zij heeft ontvangen en DTO-opleidingsprogramma's die zij op overeenstemming met bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie of bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie heeft getoetst of heeft goedgekeurd, en actualiseert die lijst.

▼ M1

- c) Alle gegevens moeten worden bewaard gedurende de in deze verordening vermelde minimumtermijn. Indien die termijn niet is vermeld, moeten de gegevens gedurende minstens vijf jaar worden bewaard.

*SECTIE III**Toezicht, certificering en handhaving***ARA.GEN.300 Toezicht**

- a) De bevoegde autoriteit dient het volgende te controleren:

- 1) de naleving van de eisen die, naargelang het geval, gelden voor organisaties of personen voorafgaand aan de afgifte van een organisatiecertificaat, erkenning, FSTD-kwalificatiecertificaat of bewijs van bevoegdheid voor personeel, certificaat, bevoegdverklaring of attest;

▼ M7

- 2) de permanente naleving van de toepasselijke eisen voor personen die houders zijn van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten, voor organisaties die zij heeft gecertificeerd, voor houders van een FSTD-kwalificatie en voor organisaties waarvan zij een verklaring heeft ontvangen;

▼ M1

- 3) de toepassing van passende veiligheidsmaatregelen die door de bevoegde autoriteit worden voorgeschreven overeenkomstig ARA.GEN.135 c) en d).
- b) Deze controle:
- 1) moet worden onderbouwd met documenten die specifiek tot doel hebben het met het veiligheidstoezicht belaste personeel te begeleiden bij de uitvoering van zijn taken;
 - 2) moet de resultaten van het veiligheidstoezicht kenbaar maken aan de betrokken personen en organisaties;
 - 3) moet gebaseerd zijn op controles en inspecties, waaronder platforminspecties en onaangekondigde inspecties, en
 - 4) moet de bevoegde autoriteit het benodigde bewijs verschaffen om verdere acties te motiveren, inclusief de maatregelen van ARA.GEN.350 en ARA.GEN.355.
- c) Bij het onder a) en b) vermelde toezicht moet rekening worden gehouden met de resultaten van toezichtsactiviteiten uit het verleden en met de veiligheidsprioriteiten.
- d) Onverminderd de bevoegdheden van de lidstaten en hun verplichtingen krachtens ARO.RAMP, wordt de reikwijdte van het toezicht op activiteiten die op het grondgebied van een lidstaat worden uitgeoefend door personen of organisaties die in een andere lidstaat zijn gevestigd of daar verblijven bepaald op basis van de veiligheidsprioriteiten en eerdere toezichtactiviteiten.
- e) Indien de activiteit van een persoon of organisatie betrekking heeft op meerdere lidstaten of op het Agentschap, kan de bevoegde autoriteit belast met het onder a) vermelde toezicht ermee instemmen dat toezichtsactiviteiten worden uitgeoefend door de bevoegde autoriteit(en) van de lidsta(a)t(en) waar de activiteit plaatsvindt of door het Agentschap. Elke persoon of organisatie waarop deze instemming van toepassing is, dient te worden geïnformeerd over het bestaan en de reikwijdte daarvan.
- f) De bevoegde autoriteit dient elke informatie te verzamelen en te verwerken die zij van nut acht voor toezichtsactiviteiten, inclusief platforminspecties en onaangekondigde inspecties.

ARA.GEN.305 Toezichtsprogramma

- a) De bevoegde autoriteit dient een toezichtprogramma op te stellen en in stand te houden dat de in ARA.GEN.300 en ARO.RAMP vereiste toezichtactiviteiten bestrijkt.
- b) Voor door de bevoegde autoriteit gecertificeerde organisaties en houders van FSTD-kwalificatiecertificaten moet bij de ontwikkeling van het toezichtprogramma rekening worden gehouden met de specifieke aard van de organisatie, de complexiteit van haar activiteiten, de resultaten van vroegere certificerings- en/of toezichtsactiviteiten en de beoordeling van bijbehorende risico's. Dit programma omvat in elke planningcyclus van het toezicht:
 - 1) audits en inspecties, met inbegrip van platforminspecties en onaangekondigde inspecties, voor zover van toepassing, en
 - 2) vergaderingen tussen de verantwoordelijke manager en de bevoegde autoriteit om ervoor te zorgen dat zij allebei op de hoogte blijven van significante kwesties.
- c) Voor door de bevoegde autoriteit gecertificeerde organisaties en houders van FSTD-kwalificatiecertificaten duurt een planningcyclus van het toezicht hoogstens vierentwintig maanden.

▼ M1

De planningcyclus van het toezicht mag worden ingekort wanneer er bewijzen zijn dat de veiligheidsprestaties van de organisatie of houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat zijn afgenomen.

De planningcyclus van het toezicht mag worden verlengd tot hoogstens zesendertig maanden indien de bevoegde autoriteit heeft vastgesteld dat tijdens de afgelopen vierentwintig maanden:

- 1) de organisatie heeft aangetoond dat de gevaren voor de luchtvaartveiligheid doeltreffend in kaart werden gebracht en dat de daarmee samenhangende risico's worden beheerst;
- 2) de organisatie voortdurende heeft aangetoond onder ORA.GEN.130 dat ze volledige controle uitoefent over alle wijzigingen;
- 3) geen niveau 1-bevindingen zijn opgesteld, en
- 4) alle corrigerende maatregelen zijn toegepast binnen de door de bevoegde autoriteit aanvaarde of verlengde tijdsperiode zoals gedefinieerd in ARA.GEN.350 d) 2).

De planningcyclus van het toezicht mag verder worden verlengd tot ten hoogste achtenveertig maanden indien de organisatie, in aanvulling op het bovenstaande, een doeltreffend systeem heeft opgezet — en de bevoegde autoriteit dit heeft aanvaard — om continu verslag uit te brengen aan de bevoegde autoriteit over de veiligheidsprestaties en de naleving van de regelgeving door de organisatie zelf.

▼ M4

- c bis) Onverminderd het bepaalde onder c) wordt een planningcyclus van het toezicht van hoogstens 48 maanden toegepast voor organisaties die uitsluitend opleiding verstrekken met het oog op het verkrijgen van de LAPL, PPL, SPL of BPL en de bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten. De planningcyclus van het toezicht wordt ingekort wanneer er aanwijzingen zijn dat de veiligheidsprestaties van de organisatie zijn afgenomen.

De planningcyclus van het toezicht mag worden verlengd tot maximaal 72 maanden indien de bevoegde autoriteit heeft vastgesteld dat tijdens de afgelopen 48 maanden:

- 1) de organisatie heeft aangetoond dat de gevaren voor de luchtvaartveiligheid doeltreffend worden geïdentificeerd en de bijbehorende risico's effectief worden beheerd, zoals aangetoond door de resultaten van de jaarlijkse evaluatie overeenkomstig ORA.GEN.200, onder c);
- 2) de organisatie onafgebroken controle heeft uitgeoefend over alle wijzigingen overeenkomstig ORA.GEN.130, zoals aangetoond aan de hand van de resultaten van de jaarlijkse evaluatie overeenkomstig ORA.GEN.200, onder c);
- 3) geen niveau 1-bevindingen zijn vastgesteld, en
- 4) alle corrigerende maatregelen zijn toegepast binnen de door de bevoegde autoriteit aanvaarde of verlengde tijdsperiode zoals gedefinieerd in ARA.GEN.350, onder d), punt 2).

▼ M1

- d) Voor houders van een door de bevoegde autoriteit afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest omvat het toezichtprogramma inspecties, met inbegrip van onaangekondigde inspecties, voor zover van toepassing.
- e) Het toezichtprogramma bevat gegevens over de data waarop audits, inspecties en vergaderingen verplicht zijn en wanneer deze audits, inspecties en vergaderingen werden uitgevoerd.

▼ M7

- f) Onverminderd het bepaalde onder b), c) en c bis) moet het toezichtprogramma voor DTO's worden ontwikkeld met inachtneming van de specifieke aard van de organisatie, de complexiteit van haar activiteiten en de resultaten van vorige toezichtsactiviteiten, en moet het gebaseerd zijn op de beoordeling van de risico's die met het soort opleiding samengaan. Het toezicht omvat inspecties, met inbegrip van onaangekondigde inspecties, en kan ook audits omvatten als de bevoegde autoriteit dat nodig acht.

▼ M1**ARA.GEN.310 Initiële certificeringsprocedure — organisaties**

- a) Bij ontvangst van een aanvraag tot initiële afgifte van een certificaat voor een organisatie dient de bevoegde autoriteit na te gaan of de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen.

▼ M1

- b) Wanneer zij overtuigd is dat de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen, dient de bevoegde autoriteit het (de) certifica(a)t(en) af te geven zoals bepaald in aanhangsel III en aanhangsel V van dit deel. Elk certificaat wordt afgegeven voor onbepaalde tijd. De rechten en omvang van de activiteiten die de organisatie mag uitoefenen, worden vermeld in de bij het (de) certifica(a)t(en) gevoegde goedkeuringsvoorwaarden.
- c) De door de organisatie meegedeelde procedure die de reikwijdte van deze wijzigingen definieert en beschrijft hoe die wijzigingen worden beheerd en gemeld, moet door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd om de organisatie in staat te stellen de wijzigingen toe te passen zonder voorafgaande goedkeuring vanwege de bevoegde autoriteit overeenkomstig ORA.GEN.130.

ARA.GEN.315 Procedure voor afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, certificaten of attesten — personen

- a) Bij ontvangst van een aanvraag tot afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van een persoonlijk bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring, certificaat of attest en ondersteunende documentatie dient de bevoegde autoriteit na te gaan of de aanvrager voldoet aan de toepasselijke eisen.
- b) Wanneer zij overtuigd is dat de aanvrager voldoet aan de toepasselijke eisen, dient de bevoegde autoriteit het bewijs van bevoegdheid, het certificaat, de bevoegdverklaring of het attest af te geven, te verlengen, opnieuw af te geven of te wijzigen.

ARA.GEN.330 Wijzigingen — organisaties

- a) Bij ontvangst van een vooraf goed te keuren wijzigingsaanvraag dient de bevoegde autoriteit na te gaan of de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen alvorens toestemming te verlenen.

De bevoegde autoriteit dient te bepalen onder welke voorwaarden de organisatie mag werken tijdens de wijziging, tenzij de bevoegde autoriteit oordeelt dat het organisatiecertificaat moet worden opgeschort.

Wanneer zij overtuigd is dat de organisatie voldoet aan de toepasselijke eisen, dient de bevoegde autoriteit de wijziging goed te keuren.

- b) Onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen dient de bevoegde autoriteit het organisatiecertificaat te schorsen, te beperken of in te trekken wanneer de organisatie vooraf goed te keuren wijzigingen toepast zonder dat de bevoegde autoriteit toestemming daartoe heeft verleend zoals bepaald onder a).
- c) Voor niet vooraf goed te keuren wijzigingen dient de bevoegde autoriteit de informatie te beoordelen die vermeld staat in de door de organisatie verstuurd kennisgeving overeenkomstig ORA.GEN.130 om na te gaan of aan de toepasselijke eisen is voldaan. Als de eisen niet zijn nageleefd, dan dient de bevoegde autoriteit:
 - 1) de organisatie in kennis te stellen van de niet-naleving en aanvullende wijzigingen te vragen, en
 - 2) in geval van niveau 1- of niveau 2-bevindingen te handelen overeenkomstig ARA.GEN.350.

▼ M7

- d) Onverminderd het bepaalde onder a), b) en c) dient de bevoegde autoriteit op te treden overeenkomstig de eisen van ARA.DTO.105 en ARA.DTO.110, naargelang het geval, als de informatie in een van een DTO ontvangen verklaring of in een door een DTO gebruikt opleidingsprogramma, zoals aan de autoriteit gemeld overeenkomstig DTO.GEN.116 van bijlage VIII (Deel-DTO), wordt gewijzigd.

▼ M1**ARA.GEN.350 Bevindingen en corrigerende maatregelen — organisaties**

- a) De overeenkomstig ARA.GEN.300 a) voor toezicht bevoegde autoriteit dient te beschikken over een systeem om de bevindingen te toetsen op hun belang voor de veiligheid.
- b) De bevoegde autoriteit geeft een niveau 1-bevinding af bij vaststelling van een significant geval van niet-naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, van de procedures en handboeken van de organisatie of van de voorwaarden voor een erkenning of certificaat, voor zover dat geval van niet-naleving de veiligheid vermindert of ernstig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.

▼ C1

Niveau 1-bevindingen omvatten:

▼ M1

- 1) ook na twee schriftelijke verzoeken de bevoegde autoriteit geen toegang geven tot de faciliteiten van de organisatie tijdens de normale werktijd, zoals gedefinieerd in ORA.GEN.140;
 - 2) het verkrijgen of behouden van de geldigheid van het organisatiecertificaat door vervalsing van voorgelegde documenten;
 - 3) bewijzen van wanpraktijken of frauduleus gebruik van het organisatiecertificaat, en
 - 4) het ontbreken van een verantwoordelijke manager.
- c) De bevoegde autoriteit geeft een niveau 2-bevinding af bij vaststelling van een geval van niet-naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, van de procedures en handboeken van de organisatie of van de voorwaarden van een erkenning of certificaat, voor zover dat geval van niet-naleving de veiligheid zou kunnen verlagen of een gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.
- d) Wanneer tijdens het toezicht of anderszins een bevinding wordt vastgesteld, dient de bevoegde autoriteit, onverminderd aanvullende maatregelen die zijn vereist uit hoofde van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, de bevinding schriftelijk aan de organisatie mee te delen en te verzoeken corrigerende maatregelen te nemen om het vastgestelde geval van niet-naleving te verhelpen. De bevoegde autoriteit dient, voor zover van toepassing, de staat waarin het luchtvaartuig is geregistreerd in kennis te stellen.
- 1) In het geval van niveau 1-bevindingen dient de bevoegde autoriteit onmiddellijk passende actie te ondernemen om activiteiten te verbieden of te beperken en, indien van toepassing, om het certificaat of de specifieke erkenning in te trekken, te beperken of te schorsen, geheel of gedeeltelijk en in verhouding met de niveau 1-bevinding, totdat de organisatie succesvolle correctieve actie heeft genomen.
 - 2) In het geval van niveau 2-bevindingen dient de bevoegde autoriteit:
 - i) de organisatie een eerste uitvoeringsperiode van niet meer dan drie maanden toe te kennen voor correctieve actie die geschikt is voor de aard van de bevinding. Aan het einde van deze periode en afhankelijk van de aard van de bevinding, kan de bevoegde autoriteit de periode van drie maanden verlengen als de bevoegde autoriteit heeft ingestemd met een correctief actieplan, en
 - ii) de correctieve actie en het uitvoeringsplan welke door de organisatie worden voorgesteld te beoordelen en te aanvaarden voor zover uit de beoordeling blijkt dat ze toereikend zijn om de niet-naleving te verhelpen.
 - 3) Indien een organisatie geen aanvaardbaar actieplan voor corrigerende maatregelen indient, of geen corrigerende maatregelen heeft getroffen binnen de door de bevoegde autoriteit aanvaarde of verlengde periode, wordt de bevinding verhoogd tot niveau 1 en wordt de onder d), 1), hierboven bepaalde actie genomen.
 - 4) De bevoegde autoriteit dient alle bevindingen die zij heeft vastgesteld of die aan haar zijn meegedeeld en, voor zover van toepassing, de door haar toegepaste handhavingsmaatregelen en alle corrigerende maatregelen te registreren, alsook de datum van alle corrigerende acties en, voor bevindingen, de datum waarop de actie is gesloten.

▼ M12

- d bis) In afwijking van het bepaalde onder a) tot en met d) dient de bevoegde autoriteit, als zij bij het toezicht of op enige andere wijze bewijzen vindt waaruit blijkt dat de essentiële eisen van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/1139, de eisen van bijlage I (deel FCL) en bijlage VIII (deel DTO) bij deze verordening of de eisen van bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie niet door een DTO worden nageleefd:

▼ M7

- 1) een bevinding vast te stellen, te registreren en schriftelijk mee te delen aan de vertegenwoordiger van de DTO en een redelijke termijn vast te stellen waarin de DTO de maatregelen moet nemen die zijn gespecificeerd in DTO.GEN.150 van bijlage VIII (Deel-DTO);

▼ M7

- 2) onmiddellijk passende maatregelen te treffen om de opleidingsactiviteiten waarbij sprake is van niet-naleving, te beperken of te verbieden tot de DTO de in punt 1 bedoelde corrigerende maatregelen heeft genomen wanneer een of meer van de volgende situaties optreden:
 - i) er is een veiligheidsprobleem vastgesteld;
 - ii) de DTO neemt geen corrigerende maatregelen overeenkomstig DTO.GEN.150;
- 3) de goedkeuring van het opleidingsprogramma te beperken, te schorsen of in te trekken als het gaat om een opleidingsprogramma zoals bedoeld in DTO.GEN.230, onder c), van bijlage VIII (Deel-DTO);
- 4) de nodige aanvullende handhavingsmaatregelen te treffen om te waarborgen dat de niet-naleving wordt beëindigd en, indien nodig, de gevolgen daarvan te verhelpen.

▼ M12

- e) Indien de autoriteit van een lidstaat die handelt overeenkomstig ARA.GEN.300, onder d), vaststelt dat de essentiële eisen van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/1139, de eisen van bijlage I (deel FCL), bijlage VII (deel ORA) en bijlage VIII (deel DTO) bij deze verordening, of de eisen van bijlage III (deel BFCL) van Verordening (EU) 2018/395 en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie niet worden nageleefd door een organisatie die werd gecertificeerd door of die een verklaring heeft afgelegd aan de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of het Agentschap, dient zij, onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen, die bevoegde autoriteit in kennis te stellen van die niet-naleving.

▼ M1**ARA.GEN.355 Bevindingen en handhavingsmaatregelen — personen**

- a) Indien de bevoegde autoriteit belast met het toezicht overeenkomstig ARA.GEN.300 a) tijdens het toezicht of anderszins bewijzen vindt van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een houder van een bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest, afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan, dient de bevoegde autoriteit een bevinding vast te stellen, te registreren en schriftelijk mee te delen aan de houder van het bewijs van bevoegdheid, het certificaat, de bevoegdverklaring of het attest.
- b) Bij vaststelling van een dergelijke bevinding dient de bevoegde autoriteit een onderzoek uit te voeren. Wordt de bevinding bevestigd, dan dient de bevoegde autoriteit:
 - 1) het bewijs van bevoegdheid, het certificaat, de bevoegdverklaring of het attest, al naar het geval, te beperken, te schorsen of in te trekken wanneer een veiligheidskwestie werd ontdekt, en
 - 2) de nodige aanvullende handhavingsmaatregelen te nemen om te voorkomen dat de niet-naleving voortduurt.
- c) De bevoegde autoriteit dient, voor zover van toepassing, de persoon of organisatie die de medische verklaring of het attest heeft afgegeven in kennis te stellen.
- d) Wanneer de autoriteit van een lidstaat die handelt overeenkomstig ARA.GEN.300 d) bewijzen vindt van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een houder van een door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest, dient zij die bevoegde autoriteit in kennis te stellen, onverminderd aanvullende handhavingsmaatregelen.
- e) Wanneer tijdens het toezicht of anderszins bewijzen worden gevonden van de niet-naleving van de toepasselijke eisen door een persoon die onderworpen is aan de eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en uitvoeringsvoorschriften daarvan en die niet in het bezit is van een overeenkomstig die verordening en uitvoeringsvoorschriften daarvan afgegeven bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest, dient de bevoegde autoriteit die de niet-naleving heeft vastgesteld de nodige handhavingsmaatregelen te nemen om te voorkomen dat die niet-naleving voortduurt.

▼ M11**ARA.GEN.360 Wijziging van bevoegde autoriteit****▼ M12**

a) Bij ontvangst van een verzoek van een houder van een bewijs van bevoegdheid om van bevoegde autoriteit te veranderen als gespecificeerd in FCL.015, onder e), van bijlage I (deel FCL), BFCL.015, onder te, van bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie of SFCL.015, onder f), van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie vraagt de ontvangende bevoegde autoriteit aan de bevoegde autoriteit van de houder van het bewijs van bevoegdheid om onverwijld al het volgende te verstrekken:

- 1) een controle van het bewijs van bevoegdheid;
- 2) afschriften van de medische gegevens van de houder van het bewijs van bevoegdheid die door die bevoegde autoriteit worden bijgehouden overeenkomstig ARA.GEN.220 en ARA.MED.150. De medische gegevens worden overgedragen overeenkomstig MED.A.015 van bijlage IV (deel MED) en omvatten een samenvatting van de relevante medische geschiedenis van de aanvrager, geverifieerd en ondertekend door de medische beoordelaar.

▼ M11

b) De overdragende bevoegde autoriteit houdt de oorspronkelijke gegevens met betrekking tot het bewijs van bevoegdheid en de oorspronkelijke medische gegevens van de houder bij overeenkomstig ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 en ARA.MED.150.

c) De ontvangende bevoegde autoriteit geeft onverwijld het bewijs van bevoegdheid en het medisch certificaat opnieuw af, voor zover hij alle onder a) vermelde documenten heeft ontvangen en verwerkt. Bij de nieuwe afgifte van het bewijs van bevoegdheid en het medisch certificaat verzoekt de ontvangende bevoegde autoriteit de houder van het bewijs van bevoegdheid onmiddellijk om hem het door de overdragende bevoegde autoriteit afgegeven bewijs van bevoegdheid en bijbehorend medisch certificaat te verstrekken.

d) De ontvangende bevoegde autoriteit stelt de overdragende bevoegde autoriteit onmiddellijk in kennis wanneer hij het bewijs van bevoegdheid en het medisch certificaat opnieuw heeft afgegeven aan de houder van het bewijs van bevoegdheid en wanneer de houder het bewijs van bevoegdheid en het medisch certificaat heeft overgedragen, als bedoeld onder c). Zolang deze kennisgeving niet is ontvangen, blijft de overdragende bevoegde autoriteit verantwoordelijk voor het bewijs van bevoegdheid en het medische certificaat die oorspronkelijk aan die houder werden afgegeven.

▼ M1

SUBDEEL FCL

SPECIFIEKE EISEN INZAKE DE AFGIFTE VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID AAN COCKPITPERSONEEL*SECTIE I**Algemeen***ARA.FCL.120 Gegevensbeheer**

Naast de in ARA.GEN.220 a) voorgeschreven gegevens dient de bevoegde autoriteit in haar registratiesysteem de resultaten op te nemen van de theorie-examens en vaardigheidsbeoordelingen van piloten.

*SECTIE II****Bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten*****ARA.FCL.200 Procedure voor afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat****▼ M6**

a) Afgifte van bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen. De bevoegde autoriteit geeft een bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen af met gebruikmaking van het formulier in aanhangsel I van dit deel.

▼ M6

Als een piloot voornemens is om buiten het grondgebied van de Unie te vliegen met een luchtvaartuig dat is geregistreerd in een andere lidstaat dan die waar zijn bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning is afgegeven:

1. voegt de bevoegde autoriteit de volgende opmerking toe aan punt XIII van het bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning: „Dit bewijs van bevoegdheid is automatisch gevalideerd volgens de ICAO-bijlage bij dit bewijs van bevoegdheid.”, en
2. stelt de bevoegde autoriteit de ICAO-bijlage in gedrukte of elektronische vorm ter beschikking van de piloot.

▼ M1

b) Afgifte van certificaten van instructeur en examinator. De bevoegde autoriteit dient een certificaat van instructeur en examinator af te geven:

- 1) ter bekrachtiging van de toepasselijke rechten in het bewijs van bevoegdheid als piloot, zoals vastgelegd in aanhangsel I van dit deel, of
- 2) als afzonderlijk document, in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld.

▼ M14

c) Bekrachtiging van bevoegdheidsbewijzen door examinatoren. Alvorens een examinator uitdrukkelijk te machtigen bevoegdverklaringen of certificaten te verlengen of opnieuw af te geven, dient de bevoegde autoriteit passende procedures op te stellen.

▼ M4

d) Bekrachtiging van het bewijs van bevoegdheid door instructeurs. De bevoegde autoriteit stelt passende procedures op alvorens bepaalde instructeurs specifiek te machtigen om klassebevoegdverklaringen voor éénmotorige zuiervliegtuigen of TMG's te verlengen.

▼ M12

e) Instructeurs voor FI(B)- of FI(S)-certificaten: De bevoegde autoriteit stelt passende procedures op voor de uitvoering van de oefenvluchten onder toezicht als bepaald in:

▼ M14

- 1) BFCL.315, punt a), 4), ii), en BFCL.360, punt a), 2), van bijlage III (deel-BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395, en

▼ M12

- 2) SFCL.315, onder a), punt 7, ii), en SFCL.360, onder a), punt 2, van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie.

▼ M1**ARA.FCL.205 Toezicht op examinatoren**

a) De bevoegde autoriteit dient een toezichtprogramma uit te werken om toe te zien op het gedrag en de prestaties van examinatoren, rekening houdend met:

- 1) het aantal door haar gecertificeerde examinatoren, en
- 2) het aantal door andere bevoegde autoriteiten gecertificeerde examinatoren die hun rechten uitoefenen op het grondgebied waar de bevoegde autoriteit toezicht uitoefent.

▼ M3

b) De bevoegde autoriteit dient een lijst bij te houden van door haar gecertificeerde examinatoren. In deze lijst worden de rechten van de examinatoren vermeld. De lijst wordt gepubliceerd en geactualiseerd door de bevoegde autoriteit.

▼ M1

c) De bevoegde autoriteit ontwikkelt procedures voor de aanwijzing van examinatoren die vaardigheidstesten uitvoeren.

▼ M3**ARA.FCL.210 Informatieverstrekking aan examinatoren**

a) De bevoegde autoriteit stelt het Agentschap in kennis van de nationale administratieve procedures, eisen inzake gegevensbescherming, aansprakelijkheid, ongevallenverzekering en vergoedingen die op haar grondgebied van toepassing zijn; de examinatoren passen deze toe bij het afnemen van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven of beoordelingen van vakbekwaamheid bij een kandidaat waarvoor de bevoegde autoriteit een andere is dan de bevoegde autoriteit die het certificaat van examinator heeft uitgereikt.

▼ M3

- b) Teneinde de verspreiding van en toegang tot de op grond van a) van de bevoegde autoriteiten ontvangen informatie te vergemakkelijken, publiceert het Agentschap deze informatie in een formaat dat het heeft vastgelegd.
- c) De bevoegde autoriteit mag door haar gecertificeerde examinatoren en door andere bevoegde autoriteiten gecertificeerde examinatoren die hun rechten uitoefenen op haar grondgebied in kennis stellen van veiligheidscriteria die moeten worden nageleefd bij vaardigheidstests en vakbekwaamheidsproeven in een luchtvaartuig.

▼ M1**ARA.FCL.215 Geldigheidsperiode**

- a) Bij afgifte of verlenging van een bevoegdverklaring of certificaat dient de bevoegde autoriteit of, in het geval van verlenging, een uitdrukkelijk door de bevoegde autoriteit gemachtigde examiner de geldigheidsperiode te verlengen tot het einde van de desbetreffende maand.
- b) Bij verlenging van een bevoegdverklaring, certificaat van instructeur of examiner dient de bevoegde autoriteit of een uitdrukkelijk door de bevoegde autoriteit gemachtigde examiner de geldigheidsperiode van de bevoegdverklaring of het certificaat te verlengen tot het einde van de desbetreffende maand.
- c) De bevoegde autoriteit of een uitdrukkelijk daartoe door de bevoegde autoriteit gemachtigde examiner dient de uiterste geldigheidsdatum te vermelden op het bewijs van bevoegdheid of het certificaat.
- d) De bevoegde autoriteit mag procedures uitwerken zodat de houder van het bewijs van bevoegdheid of het certificaat de daaraan verbonden rechten kan uitoefenen gedurende hoogstens acht weken na het met goed gevolg afleggen van het (de) toepasselijke examen(s), in afwachting dat de aantekening op het bewijs van bevoegdheid of het certificaat wordt vermeld.

ARA.FCL.220 Procedure voor het opnieuw afgeven van een bewijs van bevoegdheid als piloot

- a) De bevoegde autoriteit dient een bewijs van bevoegdheid opnieuw af te geven telkens als dat om administratieve redenen noodzakelijk is en:
 - 1) na de eerste afgifte van een bevoegdverklaring, of
 - 2) wanneer punt XII van het bewijs van bevoegdheid in aanhangsel I van dit deel is ingevuld en geen openstaande ruimte meer bevat.
- b) Alleen geldige bevoegdverklaringen en certificaten worden overgenomen in het nieuwe bewijs van bevoegdheid.

ARA.FCL.250 Beperking, schorsing of intrekking van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten

- a) Overeenkomstig ARA.GEN.355 dient de bevoegde autoriteit onder meer in de volgende omstandigheden een bewijs van bevoegdheid als piloot en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten, al naar het geval, te beperken, te schorsen of in te trekken:
 - 1) het verkrijgen van het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat door vervalsing van voorgelegde documenten;
 - 2) vervalsing van het logboek en gegevens van het bewijs van bevoegdheid of certificaat;

▼ M12

- 3) de houder van het bewijs van bevoegdheid voldoet niet langer aan de toepasselijke eisen van bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie of bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie;

▼ M1

- 4) uitoefenen van de rechten van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat onder invloed van alcohol of drugs;

▼ M1

- 5) niet-naleving van de toepasselijke operationele eisen;
 - 6) bewijzen van wanpraktijken of frauduleus gebruik van het certificaat, of
 - 7) het door de examiner op onaanvaardbare wijze tekortschieten in zijn taken of verantwoordelijkheden, in welke fase dan ook.
- b) De bevoegde autoriteit mag een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat ook schorsen op schriftelijk verzoek van de houder van het bewijs van bevoegdheid of het certificaat.
- c) Alle vaardigheidstests, proeven van bekwaamheid of bekwaamheidsbeoordelingen die plaatsvinden tijdens de schorsing of na intrekking van een certificaat van examiner zijn nietig.

*SECTIE III**Theorie-examens***ARA.FCL.300 Examenprocedures****▼ M12**

- a) De bevoegde autoriteit dient de nodige regelingen en procedures in te voeren om aanvragers in staat te stellen theorie-examens af te leggen overeenkomstig de toepasselijke eisen van bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie of bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie.

▼ M1

- b) In het geval van het bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (ATPL), het meervliegervliegbewijs (MPL), het bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL) en de bevoegdverklaring instrumentvliegen (IR), dienen deze procedures te voldoen aan elk van de volgende eisen:
- 1) examens worden schriftelijk of met de computer gehouden;
 - 2) de bevoegde autoriteit dient de examenvragen te selecteren uit de Europese centrale vragenbank (ECQB), volgens een gangbare methode die de volledige syllabus voor elk studiegebied bestrijkt. De Europese centrale vragenbank (ECQB) is een database met meerkeuzevragen die door het Agentschap wordt bijgehouden;
 - 3) het examen communicatie mag afzonderlijk van andere studiegebieden worden gehouden. Een aanvrager die eerder met goed gevolg één of beide examens VFR-communicatie (zichtvliegvoorschriften) en IFR-communicatie (instrumentvliegvoorschriften) heeft afgelegd, hoeft daarover niet opnieuw een examen af te leggen.
- c) De bevoegde autoriteit dient de aanvragers in kennis te stellen van de beschikbare examentalen.
- d) De bevoegde autoriteit dient gepaste procedures uit te werken om de integriteit van de examens te waarborgen.
- e) Indien de bevoegde autoriteit vaststelt dat de aanvrager de examenprocedures niet in acht neemt tijdens het examen, dient dit te worden beoordeeld teneinde de aanvrager een onvoldoende te geven, ofwel voor het examen in een afzonderlijk studiegebied, ofwel voor het volledige examen.
- f) Aanvragers van wie bewezen is dat ze hebben gespiekt, wordt deelname aan elk ander examen verboden door de bevoegde autoriteit gedurende minstens twaalf maanden vanaf de datum van het examen waarvoor ze hebben gespiekt.

*SUBDEEL CC****SPECIFIEKE EISEN MET BETREKKING TOT CABINEPERSONEEL****SECTIE I**Attest voor cabinebemanning***ARA.CC.100 Procedures inzake attesten voor cabinebemanning**

- a) De bevoegde autoriteit stelt procedures vast voor de afgifte en registratie van en het toezicht op attesten voor cabinebemanning overeenkomstig ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 en ARA.GEN.300.
- b) Attesten voor cabinebemanning moeten worden afgegeven met gebruikmaking van het formulier en overeenkomstig de voorschriften als bedoeld in aanhangsel II van dit deel,

▼ M1

ofwel

- 1) door de bevoegde autoriteit;
 - en/of, indien een lidstaat dit beslist
 - 2) door een organisatie die daarvoor toestemming heeft verkregen van de bevoegde autoriteit.
- c) De bevoegde autoriteit maakt de volgende informatie openbaar:
- 1) welke organisatie(s) attesten voor cabinebemanning afgeeft (afgeven) op haar (hun) grondgebied, en
 - 2) indien organisaties gemachtigd zijn dit te doen, de lijst van die organisaties.

ARA.CC.105 Schorsing of intrekking van attesten voor cabinebemanning

De bevoegde autoriteit dient ten minste in de volgende gevallen maatregelen overeenkomstig ARA.GEN.355 te nemen, waaronder het schorsen of intrekken van een attest voor cabinebemanning:

- a) niet-naleving van Deel-CC of van de toepasselijke eisen van Deel-ORO en Deel-CAT, wanneer een veiligheidskwesitie werd ontdekt;
- b) het verkrijgen of behouden van de geldigheid van het attest voor cabinebemanning door vervalsing van voorgelegde documenten;
- c) uitoefenen van de rechten van het attest voor cabinebemanning onder invloed van alcohol of drugs, en
- d) bewijzen van wanpraktijken of frauduleus gebruik van het attest voor cabinebemanning.

*SECTIE II****Organisaties die cabinepersoneel opleiden of attesten voor cabinebemanning afgeven*****ARA.CC.200 Erkenning van organisaties om cabinepersoneel op te leiden of attesten voor cabinebemanning af te geven**

- a) Alvorens een erkenning voor de opleiding van cabinepersoneel te verlenen aan een opleidingsorganisatie of commerciële luchtvervoersonderneming, dient de bevoegde autoriteit na te gaan of:
 - 1) de uitvoering, de syllabi en daarmee samenhangende programma's van de door de organisatie verzorgde opleidingscursussen voldoen aan de ter zake geldende eisen van Deel-CC;
 - 2) de door de organisatie gebruikte opleidingstoestellen een getrouwe weergave vormen van de passagiersruimte van het (de) luchtvaartuigtype(n) en de technische kenmerken van de door het cabinepersoneel te bedienen uitrusting, en
 - 3) de opleiders en instructeurs die de opleidingssessies geven voldoende ervaring hebben en over de nodige kwalificaties beschikken voor het desbetreffende opleidingsonderwerp.
- b) Indien in een lidstaat organisaties kunnen worden gemachtigd om attesten voor cabinebemanning af te geven, mag de bevoegde autoriteit die machtiging uitsluitend verlenen aan organisaties die voldoen aan de eisen onder a). Alvorens een dergelijke erkenning te verlenen dient de bevoegde autoriteit:
 - 1) te beoordelen of de organisatie over de nodige bekwaamheid en verantwoordingsplicht beschikt om de desbetreffende taken uit te voeren;
 - 2) te waarborgen dat de organisatie gedocumenteerde procedures heeft ingevoerd om de desbetreffende taken uit te voeren, waaronder het afnemen van examen(s) door daartoe gekwalificeerd personeel dat geen belangenconflict heeft, en het afgeven van attesten voor cabinebemanning overeenkomstig ARA.GEN.315 en ARA.CC.100 b), en

▼ M1

- 3) de organisatie te verplichten informatie en documentatie te verstrekken over de door haar afgegeven attesten voor cabinebemanning en de houders van deze attesten, voor zover de bevoegde autoriteit die nodig heeft om haar gegevensbeheer-, toezichts- en handhavingstaken uit te voeren.

SUBDEEL ATO

SPECIFIEKE EISEN MET BETREKKING TOT ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIES (ATO's)

SECTIE I

Algemeen**ARA.ATO.105 Toezichtsprogramma**

Het toezichtsprogramma van ATO's dient te voorzien in de bewaking van opleidingsnormen, waaronder steekproefsgewijze oefenvluchten met cursisten, indien van toepassing voor het gebruikte luchtvaartuig.

▼ M12**ARA.ATO.110 Goedkeuring van minimumuitrustingslijsten**

Wanneer de bevoegde autoriteit een aanvraag ontvangt voor goedkeuring van een minimumuitrustingslijst als bedoeld in ORO.MLR.105 van bijlage III (deel ORO) en NCC.GEN.101 van bijlage VI (deel NCC) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, handelt zij overeenkomstig ARO.OPS.205 van bijlage II (deel ARO) van die verordening.

▼ M1**ARA.ATO.120 Gegevensbeheer**

Naast de in ARA.GEN.220 voorgeschreven gegevens dient de bevoegde autoriteit in haar registratiesysteem bijzonderheden bij te houden over door de ATO verzorgde opleidingscursussen en, voor zover van toepassing, gegevens over voor opleidingsdoeleinden gebruikte FSTD's.

SUBDEEL FSTD

SPECIFIEKE EISEN INZAKE DE KWALIFICATIE VAN VLUCHTNABOOTERS (FSTD's)

SECTIE I

Algemeen**ARA.FSTD.100 Initiële evaluatieprocedure**

- a) Bij ontvangst van een aanvraag voor een FSTD-kwalificatiecertificaat dient de bevoegde autoriteit:
- 1) de FSTD die ter initiële evaluatie of aanpassing wordt voorgelegd te toetsen aan de toepasselijke kwalificatiebasis;
 - 2) de FSTD te beoordelen op de gebieden die van belang zijn om, naargelang het geval, het opleidings-, toetsings- en bekwaamheidsbeoordelingsproces van het cockpitpersoneelslid af te ronden;
 - 3) in overeenstemming met de kwalificatiebasis objectieve, subjectieve en functionele tests uit te voeren en de resultaten van deze tests te beoordelen om de Qualification Test Guide (QTG) vast te leggen, en
 - 4) na te gaan of de organisatie die de FSTD exploiteert, voldoet aan de toepasselijke eisen. Dat geldt niet voor de eerste evaluatie van basisinstrumentopleidingstoestellen (BITD's).
- b) De bevoegde autoriteit mag de QTG alleen goedkeuren na voltooiing van de eerste evaluatie van de FSTD en nadat alle tegenstrijdigheden in de QTG naar tevredenheid van de bevoegde autoriteit werden weggewerkt. De QTG die resulteert uit de eerste evaluatieprocedure geldt als Master QTG (MQTG) die de basis vormt voor de FSTD-kwalificatie en latere terugkerende FSTD-evaluaties.

▼ M1

- c) Kwalificatiebasis en speciale voorwaarden.
- 1) De bevoegde autoriteit mag speciale voorwaarden voorschrijven voor de FSTD-kwalificatiebasis mits is voldaan aan de eisen van ORA.FSTD.210 a) en in zoverre wordt aangetoond dat de speciale voorwaarden een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgen als in de toepasselijke certificeringsspecificatie is vastgelegd.
 - 2) Indien de bevoegde autoriteit, niet zijnde het Agentschap, speciale voorwaarden heeft vastgelegd voor de kwalificatiebasis van een FSTD, dient zij het Agentschap zonderodeloze vertraging daarvan in kennis te stellen. De kennisgeving moet vergezeld gaan van een volledige beschrijving van de vastgelegde speciale voorwaarden, en een veiligheidsbeoordeling bevatten waaruit blijkt dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt als in de toepasselijke certificeringsspecificatie is vastgelegd.

ARA.FSTD.110 Afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat

- a) Na voltooiing van een beoordeling van de FSTD geeft de bevoegde autoriteit, als zij van oordeel is dat de FSTD beantwoordt aan de toepasselijke kwalificatiebasis overeenkomstig ORA.FSTD.210 en dat de organisatie die de FSTD exploiteert, voldoet aan de toepasselijke eisen om de kwalificatie van de FSTD te behouden overeenkomstig ORA.FSTD.100, het FSTD-kwalificatiecertificaat af voor onbepaalde duur, waarbij zij gebruikmaakt van het formulier in aanhangsel IV van dit deel.

ARA.FSTD.115 Voorlopige FSTD-kwalificatie

- a) Indien nieuwe programma's voor luchtvaartuigen worden ingevoerd en het niet mogelijk is de eisen na te leven die in dit subdeel voor de FSTD-kwalificatie zijn vastgelegd, mag de bevoegde autoriteit een voorlopig FSTD-kwalificatieniveau toekennen.
- b) Voor volledige vluchtnabooters (FFS) mag een voorlopig kwalificatieniveau uitsluitend op niveau A, B of C worden toegekend.
- c) Dit voorlopige kwalificatieniveau blijft geldig totdat een definitief kwalificatieniveau kan worden toegekend en in elk geval niet langer dan drie jaar.

ARA.FSTD.120 Voortzetting van een FSTD-kwalificatie

- a) De bevoegde autoriteit dient permanent toezicht uit te oefenen op de organisatie die de FSTD exploiteert om zeker te stellen dat:
 - 1) de volledige reeks tests in de MQTG gespreid wordt overgedaan over een periode van twaalf maanden;
 - 2) de resultaten van deze terugkerende evaluatie blijven voldoen aan de kwalificatienormen en worden gedateerd en bewaard, en
 - 3) een configuratiecontrolesysteem is opgezet ter waarborging van de voortdurende integriteit van de hardware en software van de gekwalificeerde FSTD.
- b) De bevoegde autoriteit dient terugkerende evaluaties van de FSTD uit te voeren in overeenstemming met de in ARA.FSTD.100 vastgestelde procedures. Deze evaluaties dienen plaats te vinden:

▼ M1

- 1) ieder jaar in het geval van een volledige vluchtnabootser (FFS), een vluchtopleidingstoestel (FTD) of een vlucht- en navigatieprocedureopleidingsstoestel (FNPT); elk terugkerend tijdvak van twaalf maanden gaat in op de datum van de eerste kwalificatie. De periodieke evaluatie van de FSTD dient plaats te vinden binnen zestig dagen voorafgaand aan het einde van dit terugkerende evaluatietijdvak van twaalf maanden;
- 2) om de drie jaar in het geval van een BITD.

ARA.FSTD.130 Wijzigingen

- a) Bij ontvangst van een aanvraag tot wijziging van het FSTD-kwalificatiecertificaat dient de bevoegde autoriteit te voldoen aan de ter zake geldende eisen van de eerste evaluatieprocedure als beschreven in ARA.FSTD.100 a) en b).
- b) De bevoegde autoriteit mag een speciale evaluatie uitvoeren na grote wijzigingen of wanneer een FSTD schijnbaar niet presteert in overeenstemming met het eerste kwalificatieniveau.
- c) De bevoegde autoriteit dient altijd een speciale evaluatie uit te voeren alvorens een hoger kwalificatieniveau te verlenen aan de FSTD.

ARA.FSTD.135 Bevindingen en corrigerende maatregelen — FSTD-kwalificatiecertificaat

Overeenkomstig ARA.GEN.350 dient de bevoegde autoriteit onder meer in de volgende omstandigheden een FSTD-kwalificatiecertificaat, naargelang het geval, te beperken, op te schorten of in te trekken:

- a) het verkrijgen van een FSTD-kwalificatiecertificaat door vervalsing van voorgelegde documenten;
- b) de organisatie die de FSTD exploiteert, kan niet langer aantonen dat de FSTD voldoet aan de desbetreffende kwalificatiebasis, of
- c) de organisatie die de FSTD exploiteert, voldoet niet langer aan de toepasselijke eisen van Deel-ORA.

ARA.FSTD.140 Gegevensbeheer

Naast de bij ARA.GEN.220 vereiste gegevens dient de bevoegde autoriteit een lijst bij te houden en te actualiseren van de gekwalificeerde FSTD's die onder haar toezicht staan, met opgave van de datums waarop evaluaties verplicht zijn en wanneer dergelijke evaluaties werden uitgevoerd.

SUBDEEL AeMC

SPECIFIEKE EISEN MET BETREKKING TOT LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA (AeMC's)*SECTIE I**Algemeen***ARA.AeMC.110 Initiële certificeringsprocedure**

Voor de certificeringsprocedure van een AeMC gelden de bepalingen van ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Bevindingen en corrigerende maatregelen — AeMC

Onverminderd ARA.GEN.350 omvatten niveau 1-bevindingen ten minste, maar niet uitsluitend:

- a) het niet aanwijzen van een hoofd van het AeMC;
- b) het niet in acht nemen van het medisch beroepsgeheim met betrekking tot luchtvaartmedische gegevens, en
- c) het niet verstrekken van medische en statistische gegevens aan de bevoegde autoriteit voor toezichtdoeleinden.

▼ M1

SUBDEEL MED

SPECIFIEKE EISEN INZAKE LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CERTIFICERING*SECTIE I**Algemeen***ARA.MED.120 Medische beoordelaars**

De bevoegde autoriteit dient één of meer medische beoordelaars aan te stellen om de in deze sectie beschreven taken uit te voeren. De medische beoordelaar dient te beschikken over de bevoegdheid en een certificaat voor het uitoefenen van de geneeskunde en moet:

- a) minstens vijf jaar postuniversitaire werkervaring hebben in de geneeskunde;
- b) specifieke kennis en ervaring hebben opgedaan in de luchtvaartgeneeskunde, en
- c) specifiek zijn opgeleid in medische certificering.

ARA.MED.125 Verwijzing naar de vergunningverlenende autoriteit

Wanneer een AeMC of luchtvaartgeneeskundige keuringsarts (AME) het besluit over de geschiktheid van een aanvrager aan de vergunningverlenende autoriteit heeft voorgelegd:

- a) dient de medische beoordelaar of het medisch personeel dat is aangewezen door de bevoegde autoriteit de ter zake doende medische documenten te evalueren en zo nodig aanvullende medische documenten, onderzoeken en tests op te vragen, en
- b) dient de medische beoordelaar te bepalen of de aanvrager in aanmerking komt voor de afgifte van een medische verklaring, zo nodig met één of meer beperkingen.

▼ M3**ARA.MED.130 Model van medische verklaring**

De medische verklaring dient te voldoen aan de volgende specificaties:

- a) Inhoud
 - 1) Staat waar het bewijs van bevoegdheid als piloot is afgegeven of aangevraagd (I),
 - 2) Klasse medische verklaring (II),
 - 3) Nummer van het bewijs van bevoegdheid, te beginnen met de VN-landcode van de staat waar het bewijs van bevoegdheid als piloot is afgegeven en gevolgd door een code bestaande uit Arabische cijfers en/of Latijnse letters (III),
 - 4) Naam van de houder (IV),
 - 5) Nationaliteit van de houder (VI),
 - 6) Geboortedatum van de houder: (dd/mm/jjjj) (XIV),
 - 7) Handtekening van de houder (VII),
 - 8) Beperking(en) (XIII),
 - 9) Vervaldatum van de medische verklaring (IX) voor:
 - i) Commerciële passagiersvluchten met één piloot van klasse 1,
 - ii) Overige commerciële vluchtuitvoeringen van klasse 1,
 - iii) Klasse 2,
 - iv) LAPL
 - 10) Datum van de medische keuring,
 - 11) Datum van het laatste electrocardiogram,

▼ M3

- 12) Datum van het laatste audiogram,
 - 13) Datum van afgifte en handtekening van de luchtvaartgeneeskundige keuringsarts (AME) of medische beoordelaar die de medische verklaring heeft afgegeven. In dit veld mag de huisarts worden vermeld indien hij bevoegd is om medische verklaringen af te geven overeenkomstig het nationale recht van de lidstaat van afgifte,
 - 14) Zegel of stempel (XI).
- b) Materiaal: Behalve in het geval van een door een huisarts afgegeven LAPL moet het papier of ander materiaal dat wordt gebruikt van die aard zijn dat elke wijziging of uitwissing uitgesloten of direct zichtbaar is. De vergunningverlenende autoriteit moet uitdrukkelijk toestemmen met elk gegeven dat aan het formulier wordt toegevoegd of eruit geschraapt.
 - c) Taal: De bewijzen van bevoegdheid moeten worden geschreven in de nationale taal/talen en in het Engels alsook in andere talen die de vergunningverlenende autoriteit passend acht.
 - d) Alle datums in de medische verklaring worden vermeld in de notatie dd/mm/jjjj.

▼ M1**ARA.MED.135 Luchtvaartmedische formulieren**

De bevoegde autoriteit dient formulieren te gebruiken voor:

- a) de aanvraag van een medische verklaring;
- b) het onderzoeksverslag voor aanvragers van klasse 1 en klasse 2, en
- c) het onderzoeksverslag voor aanvragers van een bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL).

ARA.MED.145 Kennisgeving aan huisartsen door de bevoegde autoriteit

De bevoegde autoriteit dient, voor zover van toepassing, een kennisgevingsproces voor huisartsen in te voeren om te waarborgen dat de huisarts op de hoogte is van de in MED.B.095 vervatte medische eisen.

ARA.MED.150 Gegevensbeheer

- a) Naast de in ARA.GEN.220 voorgeschreven gegevens dient de bevoegde autoriteit in haar registratiesysteem bijzonderheden op te nemen over luchtvaartmedische keuringen en beoordelingen die worden ingediend door AME's, AeMC's of huisartsen.
- b) Alle luchtvaartmedische gegevens van houders van bewijzen van bevoegdheid moeten worden bewaard gedurende minstens tien jaar na het vervallen van hun laatste medische verklaring.
- c) Met het oog op luchtvaartmedische keuringen en standaardisatie, worden alle luchtvaartmedische dossiers na schriftelijke toestemming van de aanvrager/houder van het bewijs van bevoegdheid beschikbaar gesteld aan:
 - 1) een AeMC, AME of huisarts teneinde een luchtvaartmedische keuring uit te voeren;
 - 2) een medische toetsingscommissie die de bevoegde autoriteit mag instellen voor een extra verificatie van grensgevallen;
 - 3) relevante medische vakspecialisten teneinde een luchtvaartmedische keuring uit te voeren;
 - 4) de medische beoordelaar van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat met het oog op een toezicht in onderlinge samenwerking;
 - 5) de betrokken aanvrager/houder van het bewijs van bevoegdheid wanneer die schriftelijk daarom verzoekt, en
 - 6) het Agentschap voor standaardisatiedoeleinden na het anonimiseren, dat wil zeggen het verwijderen van alle persoonlijke bijzonderheden over de aanvrager/houder van het bewijs van bevoegdheid.

▼ M1

- d) De bevoegde autoriteit mag luchtvaartmedische dossiers voor andere dan de onder c) vermelde doeleinden ter beschikking stellen, overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG, zoals ten uitvoer gelegd in de nationale wetgeving.
- e) De bevoegde autoriteit houdt lijsten bij:
- 1) van alle luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen die houder zijn van een geldig certificaat dat door die autoriteit is afgegeven, en
 - 2) voor zover van toepassing, van alle huisartsen die op hun grondgebied optreden als luchtvaartgeneeskundig keuringsarts.

Desgevraagd moeten deze lijsten kenbaar worden gemaakt aan andere lidstaten en aan het Agentschap.

▼ M9**ARA.MED.160 Uitwisseling van informatie over medische certificaten via een centrale opslagplaats.**

- a) Het Agentschap zet een centrale opslagplaats (de Europese opslagplaats van luchtvaartmedische gegevens, EAMR) op en beheert deze.
- b) Met het oog op medische certificering van en toezicht op aanvragers en houders van medische certificaten van klasse 1 en met het oog op het toezicht door bevoegde keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra, wisselen de in punt c) bedoelde personen de volgende informatie uit via EAMR:
- 1) basisgegevens van de aanvrager of houder van een medisch certificaat van klasse 1: de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven; naam en voornaam; geboortedatum; nationaliteit; e-mailadres en het nummer van één of meer identificatiedocumenten (nationale identiteitskaart of paspoort), zoals verstrekt door de aanvrager;
 - 2) gegevens van medische certificaten van klasse 1: de datum van het medisch onderzoek of, in het geval het medisch onderzoek nog niet is voltooid, de begindatum van het medisch onderzoek; de datum van afgifte en de vervaldatum van het medisch certificaat van klasse 1; de plaats van onderzoek; de status van beperkingen; de status van het certificaat (nieuw, vrijgegeven, geschorst of ingetrokken); het unieke referentienummer van de medische beoordelaar van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven; de bevoegde keuringsarts of het luchtvaartgeneeskundig centrum dat het certificaat afgeeft en van de bevoegde autoriteit.
- c) Om de onder b) vermelde redenen krijgen de volgende personen toegang tot de Europese opslagplaats van luchtvaartgeneeskundige gegevens en de informatie daarin:
- 1) medische beoordelaars van de autoriteit die het bewijs van bevoegdheid afgeeft aan de aanvrager of houder van een medisch certificaat van klasse 1, alsmede alle andere gemachtigde personeelsleden van die autoriteit die bevoegd zijn voor het creëren of beheren van de gegevens van die aanvrager of houder, zoals vereist krachtens deze verordening;
 - 2) Bevoegde keuringsartsen en alle gemachtigde personeelsleden van een luchtvaartgeneeskundig centrum waaraan de aanvrager of houder een verklaring heeft verstrekt overeenkomstig MED.A.035, punt b), onder 2);
 - 3) alle gemachtigde personeelsleden van de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het toezicht op bevoegde keuringsartsen of luchtvaartgeneeskundige centra die medische beoordelingen van die aanvragers of houders uitvoeren.

Bovendien mogen het Agentschap en de nationale bevoegde autoriteiten toegang tot de Europese opslagplaats van luchtvaartgeneeskundige gegevens en de informatie daarin verstrekken aan andere personen, indien dit nodig is om de goede werking van de Europese opslagplaats van luchtvaartgeneeskundige gegevens te garanderen, met name het technisch onderhoud ervan. In dat geval ziet het Agentschap of de betrokken nationale bevoegde autoriteit er op toe dat die personen gemachtigd en gekwalificeerd zijn, dat hun toegang beperkt blijft tot wat nodig is voor het doel waarvoor zij toegang hebben gekregen en dat zij voorafgaande opleiding hebben gekregen met betrekking tot de toepasselijke wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens en aanverwante garanties. Wanneer een bevoegde autoriteit toegang verleent aan een persoon, stelt zij het Agentschap van tevoren daarvan in kennis.

▼ M9

- d) Telkens wanneer de in punt c) vermelde autoriteiten die het bewijs van bevoegdheid afgeven, de bevoegde keuringsartsen en de luchtvaartgeneeskundige centra een aanvrager van een medisch certificaat van klasse 1 hebben onderzocht, voeren zij de in punt b) vermelde gegevens onmiddellijk in in de Europese opslagplaats van luchtvaartgeneeskundige gegevens of werken zij die gegevens bij, indien nodig.
- e) Als het persoonlijke gegevens betreft als gedefinieerd in artikel 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 45/2001 ⁽¹⁾, stellen zij, telkens wanneer zij gegevens invoeren of bijwerken, van tevoren de aanvrager of houder van het certificaat van klasse 1 daarvan in kennis.
- f) Het Agentschap zorgt voor de integriteit en veiligheid van de Europese opslagplaats van luchtvaartgeneeskundige gegevens en de daarin opgenomen informatie via passende infrastructuur voor informatietechnologie. In overleg met de nationale bevoegde autoriteiten zorgt het Agentschap voor de vaststelling en toepassing van de protocollen en technologische maatregelen die nodig zijn om te garanderen dat elke toegang tot de Europese opslagplaats van luchtvaartgeneeskundige gegevens en de daarin opgenomen gegevens wettelijk en veilig is.
- g) Het Agentschap zorgt ervoor dat alle in de Europese opslagplaats van luchtvaartgeneeskundige gegevens opgenomen informatie na tien jaar wordt gewist. Die periode wordt berekend vanaf de vervaldatum van het laatste certificaat van klasse 1 dat aan de betrokken aanvrager of houder is afgegeven, of vanaf de datum van de laatste invoering of bijwerking van gegevens voor die aanvrager of houder, als dit later is.
- h) Het Agentschap zorgt ervoor dat aanvragers of houders van medische certificaten van klasse 1 toegang kunnen krijgen tot alle informatie in de Europese opslagplaats van luchtvaartgeneeskundige gegevens die op hen betrekking heeft, en dat ze ervan in kennis worden gesteld dat ze een aanvraag kunnen doen om die informatie te corrigeren of te wissen. De autoriteiten die het bewijs van bevoegdheid afgeven, beoordelen dergelijke aanvragen, en als zij van oordeel zijn dat de betrokken informatie onjuist is of niet nodig is voor de in punt b) gespecificeerde doelstellingen, zorgen zij ervoor dat de informatie wordt gecorrigeerd of gewist.

▼ M1*SECTIE II**Luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen (AME's)***ARA.MED.200 Procedure voor de afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van een certificaat van AME**

- a) Voor de certificeringsprocedure van een AME gelden de bepalingen van ARA.GEN.315. Alvorens het certificaat af te geven, dient de bevoegde autoriteit te beschikken over het bewijs dat de praktijk van de AME volledig is toegerust om luchtvaartmedische onderzoeken uit te voeren die onder het toepassingsgebied van het aangevraagde AME-certificaat vallen.

▼ M3

- b) Als de bevoegde autoriteit van oordeel is dat de AME voldoet aan de toepasselijke eisen, gaat zij over tot de afgifte, verlenging, hernieuwde afgifte of wijziging van het AME-certificaat voor een periode van hoogstens drie jaar, waarbij zij gebruikmaakt van het in aanhangsel VII van dit deel vastgestelde formulier.

▼ M1**ARA.MED.240 Huisartsen die optreden als AME's**

De bevoegde autoriteit van een lidstaat dient het Agentschap en de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten mee te delen of huisartsen luchtvaartmedische keuringen voor het bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL) op hun grondgebied mogen uitvoeren.

ARA.MED.245 Voortdurend toezicht op AME's en huisartsen

Bij het uitwerken van het in ARA.GEN.305 bedoelde programma inzake voortdurend toezicht dient de bevoegde autoriteit rekening te houden met het aantal AME's en huisartsen dat hun rechten uitoefent op het grondgebied waar de bevoegde autoriteit toezicht uitoefent.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).

▼ M1**ARA.MED.250 Beperking, schorsing of intrekking van een AME-certificaat**

- a) De bevoegde autoriteit dient een AME-certificaat te beperken, te schorsen of in te trekken indien:
- 1) de AME niet langer voldoet aan de toepasselijke eisen;
 - 2) de criteria inzake certificering of voortdurend toezicht niet worden nageleefd;
 - 3) geen luchtvaartmedische administratie wordt gevoerd of onjuiste gegevens of informatie wordt verstrekt;
 - 4) medische dossiers, certificaten of documenten worden vervalst;
 - 5) feiten die verband houden met een aanvraag voor, of van de houder van een medische verklaring worden achtergehouden of in geval van valse of bedrieglijke verklaringen of voorstelling van zaken aan de bevoegde autoriteit;
 - 6) na een audit van de AME-praktijk vastgestelde bevindingen niet worden rechtgezet, en
 - 7) de gecertificeerde AME daarom verzoekt.
- b) Het AME-certificaat wordt automatisch ingetrokken in de volgende gevallen:
- 1) intrekking van de vergunning om het artsberoep uit te oefenen, of
 - 2) schrapping uit het artsenregister.

ARA.MED.255 Handhavingsmaatregelen

Indien tijdens het toezicht of anderszins bewijzen worden gevonden dat een luchtvaartmedisch centrum, luchtvaartmedische keuringsarts of huisarts de vereisten niet naleeft, dient de vergunningverlenende autoriteit te beschikken over een proces om de door dit luchtvaartmedisch centrum, die luchtvaartmedische keuringsarts of die huisarts afgegeven medische verklaringen opnieuw te bekijken en mag deze eventueel nietig verklaren in zoverre dat nodig is om de vliegveiligheid te waarborgen.

*SECTIE III**Medische certificering***ARA.MED.315 Beoordeling van onderzoeksverslagen**

De vergunningverlenende autoriteit dient te beschikken over een proces om:

- a) van de luchtvaartgeneeskundige centra, luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en huisartsen ontvangen onderzoeks- en beoordelingsverslagen opnieuw te bekijken en eventuele tegenstrijdigheden, vergissingen of fouten in het beoordelingsproces aan hen te melden, en
- b) luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra desgevraagd te assisteren om, in geval van betwisting, een besluit te nemen over de luchtvaartmedische geschiktheid.

ARA.MED.325 Tweede beoordelingsprocedure

De bevoegde autoriteit dient een procedure in te voeren om grensgevallen en betwiste gevallen opnieuw te bekijken met onafhankelijke medische adviseurs die ervaren zijn in de uitoefening van de luchtvaartgeneeskunde teneinde de geschiktheid van een aanvrager voor medische certificering te beoordelen en advies daarover te geven.

▼ M4**ARA.MED.330 Bijzondere medische omstandigheden**

- a) Wanneer nieuwe medische technologie, medicatie of procedures zijn geïdentificeerd waarmee kan worden gerechtvaardigd dat kandidaten die niet aan de eisen voldoen toch als geschikt worden beoordeeld, mag onderzoek worden verricht om na te gaan of de rechten van het bewijs van bevoegdheid veilig kunnen worden uitgeoefend.
- b) Om dit onderzoek te verrichten, mag een bevoegde autoriteit, in samenwerking met minstens één andere bevoegde autoriteit, een medisch onderzoeksprotocol opstellen en beoordelen, op basis waarvan deze bevoegde autoriteiten een vastgesteld aantal medische certificaten voor bestuurders kunnen afgeven met passende beperkingen.

▼ M4

- c) Luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra mogen alleen medische certificaten afgeven op basis van een onderzoeksprotocol als zij daartoe opdracht krijgen van de bevoegde autoriteit.
- d) Het protocol wordt overeengekomen tussen de bevoegde autoriteiten en bevat minstens:
 - 1) een risicobeoordeling;
 - 2) een literatuuronderzoek en een evaluatie om aan te tonen dat de afgifte van een medisch certificaat op basis van het onderzoeksprotocol geen afbreuk doet aan de veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden rechten;
 - 3) gedetailleerde selectiecriteria voor bestuurders om in aanmerking te komen voor het protocol;
 - 4) de beperkingen die op het medisch certificaat zijn aangetekend;
 - 5) de monitoringprocedures die door de desbetreffende bevoegde autoriteiten moeten worden toegepast;
 - 6) de vaststelling van eindpunten voor de beëindiging van het protocol.
- e) Het protocol moet beantwoorden aan de relevante ethische beginselen.
- f) Houders van een bewijs van bevoegdheid met een medisch certificaat dat is afgegeven op basis van het protocol mogen hun bevoegdheden alleen uitoefenen met betrekking tot luchtvaartuigen die geregistreerd zijn in de lidstaten die bij het onderzoeksprotocol zijn betrokken. Deze beperking wordt vermeld op het medisch certificaat.
- g) De deelnemende bevoegde autoriteiten
 - 1) verstrekken het Agentschap:
 - i) het onderzoeksprotocol vóór de tenuitvoerlegging;
 - ii) de bijzonderheden en kwalificaties van het aangewezen contactpunt van elke deelnemende bevoegde autoriteit;
 - iii) gedocumenteerde meldingen van regelmatige evaluaties van de doeltreffendheid ervan;
 - 2) verstrekken de AeMC's en AME's binnen hun rechtsgebied ter informatie bijzonderheden over het protocol vóór de tenuitvoerlegging.

▼ M7

SUBDEEL DTO

SPECIFIEKE EISEN MET BETREKKING TOT GEDECLAREERDE OPLEIDINGSORGANISATIES (DTO's)**ARA.DTO.100 Verklaring aan de bevoegde autoriteit**

- a) Zodra de bevoegde autoriteit een verklaring van een DTO heeft ontvangen, controleert zij of de verklaring alle in DTO.GEN.115 van bijlage VIII (Deel-DTO) gespecificeerde informatie bevat en bevestigt zij de ontvangst van de verklaring, met inbegrip van de toekenning van een afzonderlijk DTO-referentienummer, aan de vertegenwoordiger van de DTO.

▼ M12

- b) Als de vereiste informatie ontbreekt of als de verklaring informatie bevat waaruit blijkt dat de essentiële eisen van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/1139, de eisen van bijlage I (deel FCL) en bijlage VIII (deel DTO) bij deze verordening, of de eisen van bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie niet worden nageleefd, treedt de bevoegde autoriteit op overeenkomstig ARA.GEN.350, onder d bis).

▼ M7**ARA.DTO.105 Wijziging van een verklaring**

Zodra de bevoegde autoriteit ervan in kennis is gesteld dat de informatie in de verklaring van een DTO is gewijzigd, treedt zij op overeenkomstig ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Controle van de naleving van het opleidingsprogramma**▼ M12**

a) Als de bevoegde autoriteit overeenkomstig DTO.GEN.115, onder c), van bijlage VIII (deel DTO) de opleidingsprogramma's van een DTO heeft ontvangen of in kennis is gesteld van een wijziging daarvan, of overeenkomstig DTO.GEN.230, onder c), van die bijlage een aanvraag heeft ontvangen voor de goedkeuring van ingediende opleidingsprogramma's, controleert zij of die opleidingsprogramma's in overeenstemming zijn met de eisen van bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, waar van toepassing.

▼ M7

b) Als de bevoegde autoriteit ervan overtuigd is dat het opleidingsprogramma van de DTO en alle latere wijzigingen daarvan in overeenstemming zijn met die eisen, stelt zij de vertegenwoordiger van de DTO daarvan schriftelijk in kennis of keurt zij, in het in DTO.GEN.230, onder c), van bijlage VIII (Deel-DTO) bedoelde geval, het opleidingsprogramma goed. Voor een dergelijke goedkeuring gebruikt zij het formulier in aanhangsel VIII van deze bijlage (Deel-ARA).

c) In geval van niet-naleving treedt de bevoegde overheid op overeenkomstig ARA.GEN.350, onder d bis), of keurt zij, in het in DTO.GEN.230, onder c), van bijlage VIII (Deel-DTO) bedoelde geval, de aanvraag tot goedkeuring van het opleidingsprogramma af.

▼ M4*Aanhangsel I***Bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning****▼ M12**

Het door een lidstaat overeenkomstig bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie afgegeven bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning moet in overeenstemming zijn met de volgende specificaties:

▼ M4

a) Inhoud. Het nummer van de vermelding moet altijd samen met het opschrift ervan worden gedrukt. Vermeldingen I tot XI zijn „vaste” vermeldingen en vermeldingen XII tot XIV zijn „variabele” vermeldingen die kunnen voorkomen op een afzonderlijk of uitneembaar deel van het hoofdformulier. Elk afzonderlijk of uitneembaar deel moet duidelijk identificeerbaar zijn als onderdeel van het bewijs van bevoegdheid.

1) Vaste vermeldingen:

- I) staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft;
- II) benaming van het bewijs van bevoegdheid;

▼ M12

III) serienummer van het bewijs van bevoegdheid, te beginnen met de VN-landcode van de staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, gevolgd door „FCL”, „BFCL” of „SFCL” naargelang welke van toepassing is, en een code bestaande uit Arabische cijfers en/of Latijnse letters;

▼ M4

IV) naam van de houder (in Latijns schrift, ook indien het schrift van de nationale ta(a)l(en) niet Latijns is);

IV bis) geboortedatum;

- V) adres van de houder;
- VI) nationaliteit van de houder;
- VII) handtekening van de houder;
- VIII) bevoegde autoriteit en, zo nodig, de voorwaarden waaronder het bewijs van bevoegdheid werd afgegeven;
- IX) bewijs betreffende de geldigheid en machtiging om de verleende rechten uit te oefenen;
- X) handtekening van de ambtenaar die het bewijs van bevoegdheid afgeeft en datum van afgifte, en
- XI) zegel of stempel van de bevoegde autoriteit.

2) Variabele vermeldingen:

▼ M12

XII) bevoegdverklaringen, certificaten en in het geval van luchtballonnen en zweefvliegtuigen, bevoegdheden: klassecertificaten, typecertificaten, certificaten van instructeur enz., met vervaldatum, naargelang welke van toepassing is. Bevoegdheden inzake radiotelefonie (R/T) mogen op het bewijs van bevoegdheid of op een afzonderlijk certificaat worden vermeld;

▼ M6

XIII) toelichting: d.w.z. bijzondere aantekeningen betreffende beperkingen en aantekeningen inzake rechten, met inbegrip van aantekeningen betreffende de talenkennis, opmerkingen over de automatische validatie van het bewijs van bevoegdheid, en bevoegdverklaringen voor luchtvaartuigen van bijlage II, wanneer die voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt, en

▼ M4

XIV) eventuele andere bijzonderheden waar de bevoegde autoriteit om vraagt (bv. geboorteplaats/plaats van herkomst).

b) Materiaal. Het papier of ander materiaal dat wordt gebruikt, moet van die aard zijn dat elke wijziging of schrapping uitgesloten of direct zichtbaar is. De bevoegde autoriteit moet uitdrukkelijk toestemmen met elk gegeven dat aan het formulier wordt toegevoegd of eruit geschrapt.

▼ **M4**

- c) Taal. De bewijzen van bevoegdheid moeten worden geschreven in de nationale ta(a)l(en) en in het Engels alsook in andere talen die de bevoegde autoriteit passend acht.

Schutblad

<p>Naam en logo bevoegde autoriteit (Engels en elke door de bevoegde autoriteit vastgestelde taal)</p> <p>EUROPESE UNIE (Alleen Engels)</p> <p>BEWIJS VAN BEVOEGDHEID VOOR COCKPITBEMANNING (Engels en elke door de bevoegde autoriteit vastgestelde taal)</p> <p>►⁽¹⁾ Afgegeven overeenkomstig deel FCL/ deel BFCL/ deel SFCL (termen die niet van toepassing zijn moeten worden verwijderd) ◀</p> <p>Dit bewijs van bevoegdheid voldoet aan de ICAO-normen, met uitzondering van de LAPL-rechten en de EIR-rechten. (Engels en elke door de bevoegde autoriteit vastgestelde taal)</p> <p>EASA-formulier 141 uitgave 2</p>	<p>Eisen</p> <p>„Europese Unie” schrappen voor niet-EU-lidstaten</p> <p>Paginagrootte: één achtste van A4-formaat</p>
---	---

►⁽¹⁾ **M12**

Bladzijde 2

I	Staat van afgifte	Eisen
III	Nummer van het bewijs van bevoegdheid	► ⁽¹⁾ Het serienummer van het bewijs van bevoegdheid moet altijd beginnen met de VN-landcode van de staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft, gevolgd door "FCL", "BFCL" of "SFCL", afhankelijk van wat van toepassing is. ◀
IV	Naam en voornaam houder	
IVa	Geboortedatum (zie instructies)	Standaarddatumnotatie gebruiken, dd/mm/jjjj volledig.
XIV	Geboorteplaats	
V	Adres houder: Straat, plaats, gebied, postcode	
VI	Nationaliteit	
VII	Handtekening houder	
VIII	Afgevende bevoegde autoriteit Bijvoorbeeld: dit bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor de categorie vleugelvliegtuigen CPL(A) werd afgegeven op basis van een bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (ATPL) afgegeven door (derde land)	
X	Handtekening afgevende ambtenaar en datum	
XI	Zegel of stempel van de afgevende bevoegde autoriteit	

►⁽¹⁾ **M12**

▼ **M4**

Bladzijde 3

II	Benaming van het bewijs van bevoegdheid, datum van eerste afgifte en landcode	<p>^{m)} Afkortingen worden gebruikt zoals die in deel FCL (bv. PPL(H), ATPL(A) enz.), deel BFCL en deel SFCL ◀</p> <p>Standaarddatumnotatie gebruiken, dd/mm/jjjj volledig.</p>
IX	<p>Geldigheid: de rechten van het bewijs van bevoegdheid mogen alleen worden uitgeoefend als de houder een geldige medische verklaring heeft voor het desbetreffende recht.</p> <p>De houder van het bewijs van bevoegdheid moet voor identificatiedoeleinden een document met foto bij zich hebben.</p>	Dit document is niet nader bepaald, maar een paspoort is toereikend buiten het grondgebied van de staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
XII	<p>Rechten inzake radiotelefonie (R/T): de houder van dit bewijs van bevoegdheid heeft zijn bekwaamheid aangetoond om R/T-installaties te bedienen aan boord van luchtvaartuigen in het (ta(a))(en) vermelden).</p>	
XIII	<p>Opmerkingen:</p> <p>Talenkennis:</p> <p>(ta(a))(en)/niveau/geldigheidsdatum)</p>	<p>Alle vereiste aanvullende informatie over de verlening van bewijzen van bevoegdheid en rechten die zijn vastgelegd in ICAO-richtlijnen, EG- of EU-richtlijnen en/of -verordeningen moet hier worden ingevuld.</p> <p>Aantekeningen betreffende talenkennis, kennisniveau en geldigheidsdatum moeten ook worden opgenomen.</p> <p>In het geval van LAPL: LAPL niet afgegeven overeenkomstig ICAO-normen.</p> <p>^{o)} In het geval van SPL, met uitzondering van de in ³⁾Artikel 3 ter, punt 2, onder a) ◀, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie bedoelde gevallen: Bevoegdheden voor stuntvliegen en wolkenvluchten met zweefvliegtuigen en voor lanceringsmethoden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig SFCL.155, SFCL.200 en SFCL.215 van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, afhankelijk van welke van toepassing is. ◀</p>

▶ (1) (2) **M12**▶ (3) **M14**

Aanvullende bladzijden — Eisen

Bladzijden 1, 2, en 3 van het bewijs van bevoegdheid dienen in overeenstemming te zijn met het formaat dat in het model in dit punt is vastgesteld. De bevoegde autoriteit voegt specifieke bladzijden met tabellen toe, die minstens de volgende informatie dienen te bevatten:

- Bevoegdverklaringen, certificaten, aantekeningen en rechten;
- Einddatum van de bevoegdverklaringen, de rechten van het certificaat van instructeur en examinator;
- Datum van de test of controle;
- Opmerkingen en beperkingen (operationele beperkingen);
- Velden voor het certificaat van examinator en/of instructeur en handtekening, voor zover van toepassing;
- Afkortingen.

Deze extra pagina's zijn bestemd voor de bevoegde autoriteit of specifiek daartoe gemachtigde instructeurs of examinatoren.

Eerste afgiften van bevoegdverklaringen of certificaten moeten worden ingevuld door de bevoegde autoriteit. Verlengingen of hernieuwde valideringen van bevoegdverklaringen of certificaten mogen worden ingevuld door de bevoegde autoriteit of specifiek daartoe gemachtigde instructeurs of examinatoren.

Operationele beperkingen worden ingevuld onder „Opmerkingen/Beperkingen” naast het desbetreffende beperkte recht, bv. vaardigheidstest bevoegdverklaring instrumentvliegen (IR) afgelegd met tweede bestuurder, beperkte instructiebevoegdheden voor één type luchtvaartuig.

Bevoegdverklaringen die niet zijn gevalideerd, kunnen door de bevoegde autoriteit uit het bewijs van bevoegdheid worden geschrapt.

▼ M1*Aanhangsel II van BIJLAGE VI DEEL-ARA***EASA-standaardmodel voor attesten voor cabinebemanning**

Attesten voor cabinebemanning die overeenkomstig Deel-CC in een lidstaat zijn afgegeven, moeten voldoen aan de volgende specificaties:

<p>1. ATTEST VOOR CABINEBEMANNING Afgegeven overeenkomstig Deel-CC</p> <p>2. Referentienummer: 3. Staat van afgifte: 4. Volledige naam houder: 5. Geboortedatum en -plaats: 6. Nationaliteit: 7. Handtekening houder: 8. Bevoegde autoriteit: 9. Instantie van afgifte: <i>Officieel zegel, stempel of logo</i> 10. Handtekening van de uitgevende ambtenaar: 11. Datum van afgifte: 12. De houder mag de rechten om op te treden als cabinebemanningslid op luchtvaartuigen die commerciële vluchten uitvoeren uitsluitend uitoefenen als hij voldoet aan de eisen van Deel-CC inzake permanente geschiktheid en geldige kwalificaties voor het desbetreffende luchtvaartuigtype.</p> <p>EASA-formulier 142 uitgave 1</p>

Instructies:

▼ M3

- a) Het attest voor cabinebemanning dient alle hierna in punt 1 tot 12 opgegeven en omschreven vermeldingen te bevatten die nader zijn bepaald in EASA-formulier 142.
- b) De paginagrootte is ofwel 105mm × 74mm (één achtste van een A4-formaat) ofwel 85mm × 54mm, en het gebruikte materiaal moet van die aard zijn dat elke wijziging of schrapping uitgesloten of direct zichtbaar is.

▼ M1

- c) Het document wordt gedrukt in het Engels en in andere talen die de bevoegde autoriteit passend acht.
- d) Het document wordt afgegeven door de bevoegde autoriteit of door een organisatie die is erkend om cabinepersoneelattesten af te geven. In dat laatste geval wordt verwezen naar de erkenning door de bevoegde autoriteit van de lidstaat.
- e) Het cabinepersoneelattest wordt in alle lidstaten erkend; het is dus niet nodig om het document om te wisselen wanneer in een andere lidstaat wordt gewerkt.

Vermelding 1: De benaming „ATTEST VOOR CABINEBEMANNING” en de verwijzing naar Deel-CC.

Vermelding 2: Het referentienummer van het attest, dat altijd begint met de VN-landcode van de lidstaat, gevolgd door minstens de twee laatste cijfers van het jaar van afgifte en een individuele referentie/individueel nummer waarvan de code door de bevoegde autoriteit wordt vastgelegd (bijvoorbeeld BE-08-xxxx).

Vermelding 3: De lidstaat waar het attest is afgegeven.

Vermelding 4: De volledige naam (achternaam en voornaam) die vermeld staat in het officiële identiteitsbewijs van de houder.

▼ M1

Vermelding 5 en 6: Geboortedatum en -plaats alsook de nationaliteit die vermeld staat in het officiële identiteitsbewijs van de houder.

Vermelding 7: De handtekening van de houder.

▼ M3

Vermelding 8: Identificatiegegevens van de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar het attest is afgegeven, inclusief volledige naam van de bevoegde autoriteit, postadres, officieel zegel, stempel of logo, naargelang het geval.

▼ M4

Vermelding 9: „Bevoegde autoriteit” als de bevoegde autoriteit de afgevende instantie is, alsook het officiële zegel, stempel of logo. Alleen in dat geval kan de bevoegde autoriteit bepalen of zijn officiële zegel, stempel of logo ook wordt vermeld onder punt 8.

▼ M1

Vermelding 10: De handtekening van de persoon die namens de afgevende instantie optreedt.

Vermelding 11: Standaarddatumnotatie gebruiken: dag/maand/viercijferig jaar (bijvoorbeeld 22.02.2008).

Vermelding 12: Dezelfde zin in het Engels en de volledige en nauwkeurige vertaling in andere talen die de bevoegde autoriteit passend acht.

▼ **M12***Aanhangsel III van BIJLAGE VI DEEL-ARA***CERTIFICAAT VOOR ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIES (ATO's)****Europese Unie (*)****Bevoegde autoriteit****CERTIFICAAT VAN ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIE**

[NUMMER/REFERENTIE CERTIFICAAT]

Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie [en Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie/Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie (AANPASSEN AAN WELKE VAN TOEPASSING IS)] en onder de hieronder vermelde voorwaarden, verklaart de [bevoegde autoriteit] hierbij dat:

[NAAM OPLEIDINGSORGANISATIE]

[ADRES OPLEIDINGSORGANISATIE]

als opleidingsorganisatie is gecertificeerd overeenkomstig deel ORA met het recht om deel FCL-opleidingscursussen te verzorgen, met inbegrip van het gebruik van FSTD's als bedoeld in de bijgevoegde erkenning voor opleidingscursussen/deel BFCL-opleidingscursussen/deel SFCL-opleidingscursussen [AANPASSEN AAN WELKE VAN TOEPASSING IS].

VOORWAARDEN:

Dit certificaat is beperkt tot de bevoegdheden en het toepassingsgebied van opleidingscursussen, met inbegrip van het gebruik van FSTD's als bedoeld in de bijgevoegde erkenning voor opleidingscursussen.

Dit certificaat is geldig zolang de erkende organisatie voldoet aan het bepaalde in deel ORA, deel FCL, deel BFCL, deel SFCL [AANPASSEN AAN WAT VAN TOEPASSING IS] en in andere geldende voorschriften.

Mits aan de voornoemde voorwaarden is voldaan, blijft dit certificaat geldig tenzij hiervan afstand is gedaan, of het is vervangen, beperkt, geschorst of ingetrokken.

Datum van afgifte:

Handtekening:

[Bevoegde autoriteit]

(*) „Europese Unie” schrappen voor niet-EU-lidstaten

EASA-formulier 143 uitgave 2 — bladzijde 1 van 2

▼ M12**CERTIFICAAT VAN ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIE
ERKENNING VOOR OPLEIDINGSCURSUSSEN**

Aanhangsel bij ATO-certificaat nummer:

[NUMMER/REFERENTIE CERTIFICAAT]

[NAAM OPLEIDINGSORGANISATIE]

heeft de bevoegdheid verkregen om de volgende deel FCL-/deel BFCL/deel SFCL-opleidingscursussen [AANPASSEN AAN WELKE VAN TOEPASSING IS] te verzorgen en te geven en om gebruik te maken van de volgende FSTD's:

Opleidingscursus	Gebruikte FSTD("s), inclusief lettercode (¹)

(¹) Zoals aangegeven in het kwalificatiecertificaat.

Deze erkenning voor opleidingscursussen is geldig zolang:

- a) de ATO geen afstand heeft gedaan van het ATO-certificaat, of dit is vervangen, beperkt, geschorst of ingetrokken, en
- b) alle vluchtuitvoeringen plaatsvinden in overeenstemming met deel ORA, deel FCL, deel BFCL, deel SFCL [AANPASSEN AAN WELK VAN TOEPASSING IS], andere geldende voorschriften en, indien van toepassing, met de procedures die zijn vastgelegd in de documentatie van de organisatie zoals voorgeschreven in deel ORA.

Datum van afgifte:

Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

Voor de lidstaat/het EASA

EASA-formulier 143 uitgave 2 — bladzijde 2 van 2

▼ M1*Aanhangsel IV van BIJLAGE VI DEEL-ARA***KWALIFICATIECERTIFICAAT VOOR VLUCHTNABOOTSER (FSTD)****Inleiding**

EASA-formulier 145 dient te worden gebruikt voor het FSTD-kwalificatiecertificaat. Dit document bevat de FSTD-specificatie met inbegrip van eventuele beperking(en) en bijzondere toestemming(en) of erkenning(en), naargelang het geval, voor de desbetreffende FSTD. Het kwalificatiecertificaat wordt gedrukt in het Engels en in andere door de bevoegde autoriteit bepaalde talen.

Converteerbare FSTD's moeten een afzonderlijk kwalificatiecertificaat voor elk luchtvaartuigtype hebben. Voor verschillende motoren en uitrustingen die op één en dezelfde FSTD passen, zijn geen afzonderlijke kwalificatiecertificaten vereist. Op alle kwalificatiecertificaten moet een serienummer worden vermeld, voorafgegaan door een lettercode die eigen is aan de desbetreffende FSTD. De lettercode is eigen aan de bevoegde autoriteit van afgifte.



Europese Unie (*)
Bevoegde autoriteit

KWALIFICATIECERTIFICAAT VOOR VLUCHTNABOOTSER (FSTD)

REFERENTIE:

Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en mits is voldaan aan de hierna aangegeven voorwaarden, verklaart de [bevoegde autoriteit] hierbij dat:

de FSTD [TYPE EN LETTERCODE]

die zich bevindt te [NAAM en ADRES ORGANISATIE]

voldoet aan de in Deel-OR vastgelegde kwalificatievereisten, behoudens de voorwaarden van de hierbij gevoegde FSTD-specificatie.

Mits de FSTD en de houder van het kwalificatiecertificaat blijven voldoen aan de toepasselijke vereisten van Deel-OR, blijft onderhavig certificaat geldig tenzij hiervan afstand is gedaan, of dit is vervangen, geschorst of ingetrokken.

Datum van afgifte:

Handtekening:

(*) „Europese Unie“ schrappen voor niet-EU-lidstaten.
EASA-formulier 145 uitgave 1 — pagina 1 van 2



[bevoegde autoriteit]

FSTD-KWALIFICATIECERTIFICAAT: [Referentie]

FSTD-SPECIFICATIES

- A. Luchtvaartuigtype of variant:
- B. FSTD-kwalificatieniveau:
- C. Primair referentiedocument:
- D. Visueel systeem:
- E. Voortbewegingssysteem:
- F. Motoruitrusting:
- G. Instrumentuitrusting:
- H. ACAS-uitrusting:
- I. Windschering:
- J. Extra capaciteiten:
- K. Restricties of beperkingen:

L. Richtsnoeren voor opleidings-, test- en proeve van bekwaamheidsdoeleinden

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(laagste minimum)					
LVTO	RVR	m			
Recentheid					
IFR-opleiding/-controle					/
Typebevoegdverklaring					
Vakbekwaamheidsproeven					
Automatische piloot-nadering					
Automatisch landen/uitloopgeleiding					/
ACAS I/II					/
Waarschuwings-/voorspellingssysteem windschering					/
Weerradar					
HUD/HUGS					/
ventilatoren					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS-capaciteit					
GPS					
Overige					

Datum van afgifte:

Handtekening:

Voor de lidstaat/het EASA

EASA-formulier 145 uitgave 1 — pagina 2 van 2

▼ **M3**

Aanhangsel V van BIJLAGE VI DEEL-ARA

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA (AeMC's)

Europese Unie ⁽¹⁾

Bevoegde autoriteit

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTGENEESKUNDIG CENTRUM

REFERENTIE:

Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en mits is voldaan aan de hierna aangegeven voorwaarden, certificeert de [bevoegde autoriteit] hierbij dat:

[NAAM ORGANISATIE]

[ADRES ORGANISATIE]

als luchtvaartgeneeskundig centrum is gecertificeerd overeenkomstig Deel-ORA, met de rechten en binnen het kader van de activiteiten die zijn opgesomd in de hierbij gevoegde goedkeuringsvoorwaarden.

VOORWAARDEN:

1. Dit certificaat is beperkt tot hetgeen ter zake is vastgelegd in het gedeelte reikwijdte van de erkenning van het goedgekeurde organisatiehandboek.
2. Dit certificaat vereist naleving van de in de organisatiedocumentatie vastgelegde procedures overeenkomstig Deel-ORA.
3. Mits aan de vereisten van Deel-ORA is voldaan, blijft onderhavig certificaat geldig tenzij hiervan afstand is gedaan, of dit is vervangen, geschorst of ingetrokken.

Datum van afgifte: Handtekening:

⁽¹⁾ „Europese Unie“ schrappen voor niet-EU-lidstaten.
EASA-formulier 146 uitgave 1

▼ M1

Aanhangsel VI van BIJLAGE VI DEEL-ARA

▼ M3

(LEGE BLADZIJDE)



Aanhangsel VII van BIJLAGE VI DEEL-ARA

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTSEN (AME's)

**Europese Unie (*)
Bevoegde autoriteit**

CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTS

NUMMER/REFERENTIE CERTIFICAAT:

Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en mits is voldaan aan de hierna aangegeven voorwaarden, certificeert de [bevoegde autoriteit] hierbij:

[NAAM VAN DE LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTS]

[ADRES VAN DE LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTS]

als luchtvaartmedische keuringsarts

VOORWAARDEN:

1. Dit certificaat is beperkt tot de voorrechten die in het aanhangsel van dit certificaat als luchtvaartmedische keuringsarts zijn gespecificeerd.
2. Dit certificaat vereist naleving van de in Deel-MED gespecificeerde uitvoeringsregels en -procedures.
3. Mits aan de eisen van Deel-MED is voldaan, blijft dit certificaat geldig voor een periode van drie jaar tot [xx/yy/zzzz (**)], tenzij er afstand van is gedaan, of het is vervangen, opgeschort of ingetrokken.

Datum van afgifte: xx/yy/zzzz

Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

(*) „Europese Unie” schrappen voor niet-EU-lidstaten.

(**) Vervaldatum: dag/maand/jaar.

**CERTIFICAAT VOOR LUCHTVAARTMEDISCHE KEURINGSARTS**

Aanhangsel van AME-certificaat nummer:

VOORRECHTEN EN TOEPASSINGSGEBIED

[Naam en academische titel van de luchtvaartmedische keuringsarts] heeft de voorrechten verworven om luchtvaartmedische keuringen en beoordelingen uit te voeren met het oog op de afgifte van de in de onderstaande tabel vermelde medische certificaten, en om deze medische certificaten af te geven voor:

LAPL	[ja/datum]
Klasse 2	[ja/datum]
Klasse 1 verlenging/hernieuwde validering	[ja/datum]/[neen]

Datum van afgifte: xx/yy/zzzz

Handtekening: [Bevoegde autoriteit]

▼ **M12***Aanhangsel VIII van BIJLAGE VI (DEEL-ARA)***Goedkeuring van het opleidingsprogramma**
van een gedeclareerde opleidingsorganisatie (DTO)

Europese Unie (*)

Bevoegde autoriteit

Afgevende instantie:

Naam van de DTO:

DTO-referentienummer:

<i>Goedgekeurd(e) opleidingsprogramma("s):</i>	<i>Referentie van het document:</i>	<i>Opmerkingen:</i>
Standaardisatie examiner — FE(S), FE(B) (**)		
Herhalingsseminar examiner — FE(S), FE(B) (**)		

Het (de) bovengenoemde opleidingsprogramma("s) is (zijn) gecontroleerd door de bovengenoemde bevoegde autoriteit en conform de eisen van bijlage I (deel FCL) van Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie, bijlage III (deel BFCL) van Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie bevonden.

Datum van afgifte:

Handtekening: [bevoegde autoriteit]

(*) „Europese Unie” schrappen voor niet-EU-lidstaten.

(**) Aanpassen naargelang het geval.

► **M14** EASA - Formulier 157 — Uitgave 2 ◀ — Bladzijde 1/1

▼ M1

BIJLAGE VII

ORGANISATORISCHE EISEN MET BETREKKING TOT
BOORDPERSONEEL

[DEEL-ORA]

SUBDEEL GEN

ALGEMENE EISEN

SECTIE I

Algemeen

ORA.GEN.105 Bevoegde autoriteit

a) In dit deel wordt verstaan onder de bevoegde autoriteit die toezicht uitoefent op:

1) aan een certificeringsverplichting onderworpen organisaties:

- i) voor organisaties waarvan de hoofdzetel in een lidstaat is gevestigd, de door die lidstaat aangeduide autoriteit;
- ii) voor organisaties waarvan de hoofdzetel niet in een lidstaat is gevestigd, het Agentschap;

2) FSTD's:

i) het Agentschap, voor FSTD's die:

— buiten het grondgebied van de lidstaten zijn gevestigd, of

— op het grondgebied van de lidstaten gelegen FSTD's die worden geëxploiteerd door organisaties waarvan de hoofdzetel in een derde land is gevestigd;

ii) op het grondgebied van de lidstaten gelegen FSTD's die worden geëxploiteerd door organisaties waarvan de hoofdzetel in een lidstaat is gevestigd, de autoriteit die werd aangeduid door de lidstaat waar de hoofdzetel is gevestigd van de organisatie die deze exploiteert, of het Agentschap op verzoek van die lidstaat.

b) Wanneer buiten het grondgebied van de lidstaten gesitueerde FSTD's worden geëxploiteerd door een organisatie die door een lidstaat is gecertificeerd, kwalificeert het Agentschap deze FSTD in overleg met de lidstaat die deze organisatie welke de FSTD exploiteert, heeft gecertificeerd.

ORA.GEN.115 Aanvraag voor een organisatiecertificaat

a) Aanvragen voor een organisatiecertificaat of wijziging in een bestaand certificaat dienen te worden ingediend in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit is vastgesteld rekening houdend met de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.

b) Aanvragers van een eerste certificaat dienen de bevoegde autoriteit in het bezit te stellen van documenten die aantonen hoe zij zullen voldoen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften. In deze documenten moet een procedure worden opgenomen die beschrijft hoe niet vooraf goed te keuren wijzigingen worden beheerd en hoe de bevoegde autoriteit daarvan in kennis wordt gesteld.

ORA.GEN.120 Wijzen van naleving

a) In plaats van de door het Agentschap aangenomen wijzen van naleving mag een organisatie alternatieve wijzen van naleving gebruiken om overeenstemming te bereiken met Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.

▼ M1

- b) Als een organisatie alternatieve wijzen van naleving wenst te gebruiken, dient zij, alvorens deze toe te passen, een volledige beschrijving van deze alternatieve wijzen van naleving te verstrekken aan de bevoegde autoriteit. De beschrijving dient elke ter zake dienende herziening van handboeken of procedures te bevatten alsook een evaluatie waaruit blijkt dat aan Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan is voldaan.

De organisatie mag deze alternatieve wijzen van naleving toepassen mits de bevoegde autoriteit die vooraf goedkeurt en na ontvangst van de in ARA.GEN.120 d) bedoelde kennisgeving.

ORA.GEN.125 Goedkeuringsvoorwaarden en rechten van een organisatie

Een gecertificeerde organisatie dient zich te houden aan het toepassingsgebied en de rechten die zijn vastgelegd in de bij het organisatiecertificaat gevoegde goedkeuringsvoorwaarden.

ORA.GEN.130 Wijzigingen in organisaties

- a) Elke wijziging met betrekking tot:

- 1) het toepassingsgebied van het certificaat of de goedkeuringsvoorwaarden van een organisatie, of
- 2) elk onderdeel van het beheersysteem van de organisatie, als bedoeld in ORA.GEN.200 a) 1) en a) 2),

dient vooraf door de bevoegde autoriteit te worden goedgekeurd.

- b) Voor wijzigingen die vooraf moeten worden goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan dient de organisatie goedkeuring te vragen aan en te verkrijgen van de bevoegde autoriteit. De aanvraag dient te worden ingediend voordat deze wijziging wordt toegepast teneinde de bevoegde autoriteit de mogelijkheid te bieden vast te stellen dat Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan te allen tijde worden nageleefd en, zo nodig, het organisatiecertificaat en de desbetreffende daarbij gevoegde goedkeuringsvoorwaarden te wijzigen.

De organisatie dient de bevoegde autoriteit alle ter zake dienende documenten te bezorgen.

De wijziging wordt pas toegepast nadat die formeel werd goedgekeurd door de bevoegde autoriteit overeenkomstig ARA.GEN.330.

De organisatie dient bij de exploitatie te voldoen aan de voorwaarden die de bevoegde autoriteit in voorkomend geval voorschrijft tijdens dit wijzigingsproces.

- c) Alle niet vooraf goed te keuren wijzigingen moeten worden beheerd en ter kennis van de bevoegde autoriteit gebracht volgens de procedure die de bevoegde autoriteit heeft goedgekeurd overeenkomstig ARA.GEN.310 c).

ORA.GEN.135 Blijvende geldigheid

- a) Het organisatiecertificaat blijft geldig mits:

- 1) de organisatie de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan blijft naleven, rekening houdend met de bepalingen betreffende de afhandeling van bevindingen zoals gespecificeerd onder ORA.GEN.150;
- 2) de bevoegde autoriteit toegang wordt verleend tot de organisatie als bepaald in ORA.GEN.140 om de blijvende naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vast te stellen, en
- 3) er geen afstand wordt gedaan van het certificaat of dit niet wordt ingetrokken.

- b) In geval van afstand of intrekking moet het certificaat onverwijld worden ingeleverd bij de bevoegde autoriteit.

▼ M1**ORA.GEN.140 Toegang**

Met als doel de naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vast te stellen, dient de organisatie toegang te verlenen tot alle faciliteiten, luchtvaartuigen, documenten, archieven, gegevens, procedures alsmede elk ander materiaal dat relevant is voor haar certificeringsplichtige en al dan niet gecontracteerde activiteit, aan elke persoon die is gemachtigd door:

- a) de in ORA.GEN.105 vastgelegde bevoegde autoriteit, of
- b) de autoriteit die optreedt krachtens het bepaalde in ARA.GEN.300 d), ARA.GEN.300 e) of ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Bevindingen

Na ontvangst van een kennisgeving betreffende de bevindingen dient de organisatie:

- a) de fundamentele oorzaak van de niet-naleving te identificeren;
- b) een actieplan met corrigerende maatregelen op te stellen, en
- c) aan te tonen dat zij tot voldoening van de bevoegde autoriteit corrigerende maatregelen heeft getroffen binnen een met de bevoegde autoriteit overeengekomen periode als bedoeld in ARA.GEN.350 d).

ORA.GEN.155 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem

De organisatie dient:

- a) alle veiligheidsmaatregelen uit te voeren die zijn voorgeschreven door de bevoegde autoriteit overeenkomstig ARA.GEN.135 c), en
- b) alle relevante verplichte veiligheidsinformatie toe te passen die door het Agentschap wordt verstrekt, met inbegrip van luchtwaardigheidsinstructies.

▼ M14**ORA.GEN.160 Melding van voorvallen**

- a) Als onderdeel van haar beheersysteem moet de organisatie een systeem voor de melding van voorvallen, met inbegrip van verplichte en vrijwillige melding, opzetten en onderhouden. Voor organisaties die hun hoofdvestiging in een lidstaat hebben, moet dat systeem voldoen aan de vereisten van Verordening (EU) nr. 376/2014 en Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis van die verordeningen vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen.
- b) De organisatie meldt elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis of toestand die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt of, indien niet gecorrigeerd of aangepakt, in gevaar kan brengen en met name elk ongeval of ernstig incident, aan de bevoegde autoriteit en, indien het luchtvaartuig niet in een lidstaat is geregistreerd, aan de staat van registratie.
- c) Onverminderd punt b) meldt de organisatie elk incident, elk defect, elke technische storing, elke overschrijding van technische begrenzingen, elk voorval waaruit blijkt dat de overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2003 opgestelde informatie onnauwkeurig, onvolledig of dubbelzinnig is of elke andere onregelmatigheid die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar heeft of kan hebben gebracht, maar zonder tot een ongeval of ernstig incident te hebben geleid, aan de bevoegde autoriteit en de houder van de ontwerpgoedkeuring van het luchtvaartuig.
- d) Onverminderd Verordening (EU) nr. 376/2014 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, moeten verslagen overeenkomstig punt c):

▼ M14

- 1) zo spoedig mogelijk worden opgesteld, maar in ieder geval uiterlijk 72 uur nadat de organisatie de gebeurtenis of toestand waarop de melding betrekking heeft, heeft geïdentificeerd, tenzij buitengewone omstandigheden dit verhinderen;
 - 2) worden opgesteld in een vorm en op een wijze die bepaald is door de bevoegde autoriteit, zoals gedefinieerd in ORA.GEN.105;
 - 3) alle relevante informatie bevatten over de toestand die bekend is voor de organisatie.
- e) Voor organisaties die hun hoofdvestiging niet in een lidstaat hebben:
- 1) moeten eerste verplichte verslagen:
 - i) de betrouwbaarheid van de identiteit van de melder en de in het verslag genoemde personen op passende wijze waarborgen;
 - ii) zo spoedig mogelijk worden opgesteld, maar in ieder geval uiterlijk 72 uur nadat de organisatie weet heeft gekregen van het voorval, tenzij buitengewone omstandigheden dit verhinderen;
 - (iii) worden opgesteld in een vorm en op een wijze die door het Agentschap zijn voorgeschreven;
 - (iv) alle relevante informatie bevatten over de toestand die bekend is voor de organisatie;
 - 2) voor zover relevant moet een follow-upverslag worden opgesteld met nadere informatie over de acties die de organisatie voornemens is te nemen om soortgelijke voorvallen in de toekomst te voorkomen, zo snel mogelijk nadat die acties zijn geïdentificeerd; die follow-upverslagen:
 - i) worden verstuurd naar de relevante entiteiten waaraan in eerste instantie verslag is uitgebracht overeenkomstig de punten b) en c);
 - ii) worden opgesteld in een vorm en op een wijze die door het Agentschap zijn voorgeschreven.

▼ M1*SECTIE II**Management***ORA.GEN.200 Beheersysteem**

- a) De organisatie dient een beheersysteem op te zetten, toe te passen en in stand te houden dat het volgende omvat:
 - 1) duidelijk afgebakende verantwoordelijkheden en verantwoordingsplichten binnen de organisatie, met inbegrip van een rechtstreekse verantwoordingsplicht van de verantwoordelijke manager op veiligheidsgebied;
 - 2) een beschrijving van de algemene visie en grondslagen van de organisatie op veiligheidsgebied, veiligheidsbeleid genoemd;
 - 3) de inventarisatie van (mogelijke) gevaren voor de luchtvaartveiligheid die worden veroorzaakt door de activiteiten van de organisatie, de beoordeling ervan en het beheer van de daarmee gepaard gaande risico's, waaronder het nemen van risicobeperkende maatregelen en het controleren van de doeltreffendheid van deze maatregelen;
 - 4) het op peil houden van het opleidings- en vakbekwaamheidsniveau van het personeel met het oog op de taakuitvoering;

▼ M1

- 5) het documenteren van alle centrale processen in het beheersysteem, met inbegrip van een proces om het personeel bewust te maken van hun verantwoordelijkheden en de procedure om deze documentatie te wijzigen;
- 6) een functie die erop toeziet dat de organisatie de toepasselijke eisen naleeft. Het toezicht op de naleving dient een terugmeldingssysteem te omvatten naar de verantwoordelijke manager om te waarborgen dat corrigerende maatregelen waar nodig daadwerkelijk ten uitvoer worden gelegd, en

▼ M14

- 7) alle aanvullende relevante voorschriften die zijn voorgeschreven in Verordening (EU) 2018/1139 en Verordening (EU) nr. 376/2014 en in de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen.

▼ M1

- b) Het managementsysteem dient te zijn afgestemd op de grootte van de organisatie en op de aard en complexiteit van haar activiteiten, rekening houdend met de gevaren en daarmee samenhangende risico's die eigen zijn aan deze activiteiten.

▼ M4

- c) Onverminderd het bepaalde onder a) mogen de veiligheidsrisico's worden beheerd en mag toezicht worden gehouden op de naleving van de eisen, zoals gedefinieerd onder a), punten 3) en 6), in een organisatie die uitsluitend opleiding verstrekt met het oog op het verkrijgen van de LAPL, PPL, SPL of BPL en de bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten, aan de hand van een evaluatie van de organisatie, die minstens één keer per kalenderjaar dient te worden verricht. De bevoegde autoriteit wordt onverwijld door de organisatie in kennis gesteld van de resultaten van deze evaluatie.

▼ M1**ORA.GEN.205 Gecontracteerde activiteiten**

- a) Gecontracteerde activiteiten omvatten alle activiteiten binnen de reikwijdte van de erkenning van de organisatie die worden uitgevoerd door een andere organisatie die zelf werd gecertificeerd om dergelijke activiteit uit te voeren of die, indien zij niet werd gecertificeerd, werkt met toestemming van de contracterende organisatie. Bij het contracteren of inkopen van enig onderdeel van haar activiteit dient de organisatie erop toe te zien dat de gecontracteerde of ingekochte diensten of producten voldoen aan de toepasselijke eisen.
- b) Indien de gecertificeerde organisatie een contract sluit om enig onderdeel van haar activiteit te laten uitvoeren door een organisatie die zelf niet overeenkomstig dit deel werd gecertificeerd om dergelijke activiteit uit te voeren, dient de gecontracteerde organisatie te werken met toestemming van de contracterende organisatie. De contracterende organisatie dient ervoor te zorgen dat de bevoegde autoriteit toegang wordt verleend tot de gecontracteerde organisatie om vast te stellen dat de toepasselijke eisen te allen tijde worden nageleefd.

ORA.GEN.210 Personeelseisen

- a) De organisatie dient een verantwoordelijke manager aan te stellen die bevoegd is om ervoor te zorgen dat alle activiteiten kunnen worden gefinancierd en uitgevoerd conform de toepasselijke eisen. De verantwoordelijke manager draagt de verantwoordelijkheid om een doeltreffend beheersysteem op te zetten en in stand te houden.
- b) De organisatie dient een persoon of groep van personen aan te stellen die de verantwoordelijkheid hebben ervoor te zorgen dat de organisatie de toepasselijke eisen steeds naleeft. Die perso(o)n(en) zal (zullen) uiteindelijk verantwoordelijk zijn ten opzichte van de verantwoordelijke manager.

▼ M1

- c) De organisatie dient te beschikken over voldoende gekwalificeerd personeel om de geplande taken en activiteiten te laten uitvoeren met inachtneming van de toepasselijke eisen.
- d) De organisatie dient gepaste ervarings-, kwalificatie- en opleidingsgegevens bij te houden om aan te tonen dat het bepaalde onder c) hierboven wordt nageleefd.
- e) De organisatie dient ervoor te zorgen dat alle personeelsleden zich bewust zijn van de regels en procedures die gelden voor de uitvoering van hun taken.

ORA.GEN.215 Eisen inzake faciliteiten

De organisatie dient over de nodige faciliteiten te beschikken om alle geplande taken en activiteiten uit te voeren en te beheren met inachtneming van de toepasselijke eisen.

ORA.GEN.220 Gegevensbeheer

- a) De organisatie dient een registratiesysteem uit te werken dat het mogelijk maakt alle uitgevoerde activiteiten op adequate wijze op te slaan en betrouwbaar te traceren, en dat meer in het bijzonder alle in ORA.GEN.200 vermelde onderdelen bestrijkt.
- b) De vorm van de gegevens wordt gespecificeerd in de procedures van de organisatie.
- c) De gegevens worden zodanig opgeslagen dat bescherming tegen beschadiging, wijziging en diefstal gewaarborgd is.

SUBDEEL ATO

ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIES*SECTIE I**Algemeen***ORA.ATO.100 Toepassingsgebied**

In dit subdeel worden de eisen vastgelegd die moeten worden nageleefd door organisaties die opleidingen verzorgen met het oog op het verkrijgen van bewijzen van bevoegdheid als piloot en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten.

ORA.ATO.105 Aanvraag

- a) Aanvragers van een certificaat als erkende opleidingsorganisatie (ATO) dienen de bevoegde autoriteit in het bezit te stellen van:
 - 1) de volgende informatie:
 - i) naam en adres van de opleidingsorganisatie;
 - ii) begindatum van de beoogde activiteit;
 - iii) persoonsgegevens en kwalificaties van het hoofd opleidingen (HT), de vlieg instructeur(s), de instructeurs vluchtnabootsing en de theorie-instructeur(s);
 - iv) naam en adres van het (de) luchtvaartterrein(en) en/of de exploitatievestiging(en) waar de opleiding zal plaatsvinden;
 - v) lijst van luchtvaartuigen die zullen worden gebruikt voor de opleiding, met inbegrip van hun groep, klasse of type, registratie, eigenaars en categorie van het luchtwaardigheidsbewijs, indien van toepassing;
 - vi) lijst van vluchtnabootsers (FSTD's) die de opleidingsorganisatie in voorkomend geval van plan is te gebruiken;

▼ M1

- vii) opleidingstype dat de opleidingsorganisatie wil verzorgen en het bijbehorende opleidingsprogramma, en
- 2) vlucht- en opleidingshandboeken.
- b) Opleidingsorganisaties voor testvliegen. Onverminderd het bepaalde in a), 1), iv) en v), dienen opleidingsorganisaties die opleidingen voor testvliegen verzorgen alleen de volgende informatie te verstrekken:
 - 1) naam en adres van het (de) belangrijkste luchtvaartterrein(en) en/of de belangrijkste exploitatievestiging(en) waar de opleiding zal plaatsvinden, en
 - 2) een lijst van de luchtvaartuigtypen of -categorieën die voor de opleiding voor testvliegen zullen worden gebruikt.
- c) In geval van een wijziging in het certificaat dienen de aanvragers de bevoegde autoriteit de relevante onderdelen te bezorgen van de onder a) bedoelde informatie en documenten.

ORA.ATO.110 Personeelseisen

- a) Er dient een hoofd opleidingen (HT) te worden aangewezen. De HT dient te beschikken over een ruime ervaring als instructeur in de gebieden die van belang zijn voor de door de ATO verzorgde opleiding en moet degelijke leidinggevende capaciteiten hebben.
- b) De HT heeft onder meer de volgende verantwoordelijkheden:

▼ M12

- 1) ervoor zorgen dat de aangeboden opleiding in overeenstemming is met bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie, bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, naargelang welke van toepassing is, en, wat opleidingen voor testvliegen betreft, dat de desbetreffende eisen van bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 en het opleidingsprogramma werden vastgesteld;

▼ M1

- 2) zorgen voor de behoorlijke integratie van de vliegopleiding in een luchtvaartuig of een vluchtnabootser (FSTD) en theoretische instructie, en
- 3) de voortgang van individuele cursisten volgen.
- c) Theorie-instructeurs moeten:
 - 1) beschikken over praktijkgerichte achtergrondkennis op luchtvaartgebied in de onderwerpen die van belang zijn voor de aangeboden opleiding en een opleidingscursus in instructietechnieken hebben gevolgd, of
 - 2) ervaring hebben opgedaan in theoretische instructie en beschikken over gepaste theoretische achtergrondkennis in het onderwerp waarover zij theorielessen zullen geven.

▼ M12

- d) Vlieg-instructeurs en instructeurs vluchtnabootsing moeten in het bezit zijn van de door bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie voorgeschreven kwalificaties voor het gegeven type van de opleiding.

▼ M1**ORA.ATO.120 Gegevensbeheer****▼ M7**

De volgende gegevens moeten tijdens de cursus en gedurende een periode van drie jaar na de opleiding worden bewaard:

▼ M1

- a) bijzonderheden over aan individuele cursisten gegeven opleidingen op de grond, in de lucht of in een vluchtnabootser;
- b) gedetailleerde en periodieke voortgangsverslagen van instructeurs, met inbegrip van beoordelingen, en periodieke voortgangsverslagen over vliegproeven en examens op de grond, en

▼ M1

- c) informatie over bewijzen van bevoegdheid en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten van de cursisten, met inbegrip van de vervaldata van medische verklaringen en bevoegdverklaringen.

ORA.ATO.125 Opleidingsprogramma

- a) Voor elk aangeboden cursustype moet een opleidingsprogramma worden uitgewerkt.

▼ M12

- b) Het opleidingsprogramma dient te voldoen aan de eisen van bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie, bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976, naargelang het geval, en, wat opleidingen voor testvliegen betreft, aan de ter zake geldende eisen van bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

▼ M1**ORA.ATO.130 Opleidings- en vluchthandboek**

- a) De ATO dient een opleidings- en vluchthandboek op te stellen en bij te houden met informatie en instructies om personeelsleden te helpen hun taken uit te voeren en cursisten bij te staan in het naleven van de cursuseisen.
- b) De ATO moet de informatie in het opleidings- en vluchthandboek en in de erkenningsdocumenten van de ATO beschikbaar stellen aan personeel en, indien van toepassing, aan cursisten.
- c) In het geval van ATO's die opleidingen voor testvliegen verzorgen, dient het vluchthandboek te voldoen aan de in Deel-21 vastgelegde eisen betreffende het handboek voor testvliegen.
- d) Het vluchthandboek dient regelingen inzake werk- en rusttijden vast te leggen voor vliegstructureurs, met inbegrip van de maximale vliegtijd, de maximale vliegdienstperioden en de minimale rusttijd tussen instructietaken overeenkomstig Deel-ORO.

ORA.ATO.135 Opleidingsluchtvaartuigen en FSTD's**▼ M11**

- a) De ATO dient gebruik te maken van een gepaste vloot opleidingsluchtvaartuigen of FSTD's die naar behoren zijn uitgerust voor de aangeboden opleidingscursussen. De vloot dient te bestaan uit luchtvaartuigen die voldoen aan alle eisen van Verordening (EU) 2018/1139. Luchtvaartuigen die onder de punten a), b), c) of d) van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/1139 vallen, mogen voor trainingsdoeleinden worden gebruikt als zij aan al de volgende voorwaarden voldoen:
 - 1) de bevoegde autoriteit heeft tijdens een beoordelingsprocedure bevestigd dat het veiligheidsniveau gelijkwaardig is aan het niveau dat gegarandeerd wordt door alle essentiële eisen in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139;
 - 2) de bevoegde autoriteit heeft toestemming verleend voor het gebruik van het luchtvaartuig voor training in de ATO.

▼ M1

- b) De ATO mag uitsluitend opleidingen in FSTD's verzorgen indien zij de bevoegde autoriteit het bewijs levert dat:
 - 1) de FSTD-specificaties geschikt zijn voor het desbetreffende opleidingsprogramma;
 - 2) de gebruikte FSTD's voldoen aan de toepasselijke eisen van Deel-FCL;
 - 3) in het geval van een volledige vluchtnabootser (FFS), deze in voldoende mate overeenkomt met het desbetreffende luchtvaartuigtype, en

▼ M1

- 4) een systeem is opgezet om op adequate wijze wijzigingen in de FSTD te monitoren en te waarborgen dat deze wijzigingen de geschiktheid van het opleidingsprogramma niet in het gedrang brengen.
- c) Indien het voor de vaardigheidstest gebruikte luchtvaartuig van een ander type is dan de FFS die voor de opleiding in zichtvliegen wordt gebruikt, moet de vrijstelling voor vliegtijd beperkt blijven tot het maximum dat is toegekend voor de vlucht- en navigatieprocedureopleidingstoestel II (FNPT II) voor vleugelvliegtuigen en FNPT II/III voor helikopters in het desbetreffende vliegopleidingsprogramma.
- d) Opleidingsorganisaties voor testvliegen. Luchtvaartuigen die voor opleidingen voor testvliegen worden gebruikt, moeten naar behoren zijn uitgerust met testvlieginstrumentatie die is afgestemd op de opleidingsdoelstelling.

ORA.ATO.140 Luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen

Om vliegopleidingen in een luchtvaartuig te verzorgen, dient de ATO gebruik te maken van luchtvaartterreinen of exploitatievestigingen die gepaste faciliteiten en kenmerken hebben voor een opleiding in relevante vliegmanoeuvres, rekening houdend met de aangeboden opleiding en de categorie en het type van het gebruikte luchtvaartuig.

▼ M2**ORA.ATO.145 Voorwaarden voor opleiding**

- a) De goedgekeurde opleidingsorganisatie zorgt ervoor dat de studenten beantwoorden aan alle voorwaarden die zijn vastgesteld in Deel-Medisch, Deel-FCL en, voor zover van toepassing, het verplichte gedeelte van de gegevens betreffende operationele geschiktheid die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 zijn vastgesteld.
- b) In het geval van goedgekeurde opleidingsorganisaties voor testvluchten moeten de studenten beantwoorden aan alle opleidingsvoorwaarden die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 zijn vastgesteld.

▼ M1**ORA.ATO.150 Opleiding in derde landen**

Indien de ATO een erkenning heeft om opleidingen te verzorgen met het oog op de bevoegdverklaring instrumentvliegen (IR) in derde landen:

- a) dient het opleidingsprogramma te voorzien in gewenningsvluchten in een van de lidstaten voordat de IR-vaardigheidstest wordt afgelegd, en
- b) dient de IR-vaardigheidstest in een van de lidstaten te worden afgelegd.

*SECTIE II****Aanvullende eisen voor ATO's die opleidingen verzorgen voor CPL, MPL en ATPL, en de daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten*****ORA.ATO.210 Personeelseisen**

- a) *Hoofd opleidingen (HT)*. Behalve in het geval van ATO's die opleidingen voor testvliegen aanbieden, dient de aangewezen HT ruime ervaring te hebben opgedaan met opleidingen als instructeur voor professionele bewijzen van bevoegdheid als piloot en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten.
- b) *Chef vlieg-instructeur (CFI)*. De ATO die de vlieg-instructie verzorgt, dient een CFI aan te stellen die verantwoordelijk is voor het toezicht op de vlieg-instructeurs en instructeurs vluchtnabootsing alsmede voor de standaardisering van elke vlieg-instructie en instructie in een vluchtnabootser. De CFI dient houder te zijn van het hoogste bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger en de daarmee samenhangende bevoegdverklaringen met betrekking tot de aangeboden vliegopleidingscursussen, en dient eveneens in het bezit te zijn van een certificaat van instructeur met instructiebevoegdheid voor minstens een van de aangeboden opleidingscursussen.
- c) *Chef theorie-instructeur (CTKI)*. De ATO die theoretische instructie geeft, dient een CTKI aan te stellen die verantwoordelijk is voor het toezicht op alle theorie-instructeurs en voor de standaardisering van de theoretische instructie. De CTKI dient ruime ervaring te hebben opgedaan als theorie-instructeur op alle gebieden die van belang zijn voor de door de ATO aangeboden opleiding.

▼ M1**ORA.ATO.225 Opleidingsprogramma**

- a) Het opleidingsprogramma is onderverdeeld in een vlieg instructie en theoretische instructie, op weekbasis of gefaseerd, alsook in een lijst van standaardoefeningen en een syllabusoverzicht.
- b) De inhoud en volgorde van het opleidingsprogramma worden in het opleidingshandboek gespecificeerd.

ORA.ATO.230 Opleidings- en vluchthandboek

- a) In het opleidingshandboek worden voor elke opleidingsfase de normen, doelstellingen en opleidingsdoeleinden vermeld waaraan de cursisten dienen te voldoen, waarbij de volgende onderwerpen aan bod komen:
 - opleidingsplan,
 - informatieverstrekking en vlieg oefeningen,
 - vliegopleiding in een FSTD, voor zover van toepassing,
 - theoretische instructie.
- b) Het operationeel handboek bevat relevante informatie voor specifieke groepen van personeelsleden, zoals vlieg instructeurs, instructeurs vluchtnabootsing, theorie-instructeurs, vlucht- en onderhoudspersoneel, en bevat algemene en technische informatie, route-informatie en informatie over personeelsopleidingen.

*SECTIE III**Aanvullende eisen voor ATO's die specifieke opleidingstypen verzorgen***H o o f d s t u k 1****L e r e n o p a f s t a n d****ORA.ATO.300 Algemeen**

De ATO mag een erkenning krijgen om in de volgende gevallen modulaire cursusprogramma's te verzorgen via leren op afstand:

- a) modulaire cursussen theoretische instructie;
- b) aanvullende theoriecursussen voor een klasse- of typeaantekening, of
- c) erkende theoretische toelatingscursussen voor een eerste typeaantekening voor een meermotorige helikopter.

ORA.ATO.305 Klassikaal onderricht

- a) In alle leervakken van modulaire cursussen gebaseerd op leren op afstand dient een onderdeel klassikaal onderricht te worden opgenomen.
- b) De aan klassikaal onderricht bestede tijd mag niet minder bedragen dan 10 % van de totale cursusduur.
- c) Daartoe moeten de nodige klaslokalen beschikbaar zijn in de hoofdzetel van de ATO of op een geschikte locatie elders.

ORA.ATO.310 Instructeurs

Alle instructeurs moeten de eisen van het cursusprogramma voor leren op afstand goed kennen.

H o o f d s t u k 2**V l i e g u u r l o z e o p l e i d i n g****ORA.ATO.330 Algemeen**

- a) Een erkenning voor een vlieguurloze opleiding (ZFTT), als bedoeld in Deel-FCL, mag uitsluitend worden gegeven aan ATO's die ook het recht hebben commerciële vluchten uit te voeren of aan ATO's die specifieke regelingen hebben met commerciële luchtvervoersondernemingen.

▼ M1

- b) Een erkenning voor ZFTT mag uitsluitend worden toegekend indien de exploitant minstens negentig dagen operationele ervaring heeft met het desbetreffende luchtvaartuigtype.
- c) Indien de ZFTT wordt verzorgd door een ATO die een specifieke regeling heeft met een exploitant, is de eis van negentig dagen operationele ervaring niet van toepassing indien de instructeur voor een typebevoegdverklaring (TRI(A)) die is betrokken bij de extra starts en landingen, zoals voorgeschreven in Deel-ORO, operationele ervaring heeft opgedaan met het vliegtuigtype.

ORA.ATO.335 Volledige vluchtnabootser (FFS)

- a) De voor ZFTT erkende FFS dient in bruikbare toestand te verkeren overeenkomstig de criteria inzake het beheersysteem van de ATO.
- b) Het voortbewegings- en visueel systeem van de FFS moeten volledig gebruiksklaar zijn overeenkomstig de geldende certificeringsspecificaties voor FSTD's als bedoeld in ORA.FSTD.205.

Hoofdstuk 3**Cursussen voor een meervliegervliegbewijs (MPL)****ORA.ATO.350 Algemeen**

De rechten om geïntegreerde opleidingscursussen voor MPL en cursussen voor MPL-instructeur te verzorgen mogen uitsluitend aan de ATO worden verleend indien die ook het recht heeft commerciële vluchten uit te voeren of een specifieke regeling heeft met een commerciële luchtvervoersonderneming.

Hoofdstuk 4**Opleiding voor testvliegen****ORA.ATO.355 Opleidingsorganisaties voor testvliegen**

- a) Indien de ATO een erkenning heeft gekregen om opleidingen voor testvliegen aan te bieden met het oog op de afgifte van een bevoegdverklaring voor testvliegen van categorie 1 of 2 overeenkomstig Deel-FCL, mogen haar rechten worden uitgebreid tot het verzorgen van opleidingen voor andere categorieën testvliegen en andere personeelscategorieën, mits:
 - 1) de desbetreffende eisen van Deel-21 worden nageleefd, en
 - 2) een specifieke regeling bestaat tussen de ATO en Deel-21-conforme organisatie die dit personeel in dienst neemt of van plan is dat te doen.
- b) De opleidingsregisters dienen de schriftelijke rapporten van de cursist te bevatten, zoals voorgeschreven door het opleidingsprogramma, waar nodig met inbegrip van de gegevensverwerking en analyse van de opgenomen parameters die van belang zijn voor het type testvlucht.

SUBDEEL FSTD**EISEN VOOR ORGANISATIES DIE VLUCHTNABOOTERS (FSTD'S) EXPLOITEREN EN DE KWALIFICATIE VAN FSTD'S****SECTIE I****Eisen voor organisaties die FSTD's exploiteren****ORA.FSTD.100 Algemeen**

- a) De aanvrager van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient de bevoegde autoriteit aan te tonen dat een beheersysteem werd opgezet overeenkomstig sectie II van ORA.GEN. Daardoor wordt gewaarborgd dat de aanvrager, rechtstreeks of door middel van contracten, in staat is de voor het FSTD-kwalificatieniveau voorgeschreven prestaties, functies en andere kenmerken in stand te houden en de installatie van de FSTD te controleren.

▼ M1

b) Indien de aanvrager houder is van een kwalificatiecertificaat dat overeenkomstig dit deel werd afgegeven, moeten de FSTD-specificaties in detail worden uiteengezet:

- 1) in de voorwaarden van het ATO-certificaat, of
- 2) wat de houder van een bewijs luchtvaartexploitant (AOC) betreft, in het opleidingshandboek.

ORA.FSTD.105 Handhaving van de FSTD-kwalificatie

- a) Teneinde de FSTD-kwalificatie te handhaven moet de houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat de volledige reeks tests in de Master Qualification Test Guide (MQTG), samen met de functionele en subjectieve tests gespreid over een periode van twaalf maanden, uitvoeren.
- b) De resultaten dienen te worden gedateerd, als geanalyseerd gemarkeerd en geëvalueerd, en moeten worden bewaard overeenkomstig ORA.FSTD.240 teneinde aan te tonen dat de FSTD-normen in stand worden gehouden.
- c) Er dient een configuratiecontrolesysteem te worden opgezet ter waarborging van de voortdurende integriteit van de hardware en software van de gekwalificeerde FSTD.

ORA.FSTD.110 Wijzigingen

- a) De houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient een systeem op te zetten en in stand te houden om elke ingrijpende wijziging in de door hem geëxploiteerde FSTD's te identificeren, te beoordelen en te integreren, meer in het bijzonder:
 - 1) wijzigingen in luchtvaartuigen die van essentieel belang zijn voor opleidings-, test- en bekwaamheidsdoeleinden, al dan niet verplicht gesteld door een luchtwaardigheidsinstructie, en
 - 2) elke wijziging van een FSTD, met inbegrip van voortbewegings- en visuele systemen, in zoverre die van essentieel belang is voor opleidings-, test- en bekwaamheidsdoeleinden, zoals in het geval van bijstellingen van gegevens.
- b) Wijzigingen in de FSTD-hardware en -software die gevolgen hebben voor de besturings- en prestatie-eigenschappen of voor de systeemwerking alsmede ingrijpende wijzigingen in het voortbewegings- of visueel systeem dienen te worden geëvalueerd om de gevolgen voor de oorspronkelijke kwalificatiecriteria vast te leggen. De organisatie dient wijzigingen voor te bereiden voor alle beïnvloede valideringsproeven. De organisatie dient de FSTD te toetsen aan de nieuwe criteria.
- c) De organisatie dient de bevoegde autoriteit op voorhand in kennis te stellen van alle ingrijpende wijzigingen om na te gaan of de uitgevoerde proeven tevredenstellend zijn. De bevoegde autoriteit dient te bepalen of het nodig is de FSTD aan een bijzondere evaluatie te onderwerpen alvorens die na de wijziging opnieuw voor opleiding beschikbaar te stellen.

ORA.FSTD.115 Installaties

- a) De houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient ervoor te zorgen dat:
 - 1) de FSTD is opgesteld in een geëigende omgeving die een veilige en bedrijfszekere werking mogelijk maakt;
 - 2) alle inzittenden van de FSTD en het voltallige onderhoudspersoneel worden voorgelicht over de FSTD-veiligheid om te waarborgen dat zij zich bewust zijn van alle veiligheidsvoorzieningen en -procedures in de FSTD in noodgevallen, en

▼ M1

- 3) de FSTD en bijbehorende installaties voldoen aan de plaatselijke veiligheids- en gezondheidsvoorschriften.
- b) De FSTD-veiligheidsvoorzieningen, zoals noodstops en noodverlichting, dienen minstens ieder jaar te worden nagezien en geregistreerd.

ORA.FSTD.120 Aanvullende uitrusting

Indien aanvullende uitrusting werd toegevoegd aan de FSTD, ook al is die niet vereist voor kwalificatie, dient die te worden beoordeeld door de bevoegde autoriteit om zeker te stellen dat de opleidingskwaliteit daardoor niet in het gedrang wordt gebracht.

*SECTIE II**Kwalificatie-eisen voor FSTD's***ORA.FSTD.200 Aanvraag voor FSTD-kwalificatie**

- a) Een FSTD-kwalificatiecertificaat dient te worden aangevraagd in een vorm en op een wijze die door de bevoegde autoriteit is vastgesteld:
 - 1) in het geval van basisinstrumentopleidingstoestellen (BITD's), door de BITD-fabrikant;
 - 2) in alle andere gevallen door de organisatie die van plan is de FSTD te exploiteren.
- b) Aanvragers van een eerste kwalificatie dienen de bevoegde autoriteit in het bezit te stellen van documenten die aantonen hoe zij zullen voldoen aan de eisen van deze verordening. In deze documenten dient de procedure te worden opgenomen die werd vastgesteld om overeenstemming te bereiken met ORA.GEN.130 en ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Certificeringsspecificaties voor FSTD's

- a) Het Agentschap dient overeenkomstig artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008 certificeringsspecificaties uit te vaardigen als standaard om aan te tonen dat FSTD's voldoen aan de essentiële vereisten van bijlage III bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- b) Deze certificeringsspecificaties moeten voldoende gedetailleerd en specifiek zijn, zodat de aanvragers weten onder welke voorwaarden kwalificaties worden afgegeven.

ORA.FSTD.210 Kwalificatiebasis

- a) De kwalificatiebasis voor de afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat omvat:
 - 1) de door het Agentschap vastgelegde toepasselijke certificeringsspecificaties die gelden op de datum waarop de eerste kwalificatie wordt aangevraagd;

▼ M2

- 2) de valideringsgegevens van het luchtvaartuig, gedefinieerd door het verplichte deel van de gegevens betreffende operationele geschiktheid zoals goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012, indien van toepassing, en

▼ M1

- 3) door de bevoegde autoriteit voorgeschreven speciale voorwaarden indien de desbetreffende certificeringsspecificaties geen gepaste of adequate normen voor de FSTD bevatten omdat de FSTD nieuwe of andere eigenschappen heeft dan die waarop de toepasselijke certificeringsspecificaties zijn gebaseerd.
- b) De kwalificatiebasis geldt voor toekomstige periodieke kwalificaties van de FSTD, tenzij die in een andere categorie wordt ondergebracht.

▼ M1**ORA.FSTD.225 Geldigheidsduur en blijvende geldigheid**

- a) De kwalificatie voor de volledige vluchtnabootser (FFS), het vluchtopleidingsstoestel (FTD) of de vlucht- en navigatieprocedureopleidingstoestel (FNPT) blijft geldig voor zover:
- 1) de FSTD en de exploiterende organisatie blijven voldoen aan de toepasselijke eisen;
 - 2) de bevoegde autoriteit toegang wordt verleend tot de organisatie als bepaald in ORA.GEN.140 om de blijvende naleving van de toepasselijke eisen van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vast te stellen, en
 - 3) er geen afstand wordt gedaan van het kwalificatiecertificaat of het kwalificatiecertificaat niet wordt ingetrokken.
- b) Het tijdvak van twaalf maanden als bedoeld in ARA.FSTD.120 b) 1) mag in de volgende gevallen worden verlengd tot hoogstens zesendertig maanden:
- 1) de FSTD heeft een eerste en minstens één periodieke evaluatie ondergaan waaruit bleek dat is voldaan aan de kwalificatiebasis;
 - 2) de houder van het FSTD-kwalificatiecertificaat heeft een bevredigende staat van dienst wat betreft geslaagde reglementaire FSTD-evaluaties over de vorige zesendertig maanden;
 - 3) de bevoegde autoriteit voert iedere twaalf maanden een formele audit uit op het systeem van nalevingscontrole van de organisatie, zoals gedefinieerd in ORA.GEN.200 a) 6), en
 - 4) een aangewezen persoon van de organisatie die over gepaste ervaring beschikt, controleert de periodieke hertoetsing van de Qualification Test Guide (QTG) en voert iedere twaalf maanden de desbetreffende functies en subjectieve tests uit en verstuurt een verslag over de resultaten naar de bevoegde autoriteit.
- c) Een BITD-kwalificatie blijft geldig mits de bevoegde autoriteit de naleving van de toepasselijke kwalificatiebasis periodiek controleert overeenkomstig ARA.FSTD.120.
- d) In geval van afstand of intrekking moet het FSTD-kwalificatiecertificaat worden ingeleverd bij de bevoegde autoriteit.

ORA.FSTD.230 Wijzigingen in de gekwalificeerde FSTD

- a) De houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient de bevoegde autoriteit in kennis te stellen van voorgenomen wijzigingen in de FSTD, waaronder:
- 1) ingrijpende wijzigingen;
 - 2) verplaatsing van de FSTD, en
 - 3) deactivering van de FSTD.
- b) In geval van aanpassing van het FSTD-kwalificatieniveau dient de organisatie een evaluatie voor aanpassing te vragen aan de bevoegde autoriteit. De organisatie dient alle valideringsproeven voor het gevraagde kwalificatieniveau uit te voeren. Resultaten van vorige evaluaties mogen niet worden gebruikt om de FSTD-prestaties te valideren voor de huidige aanpassing.

▼ M1

- c) Indien een FSTD naar een andere locatie wordt overgebracht, dient de organisatie de bevoegde autoriteit in kennis te stellen voorafgaand aan de geplande verplaatsing, met inbegrip van een tijdschema van de desbetreffende gebeurtenissen.

Alvorens de FSTD opnieuw in bedrijf te stellen op de nieuwe locatie, dient de organisatie minstens één derde van de valideringsproeven uit te voeren, alsmede functies en subjectieve tests om te waarborgen dat de FSTD-prestaties voldoen aan de oorspronkelijke kwalificatienorm. Een kopie van de testdocumentatie wordt samen met de FSTD-gegevens bewaard voor toetsing door de bevoegde autoriteit.

De bevoegde autoriteit mag de FSTD na verplaatsing evalueren. De evaluatie wordt uitgevoerd in overeenstemming met de oorspronkelijke kwalificatiebasis van de FSTD.

- d) Indien een organisatie van plan is een FSTD gedurende een langere periode te deactiveren, dient de bevoegde autoriteit in kennis te worden gesteld en moeten geëigende controles worden uitgevoerd zolang de FSTD is gedeactiveerd.

De organisatie dient met de bevoegde autoriteit een regeling overeen te komen voor de deactivering, opslag en heractivering om ervoor te zorgen dat de FSTD overeenkomstig het oorspronkelijke kwalificatieniveau opnieuw kan worden geactiveerd.

ORA.FSTD.235 Overdraagbaarheid van een FSTD-kwalificatie

- a) Bij een verandering van organisatie die een FSTD exploiteert, dient de nieuwe organisatie de bevoegde autoriteit op voorhand te informeren teneinde een regeling overeen te komen om de FSTD over te dragen.
- b) De bevoegde autoriteit mag een evaluatie uitvoeren in overeenstemming met de oorspronkelijke kwalificatiebasis van de FSTD.
- c) Indien de FSTD niet langer voldoet aan de eerste kwalificatiebasis, dient de organisatie een nieuw FSTD-kwalificatiecertificaat aan te vragen.

ORA.FSTD.240 Gegevensbeheer

De houder van een FSTD-kwalificatiecertificaat dient een administratie bij te houden van:

- a) alle documenten waarin de eerste kwalificatiebasis en het kwalificatieniveau van de FSTD worden beschreven en aangetoond tijdens de levensduur van de FSTD, en
- b) periodieke documenten en verslagen met betrekking tot elke FSTD en de activiteiten inzake nalevingscontrole gedurende een periode van minstens vijf jaar.

SUBDEEL AeMC

LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA*SECTIE 1**Algemeen***ORA.AeMC.105 Toepassingsgebied**

Dit subdeel bevat aanvullende eisen waaraan een organisatie moet voldoen om zich te kwalificeren voor de afgifte of verlenging van een erkenning als luchtvaartgeneeskundig centrum (AeMC) om medische verklaringen af te geven, waaronder eerste medische verklaringen van klasse 1.

▼ M1**ORA.AeMC.115 Aanvraag**

Aanvragers van een AeMC-certificaat dienen:

- a) te voldoen aan MED.D.005, en
- b) in aanvulling op de in ORA.GEN.115 voorgeschreven documenten voor de erkenning van een organisatie, bijzonderheden te verstrekken over de klinische referentiestukken of contacten te onderhouden met aangewezen ziekenhuizen of medische instellingen met het oog op gespecialiseerde medische onderzoeken.

ORA.AeMC.135 Blijvende geldigheid

Het AeMC-certificaat wordt afgegeven voor onbepaalde tijd. Het certificaat blijft geldig mits de houder en de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen van de organisatie:

- a) voldoen aan MED.D.030, en
- b) ervoor zorgen dat hun kennis en ervaring op peil blijft door ieder jaar een passend aantal medische keuringen van klasse 1 uit te voeren.

*SECTIE II**Management***ORA.AeMC.200 Managementsysteem**

Het AeMC dient een managementsysteem op te zetten en in stand te houden. Dit systeem moet naast de in ORA.GEN.200 vermelde onderdelen ook processen bevatten:

- a) voor medische certificering met naleving van Deel-MED, en
- b) om het medisch beroepsgeheim te allen tijde in acht te nemen.

ORA.AeMC.210 Personeelseisen

- a) Het AeMC dient:
 - 1) een luchtvaartmedische keuringsarts (AME) aan te wijzen als hoofd van het AeMC, met de bevoegdheid om medische verklaringen van klasse 1 af te geven en voldoende ervaring in de luchtvaartgeneeskunde om zijn taken uit te voeren, en
 - 2) voldoende volledig gekwalificeerde AME's in dienst te hebben alsmede ander ondersteunend personeel en deskundigen.
- b) Het hoofd van het AeMC is verantwoordelijk voor de coördinatie van de beoordeling van onderzoeksresultaten en de ondertekening van de verslagen, certificaten en eerste afgifte van medische verklaringen klasse 1.

ORA.AeMC.215 Eisen inzake faciliteiten

Het AeMC dient te zijn uitgerust met geneeskundig-technische voorzieningen die zijn afgestemd op de uitvoering van de luchtvaartmedische keuringen teneinde de bevoegdheden uit te oefenen die vallen binnen de reikwijdte van de erkenning.

ORA.AeMC.220 Gegevensbeheer

In aanvulling op de bij ORA.GEN.220 vereiste gegevens dient het AeMC:

- a) gegevens bij te houden met bijzonderheden over uitgevoerde medische keuringen en beoordelingen met het oog op de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van medische verklaringen en de daarmee samenhangende resultaten, gedurende een minimumperiode van tien jaar vanaf de laatste keuringsdatum, en
- b) alle medische dossiers zodanig bij te houden dat het medisch beroepsgeheim te allen tijde in acht wordt genomen.

▼ **M7***BIJLAGE VIII***EISEN MET BETREKKING TOT GEDECLAREERDE OPLEIDINGS-ORGANISATIES (DTO's)****[DEEL-DTO]****DTO.GEN.100 Algemeen**

Overeenkomstig de tweede alinea van artikel 10 bis, lid 1, worden in deze bijlage (Deel-DTO) de eisen beschreven die van toepassing zijn op organisaties die de in DTO.GEN.110 bedoelde opleidingen voor piloten verstrekken op grond van een verklaring die is afgelegd overeenkomstig DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Bevoegde autoriteit

In Deel-DTO van deze bijlage wordt onder de voor DTO's bevoegde autoriteit die autoriteit verstaan die is aangewezen door de lidstaat op het grondgebied waarvan de DTO haar hoofdvestiging heeft.

DTO.GEN.110 Reikwijdte van de opleiding

a) Een DTO is gerechtigd de volgende opleidingen te verstrekken, op voorwaarde dat de DTO een verklaring heeft ingediend overeenkomstig DTO.GEN.115:

1) voor vliegtuigen:

- a) theorieonderwijs voor LAPL(A) en PPL(A);
- b) vlieg instructie voor LAPL(A) en PPL(A);
- c) opleiding voor een klassebevoegdverklaring voor SEP(land), SEP(sea) en TMG;
- d) opleiding voor aanvullende bevoegdverklaringen: nacht, kunstvliegen, bergachtige gebieden, slepen van zweefvliegtuigen en banners;

2) voor helikopters:

- a) theorieonderwijs voor LAPL(H) en PPL(H);
- b) vlieg instructie voor LAPL(H) en PPL(H);
- c) typebevoegdverklaring voor eenmotorige helikopters waarvoor de gecertificeerde maximale zitplaatsconfiguratie niet meer dan vijf stoelen bedraagt;
- d) opleiding voor de bevoegdverklaring voor nachtvliegen;

▼ **M12**

3) voor zweefvliegtuigen, overeenkomstig de eisen van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie:

- a) theorieonderwijs voor de SPL;
- b) vlieg instructie voor de SPL;
- c) opleiding voor de uitbreiding van bevoegdheden naar zweefvliegtuigen of TMG's overeenkomstig SFCL.150;
- d) opleiding voor aanvullende lanceringsmethoden overeenkomstig SFCL.155;
- e) opleiding voor aanvullende bevoegdverklaringen en bevoegdheden: bevoegdheden voor kunstvliegen en geavanceerd kunstvliegen, bevoegdverklaring voor het slepen van zweefvliegtuigen en banners, bevoegdverklaring voor nachtvliegen met TMG's en bevoegdheden voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen;

▼ M12

- f) opleiding voor het certificaat als vlieginstructeur voor zweefvliegtuigen (FI (S));
- g) FI(S)-herhalingscursus;
- 4) voor luchtballonen, overeenkomstig de eisen van bijlage III (deel BFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie:
 - a) theorieonderwijs voor de BPL;
 - b) vlieg instructie voor de BPL;
 - c) opleiding voor klasse- of groepuitbreiding overeenkomstig BFCL.150;
 - d) opleiding voor aanvullende bevoegdverklaringen: bevoegdverklaring voor verankerde heteluchtballonvluchten, nachtvliegen en commerciële vluchtuitvoeringen;
 - g) opleiding voor het certificaat als vlieginstructeur voor luchtballonen (FI (B));
 - h) FI(B)-herhalingscursus;
- b) Een DTO is gerechtigd om ook de in BFCL.430 en BFCL.460, onder b), punt 1, van bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie genoemde standaardisatiecursussen voor examiner voor FE(B) en de in SFCL.430 en SFCL.460, onder b), punt 1, van bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie genoemde standaardisatiecursussen voor examiner voor FE(S) te verstrekken, op voorwaarde dat die DTO overeenkomstig DTO.GEN.115 een verklaring heeft ingediend en de bevoegde autoriteit het opleidingsprogramma overeenkomstig DTO.GEN.230, onder c), heeft goedgekeurd.

▼ M7**DTO.GEN.115 Verklaring**

- a) Voorafgaand aan elke in DTO.GEN.110 gespecificeerde opleiding dient een organisatie die een dergelijke opleiding wenst te verstrekken, een verklaring in bij de bevoegde autoriteit. De verklaring bevat ten minste de volgende gegevens:
 - 1) de naam van de DTO;
 - 2) de contactgegevens van de hoofdvestiging van de DTO en, indien van toepassing, de contactgegevens van de luchtvaartterreinen en vluchtuitvoeringslocaties van de DTO;
 - 3) de namen en contactgegevens van de volgende personen:
 - i) de vertegenwoordiger van de DTO;
 - ii) het hoofd opleidingen van de DTO, en
 - iii) alle adjunct-hoofden opleiding, indien vereist volgens DTO.GEN.250, onder b), 1);
 - 4) het soort opleiding, zoals gespecificeerd in DTO.GEN.110, dat op elk luchtvaartterrein en/of elke vluchtuitvoeringslocatie wordt verstrekt;
 - 5) een lijst van alle luchtvaartuigen en FSTD's die voor de opleiding worden gebruikt, indien van toepassing;
 - 6) de geplande begindatum van de opleiding;
 - 7) een verklaring waarin wordt bevestigd dat de DTO een veiligheidsbeleid heeft opgesteld en zal toepassen gedurende alle opleidingsactiviteiten waarop de verklaring betrekking heeft, overeenkomstig DTO.GEN.210, onder a), 1), ii);

▼ M12

- 8) een verklaring waarin wordt bevestigd dat de DTO voldoet en gedurende alle opleidingsactiviteiten waarop de verklaring betrekking heeft, zal blijven voldoen aan de essentiële vereisten van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/1139, aan de vereisten van bijlage I (deel FCL) en bijlage VIII (deel DTO) bij deze Verordening en aan de vereisten van bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie.

▼ M7

- b) Voor de verklaring en alle latere wijzigingen daarvan wordt het formulier in aanhangsel 1 gebruikt.
- c) Samen met de verklaring dient een DTO het opleidingsprogramma of de opleidingsprogramma's die zij gebruikt of wenst te gebruiken tijdens de opleiding, in bij de bevoegde autoriteit, alsmede haar aanvraag voor goedkeuring van het opleidingsprogramma of de opleidingsprogramma's, indien een dergelijke goedkeuring is vereist overeenkomstig DTO.GEN.230, onder c).
- d) In afwijking van punt c) kan een organisatie die houder is van een goedkeuring die is afgegeven overeenkomstig subdeel ATO van bijlage VII (Deel-ORA), samen met de verklaring alleen de verwijzing indienen naar het reeds goedgekeurde opleidingshandboek of de goedgekeurde opleidingshandboeken.

DTO.GEN.116 Kennisgeving van wijzigingen en stopzetting van opleidingsactiviteiten

Een DTO dient de bevoegde autoriteit onmiddellijk in kennis te stellen van het volgende:

- a) elke wijziging van de in DTO.GEN.115, onder a), gespecificeerde informatie en van het opleidingsprogramma of de opleidingsprogramma's of het goedgekeurde opleidingshandboek of de goedgekeurde opleidingshandboeken zoals bedoeld in DTO.GEN.115, onder c) en d);
- b) de stopzetting van bepaalde of alle opleidingsactiviteiten waarop de verklaring betrekking heeft.

DTO.GEN.135 Beëindiging van het recht om opleiding te verstrekken

Een DTO is niet langer gerechtigd om op grond van de verklaring bepaalde of alle in die verklaring gespecificeerde opleidingen te verstrekken, indien:

- a) de DTO de bevoegde autoriteit overeenkomstig DTO.GEN.116, onder b), in kennis heeft gesteld van de stopzetting van bepaalde of alle opleidingsactiviteiten waarop de verklaring betrekking heeft;
- b) de DTO gedurende meer dan 36 opeenvolgende maanden geen opleiding heeft verstrekt.

DTO.GEN.140 Toegang

Om te kunnen vaststellen of een DTO in overeenstemming met haar verklaring handelt, moet zij te allen tijde aan elke daartoe door de bevoegde autoriteit gemachtigde persoon toegang verlenen tot alle faciliteiten, luchtvaartuigen, documenten, archieven, gegevens, procedures en andere materialen die relevant zijn voor opleidingsactiviteiten waarop de verklaring betrekking heeft.

DTO.GEN.150 Bevindingen

Nadat de bevoegde autoriteit overeenkomstig ARA.GEN.350, onder d bis), 1), een bevinding aan de DTO heeft meegedeeld, onderneemt de DTO, binnen de door de bevoegde autoriteit vastgestelde termijn, de volgende stappen:

- a) de onderliggende oorzaak van de niet-naleving identificeren;
- b) de nodige corrigerende maatregelen treffen om de niet-naleving te beëindigen en, indien van toepassing, de gevolgen daarvan te verhelpen;
- c) de bevoegde autoriteit in kennis stellen van de genomen corrigerende maatregelen.

▼ M7**DTO.GEN.155 Reactie op een veiligheidsprobleem**

Als reactie op een veiligheidsprobleem moet een DTO:

- a) de veiligheidsmaatregelen uitvoeren die zijn voorgeschreven door de bevoegde autoriteit overeenkomstig ARA.GEN.135, onder c);
- b) de relevante verplichte veiligheidsinformatie toepassen die door het Agentschap is verstrekt, met inbegrip van luchtwaardigheidsinstructies.

DTO.GEN.210 Personeelseisen

a) Een DTO dient de volgende personen aan te stellen:

- 1) een vertegenwoordiger, die verantwoordelijk en naar behoren gemachtigd is om ten minste de volgende taken uit te voeren:
 - i) waarborgen dat de DTO en haar activiteiten voldoen aan de toepasselijke eisen en aan de verklaring;
 - ii) een veiligheidsbeleid ontwikkelen en tot stand brengen om te waarborgen dat de activiteiten van de DTO veilig worden uitgevoerd, waarborgen dat de DTO dat veiligheidsbeleid volgt, en de nodige maatregelen treffen om de doelstellingen van dat veiligheidsbeleid te verwezenlijken;
 - iii) de veiligheid binnen de DTO bevorderen;
 - iv) ervoor zorgen dat de DTO over voldoende middelen beschikt zodat de onder i), ii) en iii) genoemde activiteiten op doeltreffende wijze kunnen worden uitgevoerd;
- 2) een hoofd opleiding, dat verantwoordelijk en gekwalificeerd is om ten minste het volgende te waarborgen:

▼ M12

- i) de conformiteit van de verstrekte opleiding met de vereisten van bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie en het opleidingsprogramma van de DTO;

▼ M7

- ii) de behoorlijke integratie van de vliegopleiding in een luchtvaartuig of een vluchtnabootser (FSTD) en het theorieonderwijs;
 - iii) toezicht op de vooruitgang van de cursisten;
 - iv) in het geval bedoeld in DTO.GEN.250, onder b), toezicht op de adjunct-opleidingshoofden.
- b) Een DTO mag eenzelfde persoon aanstellen als vertegenwoordiger en hoofd opleiding.
- c) Als er objectieve aanwijzingen zijn dat een persoon niet met de onder a) genoemde taken kan worden belast omdat de luchtvaartveiligheid niet kan worden gewaarborgd en bevorderd, mag een DTO die persoon niet als vertegenwoordiger of hoofd opleiding aanstellen. Als tegen een persoon in de voorbije drie jaar een handhavingsmaatregel overeenkomstig ARA.GEN.355 is genomen, wordt dat als een objectieve aanwijzing beschouwd, tenzij die persoon kan bewijzen dat de bevinding die tot die maatregel heeft geleid gezien haar aard, omvang of impact op de luchtvaartveiligheid, geen indicatie is dat hij of zij aldus niet met de uitvoering van die taken kan worden belast.

▼ M7

- d) Een DTO dient te waarborgen dat haar theorie-instructeurs over een van de volgende kwalificaties beschikken:
- 1) over praktijkgerichte achtergrondkennis op luchtvaartgebied beschikken in de onderwerpen die van belang zijn voor de verstrekte opleiding en een opleidingscursus in instructietechnieken hebben gevolgd;
 - 2) ervaring hebben opgedaan in theoretische instructie en beschikken over gepaste theoretische achtergrondkennis van het onderwerp waarover zij theorielessen zullen geven.

▼ M12

- e) Vlieg-instructeurs en instructeurs vluchtnabootsing moeten beschikken over de volgens bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie vereiste kwalificaties voor het type opleiding dat wordt gegeven.

▼ M7**DTO.GEN.215 Eisen inzake faciliteiten**

Een DTO dient over de nodige faciliteiten te beschikken om alle activiteiten uit te voeren en te beheren overeenkomstig de essentiële eisen van bijlage III bij Verordening (EG) nr. 216/2008 en de eisen van deze bijlage (Deel-DTO).

DTO.GEN.220 Gegevensbeheer

- a) Een DTO dient van iedere cursist de volgende gegevens bij te houden tijdens de opleiding en gedurende een periode van drie jaar nadat de laatste opleidingssessie is voltooid:
- 1) bijzonderheden over opleidingen op de grond, in de lucht of in een vluchtnabootser;
 - 2) informatie over individuele vooruitgang;
 - 3) informatie over de bevoegdheden en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen die betrekking hebben op de verstrekte opleiding, met inbegrip van vervaldata van bevoegdverklaringen en medische certificaten.
- b) Een DTO dient het verslag over de jaarlijkse interne evaluatie en het activiteitenverslag waarnaar wordt verwezen in respectievelijk DTO.GEN.270, onder a) en b), te bewaren gedurende een periode van drie jaar vanaf de datum waarop zij die verslagen heeft opgesteld.
- c) Een DTO dient haar opleidingsprogramma te bewaren gedurende een periode van drie jaar vanaf de datum waarop zij de laatste opleiding volgens dat programma heeft verstrekt.
- d) Overeenkomstig de toepasselijke wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens dient een DTO de onder a) bedoelde gegevens op zodanige wijze op te slaan dat ze door de toepasselijke instrumenten en protocollen worden beschermd en de nodige maatregelen te treffen om de toegang tot die gegevens te beperken tot de personen die recht op toegang tot die gegevens hebben.

DTO.GEN.230 Opleidingsprogramma van een DTO

- a) Een DTO dient een opleidingsprogramma op te stellen voor elke van de in DTO.GEN.110 genoemde opleidingen die zij verstrekt.

▼ M12

- b) De opleidingsprogramma's moeten voldoen aan de eisen van bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, naargelang het geval.

▼ M12

- c) Een DTO is alleen gerechtigd om de in DTO.GEN.110, onder b), genoemde opleiding te verstrekken wanneer de bevoegde autoriteit voor haar opleidingsprogramma voor die opleiding en de eventuele wijzigingen daarvan, na aanvraag door de DTO, een goedkeuring heeft afgegeven overeenkomstig ARA.DTO.110, waarin wordt bevestigd dat het opleidingsprogramma en de eventuele wijzigingen daarvan voldoen aan de eisen van bijlage I (deel FCL), bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie, naargelang het geval. Een DTO dient een dergelijke goedkeuring aan te vragen door indiening van haar verklaring overeenkomstig DTO.GEN.115.

▼ M7

- d) Punt c) is niet van toepassing op een organisatie die ook houder is van een goedkeuring die is afgegeven overeenkomstig subdeel ATO van bijlage VII (Deel-ORA) en die bevoegdheden voor die opleiding bevat.

DTO.GEN.240 Opleidingsluchtvaartuigen en FSTD's**▼ M11**

- a) Een DTO dient gebruik te maken van een passende vloot opleidingsluchtvaartuigen of FSTD's die naar behoren zijn uitgerust voor de aangeboden trainingscursussen. De vloot dient te bestaan uit luchtvaartuigen die voldoen aan alle eisen van Verordening (EU) 2018/1139. Luchtvaartuigen die onder de punten a), b), c) of d) van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/1139 vallen, mogen voor trainingsdoeleinden worden gebruikt als zij aan al de volgende voorwaarden voldoen:
- 1) de bevoegde autoriteit heeft tijdens een beoordelingsprocedure bevestigd dat het veiligheidsniveau gelijkwaardig is aan het niveau dat gegarandeerd wordt door alle essentiële eisen in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1139;
 - 2) de bevoegde autoriteit heeft toestemming verleend voor het gebruik van het luchtvaartuig voor training in de DTO.

▼ M7

- b) Een DTO dient een lijst op te stellen en te actualiseren van alle luchtvaartuigen, met inbegrip van de registratiekentekens, die worden gebruikt voor de aangeboden opleidingen.

DTO.GEN.250 Luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen

- a) Om vliegopleidingen in een luchtvaartuig te verstrekken, dient de DTO uitsluitend gebruik te maken van luchtvaartterreinen of exploitatievestigingen die gepaste faciliteiten en kenmerken hebben voor een opleiding in relevante vliegmanoeuvres, rekening houdend met de aangeboden opleiding en de categorie en het type van het gebruikte luchtvaartuig.
- b) Als een DTO meer dan één luchtvaartterrein gebruikt om een in DTO.GEN.110, onder a), 1) en 2), gespecificeerde opleiding te verstrekken:
- 1) stelt zij voor elk extra luchtvaartterrein een adjunct-hoofd opleiding aan dat verantwoordelijk is voor de in DTO.GEN.210, onder a), 2), i) tot en met iii), bedoelde taken op dat luchtvaartterrein, en
 - 2) waarborgt zij dat er voldoende middelen beschikbaar zijn om op alle luchtvaartterreinen veilig vluchten te kunnen uitvoeren, overeenkomstig de eisen van deze bijlage (Deel-DTO).

DTO.GEN.260 Theorieonderwijs

- a) Een DTO mag het theorieonderwijs ter plaatse verstrekken of gebruikmaken van leren op afstand.
- b) Een DTO dient toe te zien op de vorderingen van elke cursist die theorieonderwijs volgt en deze bij te houden.

▼ M7

DTO.GEN.270 Jaarlijkse interne evaluatie en jaarlijks activiteitenverslag

Een DTO dient het volgende te doen:

- a) een jaarlijkse interne evaluatie uitvoeren van de in DTO.GEN.210 gespecificeerde taken en verantwoordelijkheden en een verslag van die evaluatie opstellen;
- b) een jaarlijks activiteitenverslag opstellen;
- c) het verslag van de jaarlijkse interne evaluatie en het jaarlijks activiteitenverslag indienen bij de bevoegde autoriteit tegen de door die autoriteit vastgestelde datum.

▼ **M7***Aanhangsel 1 van bijlage VIII (Deel-DTO)***VERKLARING**

overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie

 Oorspronkelijke verklaring Kennisgeving van wijzigingen ⁽¹⁾ — DTO-referentienummer:

1.	Gedeclareerde opleidingsorganisatie (DTO) Naam:
2.	Kantooradres(sen) Contactgegevens (adres, telefoonnummer, e-mailadres) van de hoofdvestiging van de DTO:
3.	Personeel Naam en contactgegevens (adres, telefoonnummer, e-mailadres) van de vertegenwoordiger van de DTO: Naam en contactgegevens (adres, telefoonnummer, e-mailadres) van het hoofd opleiding en, indien van toepassing, de adjunct-hoofden opleiding van de DTO:
4.	Reikwijdte van de opleiding Lijst van alle aangeboden opleidingen: Lijst van alle opleidingsprogramma's die worden gebruikt om de opleiding te verstrekken (de verklaring moet vergezeld gaan van de nodige documenten) of, in het geval zoals bedoeld in DTO.GEN.230, onder d), van bijlage VIII (Deel-DTO) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, referenties van alle goedgekeurde opleidingshandboeken die worden gebruikt om de opleiding te verstrekken:
5.	Opleidingsluchtvaartuigen en FSTD's Lijst van voor de opleiding gebruikte luchtvaartuigen: Lijst van voor de opleiding gebruikte gekwalificeerde FSTD's (indien van toepassing, lettercode zoals aangegeven op het kwalificatiecertificaat):
6.	Luchtvaartterrein(en) en exploitatievestiging(en) Contactgegevens (adres, telefoonnummer, e-mailadres) van alle luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen die door de DTO worden gebruikt om opleiding te verstrekken:
7.	Beoogde begindatum van de opleiding:
8.	Aanvraag voor de goedkeuring van standaardisatiecursussen voor examinerator en herhalingsseminars (indien van toepassing) <input type="checkbox"/> De DTO vraagt hierbij goedkeuring aan voor het (de) bovengenoemde opleidingsprogramma(s) voor cursussen voor examinerator voor zweefvliegtuigen of luchtballonnen overeenkomstig DTO.GEN.110, onder b), en DTO.GEN.230, onder c), van bijlage VIII (Deel-DTO) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011.

▼ **M12**9. **Verklaring**

De DTO heeft een veiligheidsbeleid opgesteld overeenkomstig bijlage VIII (deel DTO) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en met name DTO.GEN.210, onder a), punt 1, ii), en past dat beleid toe tijdens alle opleidingsactiviteiten waarop de verklaring betrekking heeft.

De DTO voldoet en zal tijdens alle opleidingsactiviteiten waarop de verklaring betrekking heeft, blijven voldoen aan de essentiële eisen van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/1139 en de vereisten van bijlage I (deel FCL) en bijlage VIII (deel DTO) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie en de vereisten van bijlage III (deel BFCL) bij Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie en bijlage III (deel SFCL) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de Commissie.

Wij bevestigen dat alle informatie in deze verklaring, met inbegrip van de bijlagen (indien van toepassing), volledig en correct is.

Naam, datum en handtekening van de vertegenwoordiger van de DTO.

Naam, datum en handtekening van het hoofd opleiding van de DTO.

▼ **M7**

⁽¹⁾ In het geval van wijzigingen moeten alleen punt 1 en de velden die de wijzigingen bevatten, worden ingevuld.