



Informatieblad

Reducties op en vrijstelling van vliegopleidingen

Informatieblad voor opleidingsinstellingen over het verlenen van een reductie op of vrijstelling van de opleiding op basis van:

- A. een niet-EU bewijs van bevoegdheid of een door een niet-EU-lidstaat afgegeven bevoegdverklaring of certificaat;
- B. ervaringsuren opgedaan bij een niet afgeronde opleiding.

Introductie

ILT/Luchtvaart ontvangt regelmatig aanvragen voor goedkeuring van opleidingstrajecten die afwijken van de goedgekeurde syllabus, waarbij reductie of vrijstelling gevraagd wordt van het aantal instructie-uren die vereist zijn voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid of een bevoegdverklaring. Het beleid dat ILT/Luchtvaart hiervoor hanteert wordt hieronder uiteengezet.

De Europese regelgeving voor Aircrew (EU Verordening 1178/2011), voor de acceptatie van third country licences (EU Verordening 2020/723) en bijlage 3 bij de Bilateral Aviation Safety Agreement (BASA) tussen de Verenigde Staten (VS) en Europa (EU) geven aanknopingspunten om van de reguliere opleidingseisen af te wijken, waarbij het aan de nationale luchtvaartautoriteit (hier ILT/Luchtvaart) wordt overgelaten om daar nadere invulling aan te geven.

Het doel van dit informatieblad is om inzichtelijk te maken in welke situaties reductie of vrijstelling van de opleidingseis kan worden gegeven en waaruit de reductie kan bestaan.

A. Situaties waarin reductie of vrijstelling wordt toegestaan

1. Conversie van een Private Pilot License (PPL), Balloon Pilot License (BPL), Sailplane Pilot License (SPL), Commercial Pilot License (CPL) of Air Transport Pilot License (ATPL), afgegeven door een niet EU-lidstaat in een PPL, BPL of SPL met een één vlieger klasse- of typebevoegdverklaring (EU Verordening 2020/723 artikel 9)

De houder van het bewijs van bevoegdheid moet voldoen aan de onderstaande minimumeisen voor de betreffende luchtvaartuigcategorie:

- slagen voor een schriftelijk examen in luchtvaartwetgeving en menselijke prestaties;
- slagen voor de PPL-, BPL of SPL-vaardigheidstest, naargelang het geval, conform Part Flight Crew Licensing (FCL), Part Balloon Flight Crew Licensing (BFCL) of Part Sailplane Flight Crew Licensing (SFCL);
- voldoen aan de eisen voor de afgifte van de betreffende klasse- of typebevoegdverklaring;
- houder zijn van ten minste een medisch certificaat klasse 2 in geval van een PPL of een LAPL medisch certificaat in geval van een BPL of SPL, afgegeven conform Part Medisch;
- aantonen van taalvaardigheid Engels overeenkomstig FCL.055 (minimaal LPE level 4);
- tenminste 100 vlieguren hebben voltooid als bestuurder;
- aantonen te beschikken over de bevoegdheid om de radio te bedienen in het bewijs van bevoegdheid afgegeven door de niet EU-Lidstaat of door het afronden van een nationale RT opleiding.

2. Conversie van een ATPL, afgegeven door een niet EU-lidstaat in een ATPL (EU Verordening 2020/723 Artikel 3(c)).

Houders van een door of namens een derde land overeenkomstig bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago afgegeven ATPL, die voldoen aan de ervaringseisen voor de afgifte van een ATPL in de relevante luchtvaartuigcategorie worden vrijgesteld van de eis om een opleiding te volgen vóór het afleggen van de theorie-examens en de vaardigheidstest, op voorwaarde dat het bewijs van bevoegdheid van het derde land een geldige typebevoegdverklaring bevat voor het luchtvaartuig dat zal worden gebruikt voor de ATPL-vaardigheidstest.

3. Reductie op basis van een bewijs van bevoegdheid in de categorie "aeroplane" uitgegeven door de Federal Aviation Administration (FAA). (EU Verordening 2020/723 artikel 3 en de BASA tussen de VS en de EU).

Op grond van een PPL(A), CPL(A) of ATPL(A) uitgegeven door de FAA kan onder voorwaarden een EU PPL(A) worden uitgegeven. Op grond van een Instrument Rating (IR)(A) uitgegeven door de FAA kan onder voorwaarden een EU IR(A) worden verkregen. Op grond van een class Single Engine Piston (SEP) of class Multi Engine Piston (MEP) uitgegeven door de FAA kan onder voorwaarden een EU Class Rating (CR) SEP(A) of EU CR MEP(A) worden verstrekt. Op grond van een bevoegdheid nachtvliegen uitgegeven door de FAA kan een EU Night Rating worden verkregen. Zie bijlage 1 voor meer informatie.

4. Reductie op basis van een niet-EU bewijs van bevoegdheid, zonder toestemming vooraf. (EU Verordening 2020/723 Artikel 3)

Men verzoekt reductie, op basis van een door een niet-EU-lidstaat afgegeven bewijs van bevoegdheid (afgegeven conform ICAO Annex 1), voor bepaalde onderdelen van de opleiding voor een gelijkwaardig bewijs van bevoegdheid of, indien van toepassing, de bevoegdverklaring Instrument Rating.¹

Reductie kan worden gegeven op de cursusduur, het aantal lessen en de specifieke trainingsuren. Aan kandidaten die hiervan gebruik willen maken kan zonder toestemming vooraf de reductie worden verleend met inachtneming van het volgende:

- Theorie-examens en praktijkexamens worden altijd binnen de daarvoor geldende termijnen afgelegd.
- Op de vereiste theorie-instructie wordt geen reductie toegestaan.
- Op de ervaringsuren (de totaal benodigde praktische vliegervaring) wordt geen reductie toegestaan. Wel mogen alle ervaringsuren als eerste bestuurder opgedaan op basis van het buitenlandse bewijs van bevoegdheid (bijvoorbeeld solo-uren) worden meegeteld voor dit totaal. Deze uren behoeven niet tijdens de nieuw te volgen opleiding te zijn gevlogen.
- Op de vereiste instructie-uren wordt een reductie van 50% van de in EU Verordening 1178/2011 genoemde minimum hoeveelheid instructie-uren toegestaan. De reductie kan worden opgevoerd, in stappen van 10% voor elke 200 uren ervaring na het behalen van het buitenlandse bewijs van bevoegdheid of de bevoegdverklaring, tot een maximum van 90%.

Algemene uitgangspunten op basis waarvan deze reductie wordt toegestaan:

- Het te converteren buitenlandse bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring is geldig.
- De opleiding wordt in haar geheel binnen de daarvoor geldende termijnen afgerond.
- De opleidingsinstelling zorgt ervoor dat de resterende uren evenredig worden verdeeld over alle cursusonderdelen.
- De opleidingsinstelling hanteert daarbij als basis de goedgekeurde syllabus voor het bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring.
- De training omvat tenminste alle te examineren onderwerpen tot een voldoende niveau.
- De opleidingsinstelling maakt melding van de reductie in de trainingsfile van de kandidaat.
- Voor afgifte dient de kandidaat te beschikken over het betreffende medisch certificaat afgegeven conform Part Medisch.

5. Reductie op basis van een niet-EU bewijs van bevoegdheid, met toestemming vooraf. (EU Verordening 2020/723 Artikel 3)

¹ Dit artikel is van toepassing op de conversie van bewijzen van bevoegdheid en de Instrument Rating. Dit artikel is niet van toepassing op conversie van bevoegdheden en certificaten die niet zijn benoemd, zoals bijvoorbeeld instructeurscertificaten / instructiebevoegdheden.

Als volgens de kandidaat of opleidingsinstelling meer reductie dan hiervoor genoemd onder A.4 toepasbaar is, kan de opleidingsinstelling een verzoek tot reductie vliegopleiding indienen. De aanvraag moet worden onderbouwd met documentatie, een beoordelingstest van een opleidingsinstelling erkend voor de desbetreffende opleiding en het advies van de opleidingsinstelling.

Het verzoek wordt door de opleidingsinstelling ter beoordeling bij ILT/Luchtvaart ingediend. Aan deze beoordeling zijn kosten verbonden zoals vermeld in artikel 11 van de regeling tarieven voor de luchtvaart 2008 onder "Overige aanvragen per besluit".

6. Aanvaarding van klasse- en typebevoegdverklaringen afgegeven door een niet-EU-lidstaat. (EU Verordening 2020/723 Artikel 3 lid d)

Men verzoekt op basis van een bevoegdverklaring afgegeven door een niet-EU-lidstaat om afgifte van een bevoegdverklaring voor een type of klasse in een door Nederland afgegeven EU Bewijs van Bevoegdheid. De bevoegdverklaring zal worden beperkt tot vliegtuigen of helikopters die in die niet-EU-lidstaat zijn geregistreerd. Deze beperking kan worden opgeheven wanneer de piloot voldoet aan de voorwaarden zoals hieronder genoemd in A.7.

7. Aanvaarding van klasse- en typebevoegdverklaringen afgegeven door een niet-EU-lidstaat. (EU Verordening 2020/723 artikel 10)

Men verzoekt op basis van een geldige bevoegdverklaring afgegeven door een niet-EU-lidstaat om afgifte van een bevoegdverklaring voor een type of klasse in een door Nederland afgegeven EU Bewijs van Bevoegdheid.

Vrijstelling van de opleiding wordt verleend onder de volgende voorwaarden. De kandidaat:

- voldoet aan de ervaringseisen en de toelatingseisen voor de afgifte van de betreffende type- of klassebevoegdverklaring overeenkomstig Part FCL;
- slaagt voor de betreffende vaardigheidstest voor de afgifte van de betreffende type- of klassebevoegdverklaring overeenkomstig Part FCL;
- is als piloot regelmatig actief;
- beschikt over niet minder dan:
 - i) voor klassebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen, 100 uur vliegervaring als piloot in die klasse;
 - ii) voor typebevoegdverklaringen voor vleugelvliegtuigen, 500 uur vliegervaring als piloot in dat type;
 - iii) voor éénmotorige helikopters met een maximale startmassa van 3.175 kg, 100 uur vliegervaring als piloot in dat type;
 - iv) voor alle andere helikopters, 350 uur vliegervaring als piloot in dat type.
- De benodigde training mag door de betrokkene zelf worden bepaald.
- Als een kandidaat bij een opleidingsinstelling enige training wenst te ondergaan, hoeft dit trainingsprogramma niet vooraf te worden goedgekeurd.

8. Afgifte bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaringen o.b.v. een niet afgeronde geïntegreerde opleiding. (EU Verordening 1178/2011 Part-FCL Aanhangsel 3 onder A.5, C.5, D.5, F.5, G.5, I.5 en J.5)

Men verzoekt afgifte van een bewijs van bevoegdheid ondanks dat een geïntegreerde opleiding (ATP, CPL/IR of CPL) niet geheel is afgerond.

Dit kan alleen als een lager bewijs van bevoegdheid, dat wil zeggen een PPL of LAPL met klasse bevoegdverklaring en eventueel de bevoegdverklaring IR (A/H), wordt aangevraagd. Dit wordt toegestaan mits aan de afgifte-eisen voor het lagere bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaring(en) is voldaan.

9. Vrijstelling opleidingseisen voor afgifte van de Competency-Based Instrument Rating of Basic Instrument Rating voor houders van een door een niet EU-Lidstaat uitgegeven geldige IR.

Een kandidaat met een door een niet EU-Lidstaat uitgegeven IR (conform ICAO Annex 1) kan vrijstelling krijgen van de opleiding voor de afgifte van de Competency-Based Instrument Rating (CB-IR) of Basic Instrument Rating (BIR) wanneer hij/zij kan aantonen te voldoen aan de volgende voorwaarden. De kandidaat:

- slaagt voor de vaardigheidstest voor de IR(A) overeenkomstig Part FCL aanhangsel 7;
- toont tijdens de vaardigheidstest ten overstaan van de examiner aan een adequaat niveau van theoretische kennis omtrent luchtvaartwetgeving, meteorologie en vluchtplanning en -prestaties (IR) te hebben verworven;
- beschikt over een minimale ervaring van ten minste 50 uur vliegtijd onder IFR als PIC op vleugelvliegtuigen.

De kandidaat verkrijgt naast de CB-IR of BIR bevoegdverklaring de RT aantekening in het EU brevet, mits de kandidaat de Engelse taalvaardigheid overeenkomstig FCL.055 kan aantonen.

10. Vrijstelling opleidingseisen voor afgifte van de Competency-Based Instrument Rating of Basic Instrument Rating voor houders van een IR uitgegeven door de FAA²

In aanvulling op A.9 geldt het volgende. Een kandidaat met een IR uitgegeven door de FAA die geen gebruik maakt van de conversiemogelijkheden beschreven in A.3 (conversie op grond van de BASA overeenkomst tussen de VS en de EU) kan vrijstelling krijgen van de opleiding voor de afgifte van de CB-IR of BIR wanneer hij/zij kan aantonen tenminste 50 uur vliegtijd (of 25 uur in geval van een BIR) te hebben *onder IFR* als eerste bestuurder op vleugelvliegtuigen.

Op grond van Part FCL bijlage 6 hoofdstuk Aa, paragraaf 8, FCL.835(h) en relevante definities in EU FCL.010, wordt *vliegtijd onder IFR* als actuele vliegtijd onder IFR gelogd in kolom 9 van het format van het EU logboek. Dit verschilt met *instrument vliegtijd* die ook onder VFR kan worden getraind (gesimuleerd IMC).

De FAA regelgeving voor het loggen van vliegtijd (14 CFR § 61.51 – Pilot logbooks) herkent geen *vliegtijd onder IFR*. De FAA regelgeving vereist dat instrument vliegtijd wordt gelogd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen 'dual received', 'simulated' en 'actual'. Hierdoor is het moeilijk om het totaal aantal uren gelogd als *vliegtijd onder IFR* op N-geregistreerde toestellen vast te stellen.

Om deze verschillen tussen de EU en FAA regelgeving te overbruggen voor wat betreft het loggen van vliegtijd onder IFR en instrument vliegtijd die voor de CB-IR en/of BIR vereisten kunnen worden toegepast accepteert ILT voor de bedoelde vrijstelling voor de CB-IR en/of BIR opleiding de volgende vliegtijd die is gelogd:

- IFR uren als eerste bestuurder onder EASA;
- Actual IMC uren als eerste bestuurder onder FAA (voor en na het verkrijgen van de FAA IR);
- IFR-uren onder VMC condities als eerste bestuurder onder FAA (voor en na het verkrijgen van de FAA IR).

Om het aantal VMC IFR uren als eerste bestuurder onder FAA te verantwoorden dient de kandidaat aan te tonen dat IFR vliegplannen zijn ingediend die overeenkomen met de verantwoording in het logboek. Gesimuleerd IMC ('hood') uren, geregistreerd in het FAA logboek, worden alleen geaccepteerd voor de bedoelde verantwoording van IFR uren met bewijs van de ingediende IFR vliegplannen.

B. Situatie waarin GEEN reductie wordt toegestaan

1. Reductie op basis van een niet-EU bewijs van bevoegdheid. (EU Verordening 2020/723 Artikel 3 (a) en (b)).

Reductie op basis van een niet-EU bewijs van bevoegdheid anders dan genoemd onder A.1 tot en met A.10 in dit informatieblad is in de EU regelgeving niet omschreven. Daarom wordt in dergelijke situaties geen reductie toegestaan.

2. Reductie op basis van ervaringsuren bij een niet afgeronde, niet-EU erkende opleiding, anders dan beschreven onder A.3.

² Dit gedeelte is alleen van toepassing op houder van een IR uitgegeven door de FAA die wil converteren naar een CB-IR of BIR en géén gebruik maakt van de conversie beschreven in A.3 (conversie op grond van de BASA overeenkomst tussen de VS en de EU). Dit om te verduidelijken hoe de voorwaarden in Part-FCL voor deze kandidaten moet worden gelezen omdat de FAA een andere wijze van notatie hanteert. Op houders van een IR uitgegeven door een andere third country is de tekst t.a.v. het verkrijgen van een CB-IR of BIR van toepassing zoals weergegeven onder A.9, zonder dat een verdere toelichting noodzakelijk is.

Men verzoekt goedkeuring of reductie op basis van vliegervaring bij een niet-EU erkende vliegopleiding, anders dan beschreven onder A.3. Men is niet in het bezit van een ICAO bewijs van bevoegdheid en/of de betreffende bevoegdverklaring. Dit is in de EU regelgeving niet omschreven. Daarom wordt in dergelijke situaties geen reductie toegestaan.

3. Overstappen naar een andere vlietschool binnen Nederland.

Het is toegestaan dat een kandidaat naar een andere opleidingsinstelling overgaat indien de opleidingen op elkaar aansluiten en beide instellingen door de ILT/Luchtvaart zijn erkend of bij de ILT/Luchtvaart zijn gedeclareerd.

De opleidingsinstelling waar de vliegopleiding wordt afgerond zorgt ervoor dat de eerder gevolgde training samen met de te volgen training minimaal dekkend is voor de eigen goedgekeurde opleiding. In de leerlingenadministratie zal de overgang duidelijk worden gedocumenteerd. Eventueel reeds behaalde theorie-examens blijven geldig, mits de gehele opleiding en de vereiste examens binnen de daarvoor geldende termijnen worden afgerond.

Bij de overstap van een geïntegreerde opleiding naar een andere geïntegreerde opleiding is de "registratie start opleiding" van de eerste opleiding maatgevend voor de resterende termijn waarbinnen de opleiding moet worden afgerond.

De in punt 2 van aanhangsel 3 Part-FCL genoemde toestemming hoeft in deze situaties niet vooraf te worden aangevraagd. Er is hierbij namelijk geen sprake van enige reductie op de opleiding, maar van het één op één overstappen van de ene vlietschool naar de andere. Bij het overstappen moet uiteraard ook daadwerkelijk sprake zijn van een gelijkwaardige opleiding die opleidt voor hetzelfde bewijs van bevoegdheid of dezelfde bevoegdverklaring als waaraan men bij de eerste opleiding was begonnen.

Wel dienen ILT/Luchtvaart en Kiwa, voor aanvang van de opleiding, in kennis te worden gesteld. ILT/Luchtvaart kan voor verificatie het volledige dossier opvragen of beoordelen tijdens één van de toezichtmomenten op locatie.

4. Overstappen naar een vlietschool binnen Nederland vanuit een andere vlietschool binnen de EU.

Het is toegestaan dat een kandidaat naar een andere opleidingsinstelling overgaat als de opleidingen op elkaar aansluiten, de opleidingsinstelling waar de opleiding werd gevolgd door een EU-lidstaat is erkend of in een EU-lidstaat is gedeclareerd en de opleidingsinstelling waar de vliegopleiding wordt afgerond door ILT/Luchtvaart is erkend of bij de ILT/Luchtvaart is gedeclareerd.

Voor deze opleidingen is hetzelfde van toepassing als vermeld onder B.3, met dien verstande dat alle vereiste theorie-examens in één EU-lidstaat afgelegd dienen te worden.

Overige informatie

Alleen in de situatie A.5 moet een onderbouwd opleidingsplan worden aangeboden ter goedkeuring. Als in de overige situaties genoemd in dit informatieblad training wordt vereist, is het niet nodig dat de opleidingsinstelling daarvoor een aparte syllabus ter goedkeuring aanbiedt. De erkende of gedeclareerde opleidingsinstelling moet uiteraard wel beschikken over een goedgekeurde syllabus voor het gevraagde bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring. Deze syllabus wordt door de opleidingsinstelling naar rato toegepast, zodanig dat tenminste alle examenonderdelen naar behoren zijn getraind.

Procedure aanvraag

Wanneer de opleiding is afgerond conform de in dit informatieblad gestelde reductie-eisen geeft de opleidingsinstelling dit aan op het course completion certificate. Het course completion certificate is één van de documenten die worden meegestuurd met het aanvraagformulier dat bij Kiwa (of ILT in geval van zweefvliegbewijzen) moet worden ingediend.

Bij reductie zoals beschreven in de situatie A.5, dient tevens een kopie van de ILT goedkeuring voor de afwijkende reductie te worden toegevoegd bij de aanvraag die bij Kiwa moet worden ingediend.

Afkortingen

ATO	Approved Training Organisation
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
BASA	Bilateral Aviation Safety Agreement
BFCL	Balloon Flight Crew Licensing
BIR	Basic Instrument Rating
BPL	Balloon Pilot Licence
CB-IR	Competency-based Instrument Rating
CPL	Commercial Pilot Licence
CR	Class Rating
EU	Europa ("Member States")
FAA	Federal Aviation Administration
FCL	Flight Crew Licensing
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaart
IMC	Instrument Meteorological Conditions
IR	Instrument Rating
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence
MEP	Multi Engine Piston
MPL	Multi-crew Pilot Licence
PPL	Private Pilot Licence
SEP	Single Engine Piston
SFCL	Sailplane Flight Crew Licensing
SPL	Sailplane Pilot Licence
VFR	Visual Flight Rules
VS	Verenigde Staten

Dit is een uitgave van:

[Inspectie Leefomgeving en Transport](#)

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00

www.ilent.nl

@InspectieLent

Maart 2023

BIJLAGE I – Reductie op basis van een bewijs van bevoegdheid in de categorie “aeroplane” uitgegeven door de Federal Aviation Administration (FAA).

Op grond van Bijlage 3 bij de BASA tussen de VS en de EU is reductie mogelijk van eisen voor het verkrijgen van bepaalde Europese bewijzen van bevoegdheid en/of ratings voor houders van een bewijs van bevoegdheid in de categorie “aeroplane” (vleugelvliegtuigen) uitgegeven door de FAA. Dit is verder gespecificeerd in het bij deze bijlage 3 horende document ‘Technical Implementation Procedures – Licensing’. De betreffende reductiemogelijkheden zijn hieronder uitgewerkt.

Nederlandse brevethouders of kandidaten die een brevet in Nederland wensen aan te vragen dienen de aanvraag in bij Kiwa, waarbij kandidaat aantoont dat hij/zij aan onderstaande voorwaarden voldoet voor zover van toepassing.

1. PPL(A)

Een kandidaat die houder is van een vliegbewijs voor de categorie “Aeroplane”, uitgegeven door de FAA komt in aanmerking voor een EU PPL(A) onder de volgende voorwaarden:

FAA brevet

1. Kandidaat kan aantonen dat hij/zij beschikt over een geldig FAA brevet en is ‘current’ in overeenstemming met de FAA voorschriften. Hiervoor is tenminste een kopie van het brevet en het logboek vereist. Kiwa verifieert de geldigheid van het brevetdocument bij de FAA.
(NB: een ‘Sport and Recreational Pilot Certificate’, TMG rating, Type rating of FAA validatie komt niet in aanmerking voor deze conversie.)

Medisch bewijs

2. Kandidaat beschikt over een geldig FAA medisch bewijs.
(NB: een ‘FAA BasicMed Authorization’ kan niet voor deze conversie worden gebruikt)
3. Kandidaat beschikt tenminste over een geldig EU medisch bewijs klasse II.

Taalvaardigheid

4. Kandidaat beschikt minimaal over een LPE niveau 4, afgegeven in overeenstemming met FCL.055. De aantekening ‘English proficient’ in het FAA bewijs wordt omgezet in een LPE niveau 4. De geldigheidsperiode van deze LPE 4 loopt vanaf de laatst gedocumenteerde ‘flight review’.
(NB: wanneer kandidaat een hoger LPE niveau wenst te verkrijgen kan hij/zij zich melden bij een daartoe bevoegde Language Assessment Body.)

Radio Telefonie (RT)

5. De kandidaat verkrijgt op grond van zijn FAA vliegbewijs voor de categorie “Aeroplane”, de RT aantekening zonder aanvullende voorwaarden in het EU PPL(A).

Theoretische kennis

6. Voorafgaand aan de vaardigheidstest toont de kandidaat de vereiste theorie-kennis in de vakken ‘Air law’ en ‘Communication’ aan bij de examiner.³ Dit kan (1) door middel van het overhandigen van een overzicht van de behaalde theorie-resultaten bij het CBR of een daartoe bevoegde luchtvaartautoriteit in een andere EU Lidstaat, of (2) met een toets af te nemen door een daartoe door ILT aangewezen examiner.⁴
(NB: indien de kandidaat niet slaagt voor het theorie-examen dat wordt afgenomen door de examiner is de kandidaat gezakt voor de vaardigheidstest. Wanneer de kandidaat na twee pogingen niet slaagt voor het theorie-examen afgenomen door de examiner dient de kandidaat aanvullende theorie instructie te ondergaan aan een ATO of DTO bevoegd tot het verzorgen van de PPL(A) theorieopleiding. De kandidaat doet daarna het theorie-

³ Dit wijkt af van de algemene conversie beschreven in A.1 van het informatieblad waarbij theorie-kennis in de vakken luchtvaartwetgeving en menselijke prestaties moet worden aangetoond.

⁴ Ter verduidelijking: als de kandidaat voor de conversie naar een EU PPL(A) een (mondeling) theorie-examen wil combineren met een vaardigheidstest moet dit worden afgenomen door een door ILT aangewezen examiner. Heeft de kandidaat het theorie-examen in de betreffende vakken afgelegd bij het CBR of een daartoe bevoegde luchtvaartautoriteit in een andere EU Lidstaat en de kandidaat kan dit aantonen, dan kan de kandidaat zelf een examiner benaderen.

examen bij het CBR of een daartoe bevoegde luchtvaartautoriteit in een andere EU Lidstaat.)

Vaardigheidstest

7. Kandidaat slaagt voor de PPL(A) vaardigheidstest die door een FE(A) wordt afgenomen in overeenstemming met Part-FCL. De vaardigheidstest wordt afgenomen in de klasse waarvoor de kandidaat de klasse bevoegdheid wenst te verkrijgen (lees CR SEP(land) of CR MEP(land)). Indien de kandidaat op grond van het FAA brevet bevoegd is voor de class SEP(land) en de class MEP(land) en hij/zij doet de vaardigheidstest op de klasse MEP(land), dan is dit dekkend voor de CR SEP(land). Er hoeft in dit geval geen aanvullende vaardigheidstest te worden gedaan om de CR SEP(land) bevoegdheid te verkrijgen. *(NB: voor het verkrijgen van de CR MEP(land) dient de kandidaat ook te voldoen aan de voorwaarden zoals hieronder omschreven onder 'aanvullende voorwaarden Class Rating (CR) MEP'.)*

2. Class Rating (CR) SEP

Is besloten in het verkrijgen van een PPL(A), zoals hierboven omschreven onder Bijlage I.1 van dit informatieblad.

3. Aanvullende voorwaarden Class Rating (CR) MEP

Een houder van een FAA brevet komt in aanmerking voor de single pilot CR MEP(land) in het EU brevet onder de volgende voorwaarden:

(NB: een kandidaat kan dit gelijktijdig met de conversie naar een PPL(A) in het PPL(A) bij laten schrijven of later aan het EU brevet toevoegen.)

FAA brevet

1. Kandidaat is houder van het 'airplane' class privilege 'multi-engine land' in het FAA brevet en is 'current' in overeenstemming met de FAA voorschriften. Kiwa verifieert de geldigheid bij de FAA. *(NB: een CR 'multi-engine' waarvoor in de EU een type rating is vereist komt niet in aanmerking voor conversie. NB: een FAA validatie komt niet in aanmerking voor conversie.);*

Instructie- en ervaringseisen

2. Kandidaat voldoet aan de eisen onder PPL(A) zoals hierboven omschreven onder Bijlage I.1 van dit informatieblad.
3. Kandidaat kan aantonen dat hij/zij voldoet aan de minimale instructie-eisen en ervaringseisen zoals beschreven voor de CR MEP in Part-FCL Subpart H.
4. De vereiste instructie- en ervaringsuren genoemd onder lid 3 mogen zowel in het FAA systeem als in het EU Part-FCL systeem zijn opgedaan. Als de uren zijn opgedaan in het FAA systeem zijn deze conform het FAA systeem gelogd. Als de uren in het EU Part-FCL systeem zijn opgedaan zijn deze conform het EU Part-FCL systeem gelogd. In geval van instructie genoten aan een ATO bevoegd tot het verzorgen van de opleiding voor de CR MEP(land) verstrekt de ATO een course completion certificate waarin is vermeld dat de kandidaat heeft voldaan aan de vereiste instructie uren conform bijlage 3 bij de BASA.
5. Reeds opgedane instructie- en ervaringsuren worden als volgt gecrediteerd:
 - o De vereiste 70 uur vliegervaring als PIC op vleugelvliegtuigen mag zowel in het FAA systeem als in het EU Part-FCL systeem zijn opgedaan, of een combinatie van beide.
 - o Het theorie-examen en de minimaal vereiste 7 uur theorie-instructie in 'multi-engine operations' mag worden vervangen door vergelijkbare theorie-instructie in het FAA systeem. Kandidaten die houder zijn van (1) een geldig FAA instructeurscertificaat met het privilege instructie te geven in 'multi-engine operations' of (2) een geldige FAA 'multi-engine type rating', krijgen vrijstelling van de vereiste theorie-instructie en het theorie-examen;
 - o De minimaal vereiste 2 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht in 'single-pilot multi engine operations' onder normale condities en de minimaal vereiste 3 uur en 30 minuten dubbelbesturingsonderricht in 'engine failure procedures' en 'asymmetric flight techniques' mag middels vergelijkbaar dubbelbesturingsonderricht worden opgedaan in het FAA systeem of met vergelijkbare vliegervaring als PIC op 'single-pilot multi-engine airplanes'.
 - o De kandidaat die, wanneer hij/zij de CR MEP wenst te converteren, nog niet volledig heeft voldaan aan de hierboven genoemde instructie- en ervaringsuren in

het FAA systeem rondt de ontbrekende instructie af in overeenstemming met Part-FCL aan een ATO bevoegd tot het verzorgen van de opleiding CR MEP(land)⁵.

4. Night Rating

Een houder van een FAA brevet komt in aanmerking voor de Night Rating(A) in het EU brevet onder de volgende voorwaarden:

(NB: een kandidaat kan dit gelijktijdig met de conversie naar een PPL(A) in het PPL(A) bij laten schrijven of later aan het EU brevet toevoegen.)

FAA brevet

1. Kandidaat is houder van het privilege voor nachtvliegen in het geldig FAA brevet *(NB: dit is herkenbaar aan het ontbreken van de beperking van privileges voor nachtvliegen)* en is 'current' in overeenstemming met de FAA voorschriften. Kiwa verifieert de geldigheid bij de FAA. *(NB: een FAA validatie komt niet in aanmerking voor conversie.)*

Medisch bewijs

2. Kandidaat beschikt over een geldig FAA medisch bewijs. *(NB: een 'FAA BasicMed Authorization' kan niet voor deze conversie worden gebruikt.)*
3. Kandidaat beschikt tenminste over een geldig EU medisch bewijs klasse II met de bevoegdheid tot nachtvliegen.

Instructie- en ervarings-eisen

4. Kandidaat beschikt over minimaal 5 uur vliegtijd in vleugelvliegtuigen gedurende de nacht. Deze 5 uur omvat tenminste:
 - o 3 uur dubbelbesturingsonderricht; en
 - o minimaal 1 uur overland navigatie met tenminste 1 overlandvlucht van tenminste 50 km (27NM) (uitgevoerd onder dubbelbesturingsonderricht) en 5 solo starts en 5 solo landingen waarbij het vliegtuig tot volledige stilstand is gebracht.
5. De vereiste instructie- en ervaringsuren mogen zowel in het FAA systeem als in het EU Part-FCL systeem zijn opgedaan of in een combinatie van beide. In geval de uren zijn opgedaan in het FAA systeem zijn deze conform het FAA systeem gelogd. In geval de uren in het EU Part-FCL systeem zijn opgedaan zijn deze conform het EU Part-FCL systeem gelogd. In geval van instructie door een ATO of DTO bevoegd tot het verzorgen van de opleiding voor de Night Rating (A) verstrekt de ATO of DTO een course completion certificate waarin is vermeld dat de kandidaat heeft voldaan aan de vereiste instructie uren conform bijlage 3 bij de BASA.
6. De kandidaat die, wanneer hij/zij de Night Rating wenst te converteren, nog niet volledig heeft voldaan aan de hierboven genoemde instructie- en ervaringsuren in het FAA systeem rondt de ontbrekende instructie af in overeenstemming met Part-FCL aan een ATO of DTO bevoegd tot het verzorgen van de opleiding voor de Night Rating(A)⁶.

5. Instrument Rating

Een houder van een FAA brevet komt in aanmerking voor de IR(A) in het EU brevet onder de volgende voorwaarden:

(NB: een kandidaat kan dit gelijktijdig met de conversie naar een PPL(A) in het PPL(A) bij laten schrijven of later aan het EU brevet toevoegen.)

FAA brevet

1. Kandidaat toont aan te beschikken over een geldige IR in het FAA brevet en is 'current' in overeenstemming met de FAA voorschriften. Hiervoor is tenminste een kopie van het brevet en het logboek vereist. Kiwa verifieert de geldigheid van de IR indien nodig bij de FAA.

⁵ De verantwoording van de ontvangen instructie bevat tenminste het type luchtvaartuig waarop de training heeft plaatsgevonden, de registratie, het aantal vluchten, het totaal ontvangen instructie-uren, ontvangen instrument vliegtijd onder instructie en de oefeningen die tijdens de instructie zijn afgerond zoals opgenomen in het trainingsprogramma/de syllabus van de ATO. De ATO bewaart deze documentatie tenminste 3 jaar nadat de training is afgerond.

⁶ De verantwoording van de ontvangen instructie bevat tenminste het type luchtvaartuig waarop de training heeft plaatsgevonden, de registratie, het aantal vluchten, het totaal ontvangen instructie-uren, ontvangen instrument vliegtijd onder instructie en de oefeningen die tijdens de instructie zijn afgerond zoals opgenomen in het trainingsprogramma/de syllabus van de ATO of DTO. De ATO of DTO bewaart deze documentatie tenminste 3 jaar nadat de training is afgerond.

(NB: een IR verkregen als 'Instrument Rating Foreign Pilot' en/of een FAA validatie komt niet in aanmerking voor deze conversie.)

Medisch bewijs

2. Kandidaat beschikt over een geldig FAA medisch bewijs.
(NB: een FAA 'BasicMed Authorization' kan niet voor deze conversie worden gebruikt.)
3. Kandidaat beschikt tenminste over een geldig EU medisch bewijs klasse II met de bevoegdheid voor instrument vliegen.

Taalvaardigheid

4. Kandidaat beschikt minimaal over een LPE niveau 4, afgegeven in overeenstemming met FCL.055. De aantekening 'English proficient' in het FAA bewijs wordt omgezet in een LPE niveau 4. De geldigheidsperiode van deze LPE 4 loopt vanaf de laatst gedocumenteerde 'flight review'.
(NB: wanneer kandidaat een hoger LPE niveau wenst te verkrijgen kan hij/zij zich melden bij een daartoe bevoegde Language Assessment Body)

Radio Telefonie (RT)

5. De kandidaat beschikt over een geldige IR in het FAA brevet en verkrijgt op grond daarvan de RT aantekening in het EU brevet.

Theoretische kennis

6. Kandidaat toont aan te beschikken over de vereiste theorie-kennis in de vakken 'Air law', 'Flight planning and monitoring' en 'Communications' op het niveau van de IR⁷ ⁸. Kandidaat toont dit als volgt aan⁹:
 - o Door middel van behaalde schriftelijke theorie-examens¹⁰ afgenomen door het CBR of een daartoe bevoegde luchtvaartautoriteit in een andere EU Lidstaat (kandidaat overlegt het examen resultaat aan de examinerator bij de vaardigheidstest);
 - o Wanneer de kandidaat beschikt over 50 uur IFR vliegtijd als PIC op vleugelvliegtuigen kan hij/zij de vereiste theorie-kennis ook voorafgaand aan de vaardigheidstest aantonen aan een daartoe door ILT aangewezen examinerator.
(NB: als de kandidaat niet slaagt voor het theorie-examen dat wordt afgenomen door de examinerator is de kandidaat gezakt voor de vaardigheidstest. Als de kandidaat na twee pogingen niet slaagt voor het theorie-examen afgenomen door de examinerator dient de kandidaat aanvullende theorie instructie te ondergaan aan een ATO bevoegd tot het verzorgen van de IR(A) theorie. De kandidaat doet daarna het theorie-examen bij het CBR of een daartoe bevoegde luchtvaartautoriteit in een andere EU Lidstaat.)

Vaardigheidstest

7. Kandidaat slaagt voor de vaardigheidstest IR(A). Deze vaardigheidstest wordt afgenomen door een IRE(A) conform Part-FCL. Voorafgaand aan de vaardigheidstest controleert de examinerator dat aan alle vereiste instructie- en ervaringsuren en theoretische kennis is voldaan.
8. Voor het verkrijgen van de IR(A) ME doet de kandidaat de vaardigheidstest in een MEP-vliegtuig. Voor het verkrijgen van de IR(A) SE doet de kandidaat de vaardigheidstest in een SEP-vliegtuig. Als de kandidaat al houder is van SEP en MEP privileges in het FAA brevet en

⁷ Dit is anders dan de algemene conversie naar een CB-IR, of BIR beschreven in A.9 en A.10 van het informatieblad waarbij theorie-kennis in de vakken omtrent luchtvaartwetgeving, meteorologie en vluchtplanning en -prestaties moet worden aangetoond.

⁸ Als kandidaat zowel een PPL(A) aanvraagt op grond van de BASA conform het gestelde hierboven en een IR(A) dient hij/zij zowel de theorie-kennis vereist voor het PPL(A) als de theorie-kennis vereist voor de IR(A) aan te tonen.

⁹ Ter verduidelijking: als de kandidaat voor de conversie van de FAA IR(A) een (mondeling) theorie-examen wil combineren met een vaardigheidstest moet dit worden afgenomen door een door ILT aangewezen examinerator. Heeft de kandidaat het theorie-examen in de betreffende vakken afgelegd bij het CBR of een daartoe bevoegde luchtvaartautoriteit in een andere EU Lidstaat en de kandidaat kan dit aantonen, dan kan de kandidaat zelf een examinerator benaderen.

¹⁰ De schriftelijke theorie-examens worden afgenomen conform Part-FCL. Dat betekent dat multiple-choice vragen worden geselecteerd uit de European Central Question Bank en het examen is behaald wanneer minimaal 75% van de vragen goed is beantwoord. De kandidaat heeft de vereiste theorie-examens behaald binnen een periode van 24 maanden voorafgaand aan de maand waarin de aanvraag voor de IR(A) bevoegdheid is gedaan. Wanneer de kandidaat de vereiste theorie-examens niet behaald binnen 4 pogingen (lees 4 pogingen per vak) ondergaat de kandidaat aanvullende theorie-instructie. De vereiste theorie-instructie wordt vastgesteld en verzorgt door een ATO bevoegd tot het geven van theorie-instructie voor IR(A).

hij/zij zowel de IR(A) SE als IR(A) ME aanvraagt volstaat een IR(A) ME vaardigheidstest op een MEP-vliegtuig. Hierbij hoeft geen aparte IR(A) SE vaardigheidstest te worden gedaan. Indien de kandidaat ook een PPL(A) aanvraagt zoals hierboven omschreven onder bijlage I.1 van dit informatieblad mag de vaardigheidstest voor de IR(A) en het PPL(A) worden gecombineerd, mits de examinerator bevoegd is beide vaardigheidstesten af te nemen en alle vereiste onderdelen worden geëxamineerd.

Aanvullende voorwaarden ME IR(A)

9. De kandidaat voor de SP IR(A) ME is houder van een CR MEP(land) in het EU bewijs of verkrijgt een CR MEP(land) in het EU bewijs op grond van de BASA conform het gestelde in bijlage I.3 van dit informatieblad.
10. De kandidaat voor de SP IR(A) ME heeft de minimale vereiste instructie ontvangen zoals vereist voor de SP IR(A) ME zoals beschreven in Part-FCL Appendix 6 sectie A. Deze instructie mag worden vervangen door vergelijkbare ervaring als PIC op SP MEP vleugelvliegtuigen.

Instructie- en ervaringsuren

11. De vereiste instructie- en ervaringsuren mogen zowel in het FAA systeem als in het EU Part-FCL systeem zijn opgedaan of in een combinatie van beide. Als de uren zijn opgedaan in het FAA systeem zijn deze conform het FAA systeem gelogd. Als de uren in het EU Part-FCL systeem zijn opgedaan zijn deze conform het EU Part-FCL systeem gelogd. In geval van instructie verzorgd door een ATO bevoegd tot het verzorgen van de betreffende IR(A) opleiding verstrekt de ATO een course completion certificate waarin is vermeld dat de kandidaat heeft voldaan aan de vereiste instructie uren conform bijlage 3 bij de BASA.
12. De vereiste instrument vlieg instructie zoals omschreven in Part-FCL Appendix 6 sectie A mag worden opgedaan in het FAA systeem met een vergelijkbare hoeveelheid instrument vliegervaring als PIC op ME vliegtuigen na uitgifte van de IR(A) door de FAA. Een kandidaat die, wanneer hij/zij de IR(A) wenst te converteren, niet voldoet aan deze vliegervaring in het FAA systeem volgt de ontbrekende training aan een ATO bevoegd tot het verzorgen van de ME IR(A) opleiding¹¹.

Acclimatisatietraining

13. Voor afname van de vaardigheidstest ondergaat de kandidaat acclimatisatie training binnen de EU aan een ATO bevoegd tot het verzorgen van de betreffende IR(A) opleiding. De bijbehorende vlieg oefeningen zijn gebaseerd op de 'modular IR(A) flying training syllabus' op grond van Part-FCL Appendix 6 Sectie A. De ATO bepaald hoeveel instructie is vereist om op het vereiste niveau te komen voor de IR(A) vaardigheidstest. De kandidaat is vrijgesteld van deze acclimatisatie training als hij/zij voldoet aan de volgende voorwaarden:
 - Kandidaat heeft minimaal 50 uur vliegtijd IFR als PIC op vleugelvliegtuigen na uitgifte van de IR(A) door de FAA.
(NB: de instrument vliegtijd op vleugelvliegtuigen waarbij het vliegtuig bij 'sole reference to instruments and without external references' is bestuurd na uitgifte van de IR(A) door de FAA mag hierin worden meegenomen onder voorwaarde dat de tijd waarbij onder een IFR klaring is gevlogen in het logboek is opgenomen en door de kandidaat is afgetekend.)
 - Kandidaat heeft minimaal 10 uur vliegtijd IFR als PIC op vleugelvliegtuigen opgedaan binnen een EU Lidstaat of een EU land aangesloten bij EASA, na uitgifte van de IR(A) door de FAA.
(NB: de instrument vliegtijd op vleugelvliegtuigen waarbij het vliegtuig bij 'sole reference to instruments and without external references' is bestuurd na het behalen van de IR(A) mag hierin worden meegenomen onder voorwaarde dat de tijd waarbij onder een IFR klaring is gevlogen in het logboek is opgenomen en door de kandidaat is afgetekend.)

¹¹ De verantwoording van de ontvangen instructie bevat tenminste het type luchtvaartuig waarop de training heeft plaatsgevonden, de registratie, het aantal vluchten, het totaal ontvangen instructie-uren, ontvangen instrument vliegtijd onder instructie en de oefeningen die tijdens de instructie zijn afgerond zoals opgenomen in het trainingsprogramma/de syllabus van de ATO. De ATO bewaart deze documentatie tenminste 3 jaar nadat de training is afgerond.