

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2015/445 VAN DE COMMISSIE

van 17 maart 2015

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 voor wat technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen betreft

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG ⁽¹⁾, en met name artikel 7, lid 6, en artikel 8, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie ⁽²⁾ zijn technische en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen vastgelegd.
- (2) Een aantal lidstaten heeft vastgesteld dat bepaalde eisen van Verordening (EU) nr. 1178/2011 leiden tot een onredelijke en onevenredige administratieve of economische belasting voor henzelf of voor belanghebbenden; zij hebben meegedeeld dat zij voornemens zijn afwijkingen van bepaalde eisen toe te staan overeenkomstig artikel 14, lid 6, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (3) Deze voorgestelde goedkeuringen voor afwijkingen zijn geanalyseerd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, wat heeft geleid tot een aanbeveling aan de Commissie over de overeenstemming van de voorgestelde goedkeuringen met de toepasselijke voorwaarden.
- (4) De lidstaten en de belanghebbenden uit de sector „general aviation” hebben ook bepaalde eisen geïdentificeerd die als onevenredig met de desbetreffende activiteiten en de daaraan verbonden risico's worden beschouwd.
- (5) In Verordening (EU) nr. 1178/2011 zijn voort ook een aantal redactionele fouten geconstateerd die hebben geleid tot onbedoelde moeilijkheden bij de tenuitvoerlegging.
- (6) Daarom moeten de voorschriften van Verordening (EU) nr. 1178/2011 worden gewijzigd om de afwijkingen met duidelijke gevolgen voor de regelgeving in te voeren, om bepaalde verzachtende maatregelen voor de „general aviation” in te voeren en om bepaalde redactionele fouten te corrigeren.
- (7) Op basis van feedback van de lidstaten en belanghebbenden is voorts ook vastgesteld dat de eisen van bijlage VII van Verordening (EU) nr. 1178/2011 mogelijk niet in verhouding staan tot de activiteiten en de daaraan verbonden risico's van opleidingsorganisaties die alleen opleidingen verzorgen voor het verkrijgen van het bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger, het bewijs van bevoegdheid als privépiloot, het bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen en het bewijs van bevoegdheid voor zweefvliegtuigen.

⁽¹⁾ PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

⁽²⁾ 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 (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

- (8) De lidstaten en belanghebbenden zijn het er over eens dat meer tijd moet worden geboden om regels op te stellen die beter zijn aangepast aan de activiteiten van de sector „general aviation”, zonder de veiligheidsnormen te verlagen.
- (9) Om de nodige tijd te bieden voor het opstellen van deze regels, moet bovendien de datum van toepassing van de bepalingen van bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 voor opleidingsorganisaties die alleen opleidingen verzorgen voor nationale vergunningen die in aanmerking komen om te worden omgezet in bewijzen van bevoegdheid als recreatief vlieger, bewijzen van bevoegdheid voor luchtballonnen en bewijzen van bevoegdheid voor zweefvliegtuigen overeenkomstig deel-FCL, worden uitgesteld tot 8 april 2018.
- (10) Verordening (EU) nr. 1178/2011 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (11) Aangezien Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie ⁽¹⁾, waarbij Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt gewijzigd, een autonome bepaling bevat inzake de datum van toepassing van de bepalingen van bijlagen VI en VII bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, moet deze verordening eveneens worden gewijzigd om rechtszekerheid en duidelijkheid te garanderen.
- (12) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 opgerichte comité van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie wordt als volgt gewijzigd:

1) In artikel 8 wordt lid 1 vervangen door:

„1. Onverminderd artikel 12 van Verordening (EG) nr. 216/2008 mogen de lidstaten, voor zover er tussen de Unie en een derde land geen overeenkomsten zijn gesloten met betrekking tot de afgifte van bewijzen van bevoegdheid als piloot, de bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten van derde landen en de bijbehorende medische certificaten die door of namens derde landen zijn afgegeven, accepteren overeenkomstig de bepalingen van bijlage III bij deze verordening.”.

2) Artikel 10 bis, lid 3, wordt vervangen door:

„3. JAR-conforme opleidingsorganisaties mogen opleidingen verstrekken voor het verkrijgen van een bewijs van bevoegdheid als privépiloot overeenkomstig deel-FCL (PPL), voor de bijbehorende bevoegdverklaringen die zijn opgenomen in de registratie, en voor een bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL) tot 8 april 2018, zonder dat zij hoeven te voldoen aan de bepalingen van bijlagen VI en VII, voor zover ze vóór 8 april 2015 zijn geregistreerd.”.

3) Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

„2. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen lidstaten beslissen de volgende bepalingen van bijlage I niet toe te passen tot 8 april 2015:

- a) de bepalingen betreffende bewijzen van bevoegdheid voor powered-lift luchtvaartuigen en luchtschepen;
- b) de bepalingen van punt FCL.820;
- c) in het geval van helikopters, de bepalingen van sectie 8 van subdeel J;
- d) de bepalingen van sectie 11 van subdeel J.”;

b) het volgende lid 2 bis wordt ingevoegd:

„2 bis. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen lidstaten beslissen de volgende bepalingen van bijlage I niet toe te passen tot 8 april 2018:

- a) de bepalingen betreffende bewijzen van bevoegdheid voor zweefvliegtuigen en luchtballonnen;
- b) de bepalingen van subdeel B;

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 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 (PB L 100 van 5.4.2012, blz. 1).

- c) de bepalingen van de punten FCL.800, FCL.805, FCL.815;
- d) de bepalingen van sectie 10 van subdeel J.”;
- c) lid 4 wordt vervangen door:

„4. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen de lidstaten beslissen de bepalingen van deze verordening tot 8 april 2016 niet toe te passen op piloten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid en bijbehorend medisch certificaat dat is afgegeven door een derde land dat betrokken is bij de niet-commerciële exploitatie van de in artikel 4, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde luchtvaartuigen.”.
- 4) Bijlagen I, II, III, VI en VII worden gewijzigd overeenkomstig de bijlagen bij deze verordening.

Artikel 2

In Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie wordt artikel 2, lid 2, onder f), geschrapt.

Artikel 3

1. Deze verordening treedt in werking op 8 april 2015.
2. In afwijking van lid 1 zijn de wijzigingen in de bepalingen van FCL.315.A, FCL.410.A en FCL.725.A van bijlage I van toepassing met ingang van 8 april 2018.
3. In afwijking van lid 1 kunnen de lidstaten besluiten om de bepalingen van bijlagen VI en VII voor opleidingsorganisaties die alleen opleidingen verzorgen voor het verkrijgen van een nationale vergunning die overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EU) nr. 1178/2011 kan worden omgezet in een bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL), een bewijs van bevoegdheid als zweefvlieger (SPL) of een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen (BPL) overeenkomstig deel-FCL niet toe te passen tot en met 8 april 2018.

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

Gedaan te Brussel, 17 maart 2015.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE I

Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) FCL.065 wordt vervangen door:

„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.
- b) 65 jaar. Behalve in het geval van een houder van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen of zweefvliegtuigen, mag de houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt, niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.
- c) 70 jaar. De houder van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen of zweefvliegtuigen die de leeftijd van 70 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als bestuurder van een luchtballon of zweefvliegtuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.”.

2) FCL.105.B wordt vervangen door:

„FCL.105.B LAPL(B) — Bevoegdheden

Houders van een LAPL voor luchtballonnen zijn bevoegd om op te treden als PIC op luchtballonnen of luchtschepen met hete lucht met een maximale balloncapaciteit van 3 400 m³ of gasballonnen met een maximale balloncapaciteit van 1 260 m³, en met maximaal 3 passagiers aan boord, zodat nooit meer dan 4 personen aan boord van de luchtballon zijn.”.

3) In FCL.210.A wordt punt a) vervangen door:

- „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 luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.”.

4) FCL.230.B wordt vervangen door:

„FCL. 230.B BPL — Eisen inzake recentheid

- a) Houders van een BPL mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid enkel uitoefenen wanneer ze gedurende de afgelopen 24 maanden ten minste het onderstaande hebben voltooid in één klasse van luchtballonnen:
 - 1) 6 uur vliegtijd als PIC, met inbegrip van 10 starts en landingen, en
 - 2) 1 opleidingsvlucht met een instructeur in een luchtballon van de toepasselijke klasse;
 - 3) als bovendien de bestuurder gekwalificeerd is om met meer dan één klasse ballon te vliegen, moet hij, om zijn bevoegdheden in de andere klasse uit te oefenen, ten minste 3 uur vliegtijd hebben voltooid in die klasse gedurende de afgelopen 24 maanden, met inbegrip van 3 starts en landingen.
- b) Houders van een BPL mogen alleen gebruikmaken van een luchtballon van dezelfde groep als de luchtballon waarmee de opleidingsvlucht is voltooid of een luchtballon van een groep met een kleinere balloncapaciteit;
- c) Houders van een BPL die niet voldoen aan de eisen onder a) moeten, alvorens ze de uitoefening van hun bevoegdheden hervatten:
 - 1) met succes een bekwaamheidsproef afleggen met een examiner in een luchtballon van de desbetreffende klasse, of
 - 2) de extra vliegtijd of starts en landingen uitvoeren, met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, om te voldoen aan de eisen onder a).

- d) In het geval van c), onder 1), mogen houders van een BPL alleen gebruikmaken van een luchtballon van dezelfde groep als de luchtballon waarmee de bekwaamheidsproef is afgelegd of een luchtballon van een groep met een kleinere balloncapaciteit.”
- 5) In subdeel D van sectie 2 „Specifieke eisen voor de categorie vleugelvliegtuigen” wordt het volgende punt FCL.315.A CPL — Opleidingscursus toegevoegd:

„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.”

- 6) In FCL.410.A wordt punt a) vervangen door:
- „a) Cursus. Een kandidaat voor een MPL moet een opleidingscursus voor theoriekennis en vlieg instructie hebben gevolgd aan een ATO in overeenstemming met aanhangsel 5 van dit deel. De theoriekennis en vlieg instructie voor de afgifte van een MPL omvatten opleiding voor het voorkomen en herstellen van storingen.”
- 7) Aan FCL.725.A wordt het volgende punt c) toegevoegd:
- „c) Meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen. De opleidingscursus voor de afgifte van een typebevoegdverklaring voor een meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig moet theoriekennis en vlieg instructie omvatten met betrekking tot het voorkomen en herstellen van storingen.”
- 8) In FCL.740.A wordt punt b) vervangen door:
- „b) Verlenging van klassebevoegdverklaringen voor éénvlieger-gecertificeerde éénmotorige vleugelvliegtuigen.
- 1) Klassebevoegdverklaring voor vleugelvliegtuigen met enkele zuigermotoren en bevoegdverklaringen voor TMG's. Voor de verlenging van een klassebevoegdverklaring voor een éénvlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig met enkele zuigermotor of TMG moet de kandidaat:
 - 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 examiner, 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 éénmotorige 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.”
- 9) In FCL.825 wordt punt g), onder 6), vervangen door:
- „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.”

10) Aan FCL.915 wordt het volgende punt d) toegevoegd:

„d) Met betrekking tot vrijstellingen voor andere types wordt rekening gehouden met de relevante elementen die gedefinieerd zijn in de gegevens voor operationele geschiktheid, in overeenstemming met deel 21.”.

11) Het volgende punt FCL.945 wordt toegevoegd:

„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.”.

12) FCL.910.TRI wordt als volgt gewijzigd:

a) punt b) wordt vervangen door:

„b) TRI voor vleugelvliegtuigen en voor powered-lift luchtvaartuigen — TRI(A) en TRI(PL). De bevoegdheden van een TRI 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 gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgesteld in overeenstemming met deel 21, worden de bevoegdheden van de TRI uitgebreid naar andere types wanneer de TRI:

- 1) binnen de twaalf maanden voorafgaand aan de aanvraag ten minste 15 routesectoren heeft uitgevoerd, met inbegrip van starts en landingen met het betreffende luchtvaartuigtype, waarvan 7 sectoren in een FFS mogen worden uitgevoerd;
- 2) de onderdelen technische opleiding en vlieg instructie heeft afgerond van de relevante TRI-opleiding;
- 3) geslaagd is voor de betreffende secties van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 teneinde ten overstaan van een FIE of een TRE, gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K, aan te tonen dat hij bekwaam is om een bestuurder 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.”;

b) punt c), onder 1), wordt vervangen door:

„c) TRI voor helikopters — TRI(H).

- 1) De bevoegdheden van een TRI(H) zijn beperkt tot het type van helikopter waarmee de vaardigheidstest voor de afgifte van het TRI-certificaat is afgelegd. Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn vastgesteld in overeenstemming met deel 21, worden de bevoegdheden van de TRI uitgebreid naar andere types wanneer de TRI:
 - i) het gepaste technische deel van de TRI-cursus heeft voltooid in het betreffende helikoptertype of in een FSTD die representatief is voor dat type;
 - ii) ten minste 2 uur vlieg instructie heeft uitgevoerd op het betreffende type, onder toezicht van een adequaat gekwalificeerde TRI(H), en
 - iii) geslaagd is voor de betreffende sectie van de beoordeling van vakbekwaamheid in overeenstemming met FCL.935 teneinde ten overstaan van een FIE of een TRE, gekwalificeerd in overeenstemming met subdeel K, aan te tonen dat hij bekwaam is om een bestuurder 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.”.

13) Aan punt a) van FCL.905.CRI wordt het volgende punt 3) toegevoegd:

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

14) In FCL.1005 wordt punt a), onder 1), vervangen door:

„1) wanneer ze aan de kandidaat meer dan 25 % van de vereiste vlieg instructie hebben gegeven voor het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat waarvoor de vaardigheidstest of beoordeling van vakbekwaamheid wordt afgelegd, of”.

15) Aan FCL.1005.CRE wordt het volgende punt c) toegevoegd:

„c) vaardigheidstests voor het uitbreiden van de bevoegdheden van LAPL(A) naar een andere klasse of variant van vleugelvliegtuig.”.

16) Aanhangsel 1, sectie A, wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

„A. VRIJSTELLING VAN THEORIEKENNIS VOOR DE AFGIFTE VAN EEN BEWIJS VAN BEVOEGDHEID — OVERBRUGGINGSONDERWIJS- EN EXAMENEISEN”;

b) punt 1.2 wordt vervangen door:

„1.2. Onverminderd de bovenstaande alinea moet de houder van een bewijs van bevoegdheid in een andere categorie luchtvaartuig voor de afgifte van een LAPL, PPL, BPL of SPL theorieonderwijs volgen en slagen voor het theorie-examen op het geschikte niveau voor de volgende onderwerpen:

- Beginselen van het vliegen,
- Operationele procedures,
- Vluchtprestaties en -planning,
- Algemene kennis van het luchtvaartuig,
- Navigatie.”;

c) het volgende punt 1.4 wordt toegevoegd:

„1.4. Onverminderd punt 1.2 moet de houder van een LAPL(S) met TMG-uitbreiding voor de afgifte van een LAPL(A) aantonen dat hij over een passend niveau van theoriekennis beschikt voor de klasse éénmotorige zuigervliegtuigen (land), overeenkomstig FCL.135.A, onder a), punt 2).”.

17) Aanhangsel 6, sectie A, punt 1, onder a), wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 1 wordt vervangen door:

„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.”;

b) punt 6 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a), onder i), punt B), wordt vervangen door:

„B) eerdere ervaring met instrumentvliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen, ingevolge een bevoegdverklaring voor vliegen onder IFR en in IMC;”;

ii) punt b), onder i), punt B), wordt vervangen door:

„B) eerdere ervaring met instrumentvliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen, ingevolge een bevoegdverklaring voor vliegen onder IFR en in IMC.”.

18) Aanhangsel 9, sectie A, punten 4 en 5, worden vervangen door:

„4. Tenzij anders bepaald in de gegevens voor operationele geschiktheid, vastgesteld in overeenstemming met deel 21, 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 gegevens voor operationele geschiktheid vastgelegd in overeenstemming met deel 21.

5. Behalve in het geval van vaardigheidstests voor de afgifte van een ATPL, wanneer dusdanig gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die in overeenstemming met deel 21 voor het specifieke luchtvaartuig zijn vastgesteld, mag vrijstelling worden gegeven voor items van de vaardigheidstest die gemeenschappelijk zijn met andere types of varianten waarvoor de bestuurder is gekwalificeerd.”.

BIJLAGE II

Bijlage II, sectie A, punt 1, onder d), van Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt vervangen door:

„d) voldoen aan de eisen in de onderstaande tabel:

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bevoegdheidsbewijs conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 als PIC op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	ATPL(A)	Niet van toepassing	a)
ATPL(A)	> 1 500 op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	als in c), onder 4)	als in c), onder 5)	b)
ATPL(A)	> 500 op meervlieger-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, onder b) ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.A, onder c)	CPL/IR(A) met vrijstelling ATPL-theorie	Niet van toepassing	d)
CPL/IR(A)	> 500 op meervlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen, of bij meervliegerbediening op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen CS-23-commutercategorie of gelijkwaardig overeenkomstig de eisen van deel CAT en deel ORO voor commercieel vervoer door de lucht	i) slagen voor een examen over ATPL(A)-kennis in de lidstaat die het bevoegdheidsbewijs afgeeft (*) ii) voldoen aan overige eisen van FCL.720.A, onder c)	CPL/IR(A) met vrijstelling ATPL-theorie	Niet van toepassing	e)
CPL/IR(A)	> 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Geen	CPL/IR(A) met klasse-/typebevoegdverklaring beperkt tot éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Verkrijgen van typebevoegdverklaring voor meervliegers conform Deel FCL	f)

Nationaal bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Overige eisen	Vervangend bevoegdheidsbewijs conform Deel FCL en voorwaarden (waar van toepassing)	Schrappen van voorwaarden	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Blijk geven van voldoende kennis van vluchtplanning en -prestaties voor CPL/IR-niveau	Als in 4), onder f)	Als in 5), onder f)	g)
CPL(A)	> 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	Aantekening voor nachtvliegen, indien van toepassing	CPL(A) met type-/klassebevoegdverklaring beperkt tot éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen		h)
CPL(A)	< 500 als PIC op éénvlieger-gecertificeerde vleugelvliegtuigen	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), onder 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, onder b)	j)
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 meervlieger-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 meervlieger-gecertificeerd vleugelvliegtuig behoeven, moeten ze voldoen aan kolom (3), rij e), onder i), van bovenstaande tabel.”

BIJLAGE III

Bijlage III bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) In sectie A „VALIDERING VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID” wordt punt 3, onder f), vervangen door:

„f) in het geval van helikopters, voldoen aan de eisen wat betreft ervaring zoals uiteengezet in de onderstaande tabel:

Bewijs van bevoegdheid	Totaal aantal uren vliegervaring	Bevoegdheden	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) geldige IR	> 1 000 uur als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als PIC in VFR- en IFR-operaties	a)
ATPL(H) geen IR-bevoegdheden	> 1 000 uur als PIC op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als PIC in VFR-operaties	b)
ATPL(H) geldige IR	> 1 000 uur als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als tweede bestuurder in VFR- en IFR-operaties	c)
ATPL(H) geen IR-bevoegdheden	> 1 000 uur als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als tweede bestuurder in VFR-operaties	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 uur als bestuurder op meervlieger-gecertificeerde helikopters	Commercieel luchtvervoer in meervlieger-gecertificeerde helikopters als tweede bestuurder	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 uur als PIC in commercieel luchtvervoer sinds het behalen van een IR	Commercieel luchtvervoer in éénvlieger-gecertificeerde helikopters als PIC	f)
ATPL(H) met of zonder IR-bevoegdheden, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 uur in helikopters, met uitzondering van helikopters die zijn gecertificeerd onder CS-27/29 of gelijkwaardig, inclusief 200 uur in de rol waarvoor aanvaarding wordt verlangd, en 50 uur in die rol in de afgelopen twaalf maanden	Uitoefening van bevoegdheden in helikopters in andere operaties dan commercieel luchtvervoer	g)

(*) Houders van een CPL(H)/IR op meervlieger-gecertificeerde helikopters moeten vóór de aanvaarding hebben aangetoond dat zij kennis op ICAO ATPL(H)-niveau bezitten.”.

2) In sectie A „VALIDERING VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID” wordt punt 6, onder b), vervangen door:

„b) direct of indirect in dienst zijn bij een fabrikant van luchtvaartuigen of bij een luchtvaartautoriteit.”.

3) Aan sectie A „VALIDERING VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID” worden de volgende punten 7 en 8 toegevoegd:

„7. Niettegenstaande de bepalingen van de bovenstaande paragrafen, mogen de lidstaten, voor wedstrijd- of demonstratievluchten van beperkte duur, een door een derde land afgegeven bewijs van bevoegdheid aanvaarden waarbij de houder gemachtigd wordt de rechten van een PPL, SPL of BPL uit te oefenen, voor zover:

- a) de organisator van de wedstrijd- of demonstratievluchten, voorafgaand aan het evenement, voldoende bewijzen verstrekt aan de bevoegde autoriteit van de manier waarop hij garandeert dat de bestuurder vertrouwd is met de relevante veiligheidsinformatie en van de manier waarop hij alle met de vluchten gepaard gaande risico's beheerst, en
- b) de aanvrager houder is van een passend bewijs van bevoegdheid, medisch certificaat en bijbehorende bevoegdverklaringen of kwalificaties afgegeven conform bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago;

8. Niettegenstaande de bepalingen van de bovenstaande paragrafen, mogen lidstaten een PPL, SPL of BPL aanvaarden dat conform de eisen van bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago door een derde land is afgegeven voor maximaal 28 dagen per kalenderjaar voor specifieke niet-commerciële activiteiten, voor zover de aanvrager:
- a) houder is van een passend bewijs van bevoegdheid, medisch certificaat en bijbehorende bevoegdverklaringen of kwalificaties afgegeven conform bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago, en
 - b) ten minste één vlucht heeft voltooid met een gekwalificeerde instructeur alvorens de specifieke taken van beperkte duur uit te voeren.”.
-

BIJLAGE IV

Bijlage VI bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) In ARA.GEN.305 wordt het volgende punt c bis) ingevoegd:

„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 tijdperiode zoals gedefinieerd in ARA.GEN.350, onder d), punt 2).”.

2) Aan ARA.FCL.200 wordt het volgende punt d) toegevoegd:

„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 zuiger-vliegtuigen of TMG's te verlengen.”.

3) Het volgende punt ARA.MED.330 wordt toegevoegd:

„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.
- 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.”.
- 4) Aanhangsel I wordt vervangen door:

„Aanhangsel I

Bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning

Het door een lidstaat overeenkomstig Deel-FCL afgegeven bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning moet in overeenstemming zijn met de volgende specificaties:

- 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;
 - 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” en een code bestaande uit Arabische cijfers en/of Latijnse letters;
 - 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:
 - XII) bevoegdverklaringen en certificaten: klassecertificaten, typecertificaten, certificaten van instructeur enz., met vervaldatum. Rechten inzake radiotelefonie (R/T) mogen op het bewijs van bevoegdheid of op een afzonderlijk certificaat worden vermeld;
 - XIII) opmerkingen: d.w.z. bijzondere aantekeningen betreffende beperkingen en aantekeningen inzake rechten, met inbegrip van aantekeningen betreffende de talenkennis en bevoegdverklaringen voor luchtvaartuigen van bijlage II, wanneer deze voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt, en
 - 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.
- 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>Afgegeven overeenkomstig Deel-FCL</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-lidstatens</p> <p>Paginagrootte: één achtste van A4-formaat</p>
--	--

Bladzijde 2

I	Staat van afgifte	Eisen
III	Nummer van het bewijs van bevoegdheid	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.”.
IV	Naam en voornaam houder	
IVa	Geboortedatum (zie instructies)	Standaarddatumnotatie gebruiken, dd/mm/yyyy 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	

Bladzijde 3

II	Benaming van het bewijs van bevoegdheid, datum van eerste afgifte en landcode	Afkortingen worden gebruikt zoals in Deel-FCL (bv. PPL(H), ATPL(A), enz.) Standaarddatumnotatie gebruiken, dd/mm/jjjj volledig.
IX	Geldigheid: de rechten van het bewijs van bevoegdheid mogen alleen worden uitgeoefend als de houder een geldige medische verklaring heeft voor het desbetreffende recht. De houder van het bewijs van bevoegdheid moet voor identificatiedoeleinden een document met foto bij zich hebben.	Dit document is niet nader bepaald, maar een paspoort is toereikend buiten het grondgebied van de staat die het bewijs van bevoegdheid afgeeft.
XII	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).	
XIII	Opmerkingen: Talenkennis: (ta(a))(en)/niveau/geldigheidsdatum)	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. Aantekeningen betreffende talenkennis, kennisniveau en geldigheidsdatum moeten ook worden opgenomen. In het geval van LAPL: LAPL niet afgegeven overeenkomstig ICAO-normen.

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.”.

- 5) Aanhangsel II, punt 9, van de instructies met betrekking tot het EASA-standaardmodel voor attesten voor cabinebemanning wordt vervangen door:

„Punt 9: „Bevoegde autoriteit” als de bevoegde autoriteit de afgeevende 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.”.

BIJLAGE V

Aan bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, in ORA.GEN.200, wordt het volgende punt c) toegevoegd:

- „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.”
-