



Kwalificaties voor vluchten onder instrumentweersomstandigheden (IMC)

Gerelateerd document NPA/CRD 2011-16 – RMT.0199 & RMT.0198 (FCL.008 (a) & (b)) –
24/04/2013

SAMENVATTING

Dit advies betreft een veiligheidskwestie en een kwestie inzake coördinatie van de regelgeving. De veiligheidskwestie heeft betrekking op de voortzetting van een vlucht door een piloot met VFR-bevoegdverklaring onder verslechterende weersomstandigheden eindigend in een vlucht onder instrumentweersomstandigheden (IMC) zonder een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen (IR). De kwestie inzake de coördinatie van de regelgeving heeft betrekking op het uitvoeren van vluchten met zweefvliegtuigen onder instrumentweersomstandigheden. In de verschillende EASA-lidstaten bestaan verschillende benaderingswijzen voor het beperken van risico's met dit soort vluchten. Tijdens het opstellen van dit advies heeft het Agentschap rekening gehouden met het strategisch document over de veiligheid van de algemene luchtvaart van de raad van beheer van EASA en met de doelstellingen zoals die in het door de Europese Commissie en het Agentschap opgestelde stappenplan voor de algemene luchtvaart zijn aangegeven.

Wat betreft de aanpak van de veiligheidskwestie stelt het Agentschap voor een op vakbekwaamheid gebaseerde bevoegdverklaring voor instrumentvliegen (CB IR) en een bevoegdverklaring voor "en route"-instrumentvliegen (EIR) in te voeren voor houders van een bewijs van bevoegdheid als privévlieger (PPL(A)) of beroepsvlieger (CPL(A)). De voorgestelde wijzigingen zullen naar verwachting de veiligheid verhogen wat betreft de ongevalcategorie "Botsing met de grond, ondanks het feit dat het vliegtuig volledig onder controle en bestuurbaar was" (CFIT) doordat ze de bevoegdverklaring toegankelijker maken en zo meer piloten in de Europese algemene luchtvaart in staat stellen een opleiding van dit type te gaan volgen. De voorgestelde nieuwe bevoegdverklaringen zullen leiden tot wijziging van de opleidings- en beoordelingsvereisten in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie (Deel FCL). Het desbetreffende besluit zal ook leiden tot wijziging van de AMC en GM bij deze verordening en bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie (Deel ORA). Meer bepaald zal in de voorgestelde CB IR-training een beperkte syllabus voor theoretiekennis (TK) worden opgenomen die op passende wijze tot uiting komt in een ander niveau van theorie-examens en een kleiner aantal opleidingsuren voor instrumentvliegen vergeleken met de bestaande IR-opleidingen. Hoewel voor de EIR minder opleiding nodig is, bestaat ze uit een uitgebreidere vliegopleiding vergeleken met de module elementair instrumentvliegen van de bestaande IR. De EIR wordt beschouwd als een bevoegdverklaring die uitsluitend geldt voor EASA-lidstaten, aangezien het niveau lager is dan dat van de normen en aanbevolen praktijken (SDARP's) van de ICAO. Gezien het feit dat de EIR uitsluitend voorziet in "en route"-IFR-bevoegdheden stelt het Agentschap zich voor dat deze bevoegdverklaring zal dienen als module die kan worden meegerekend voor de IR via de voorgestelde op bekwaamheid gebaseerde bevoegdverklaring.

Volgens bepalingen in zowel de CB IR als de EIR kan een bepaald aantal uren instrumentvliegtijd in opleiding buiten een ATO of eerdere ervaring met instrumentvliegen als PIC op vleugelvliegtuigen worden meegerekend. Ter beoordeling van deze eerdere opleiding en ervaring is voorafgaand aan de training een

Toepasselijkheid		Procesoverzicht	
Betrokken verordeningen en besluiten:	Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie (Deel FCL), AMC/GM bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie, AMC/GM bij bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie (Deel ORA)	Regelgevingsgroep:	Ja
		Publicatiedatum van de NPA:	21/09/2011
		Publicatiedatum van de CRD:	29/10/2012
		RIA-type:	Geheel
		Duur van de NPA-raadpleging:	3 maanden
Betrokken belanghebbenden:	Cockpitbemanning, instructeurs, examinatoren, opleidingsorganisaties	Werkgroep:	Ja
Driver/herkomst:	Veiligheid en coördinatie van de regelgeving	Gerichte raadpleging:	Nee
Referentie:	n.v.t.	Verwachte publicatiedatum van het besluit:	Eerste kwartaal 2014



Advies nr. 03/2013

toelatingsbeoordeling bij een ATO vereist. Bovendien is als gevolg van de raadpleging de maximale simulatortijd in een FNPT II voor de CB IR verhoogd, is de specifieke eis betreffende de Engelse taal voor de houders van een IR (en EIR) (FCL.055 (d)) geschrapt, is een beperkte IR voor instrumentvliegvoorschriften overdag mogelijk geworden voor houders van een PPL door flexibilisering van de toelatingseis voor nachtvliegen, en zijn er aanvullende vrijstellingen en beperkte voorschriften ingevoerd voor IR-houders uit derde landen.

Wat betreft de aanpak van de kwestie inzake de coördinatie van de regelgeving wordt in dit advies een voorstel gedaan voor een bevoegdverklaring voor wolkenvluchten voor piloten van zweefvliegtuigen. Op basis van deze bevoegdverklaring is het de houder toegestaan in wolken te vliegen met inachtneming van de luchtruimstructuur, de vereiste minima binnen de verschillende luchtruimcategorieën en de desbetreffende luchtverkeersleidingsprocedures. Aangezien deze bevoegdverklaring dient ter vervanging van meerdere soortgelijke bevoegdverklaringen die in sommige lidstaten al van kracht zijn, zal ze de harmonisatie bevorderen ten aanzien van wolkenvluchten met zweefvliegtuigen. Verder is als gevolg van de raadpleging het vereiste van dubbelbesturingsonderricht naar beneden bijgesteld, zijn er vrijstellingen opgenomen voor houders van een EIR en IR, kan een bepaalde hoeveelheid dubbelbesturingsonderricht in een zelfstartend gemotoriseerd zweefvliegtuig (TMG) plaatsvinden en zijn verlengingsvereisten gewijzigd in uitsluitend eisen betreffende recente ervaring.

Toepasselijkheid		Procesoverzicht	
Betrokken verordeningen en besluiten:	Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie (Deel FCL), AMC/GM bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie, AMC/GM bij bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie (Deel ORA)	Regelgevingsgroep:	Ja
		Publicatiedatum van de NPA:	21/09/2011
		Publicatiedatum van de CRD:	29/10/2012
		RIA-type:	Geheel
		Duur van de NPA-raadpleging:	3 maanden
Betrokken belanghebbenden:	Cockpitbemanning, instructeurs, examinatoren, opleidingsorganisaties	Wergroep:	Ja
Driver/herkomst:	Veiligheid en coördinatie van de regelgeving	Gerichte raadpleging:	Nee
Referentie:	n.v.t.	Verwachte publicatiedatum van het besluit:	Eerste kwartaal 2014

Inhoudsopgave

1	Procedurale informatie.....	4
1.1	Regelgevingsprocedure	4
1.2	Opzet van het advies en van de gerelateerde documenten	4
1.3	Volgende stappen in de procedure.....	4
2	Toelichting	6
2.1	De problemen die aangepakt moeten worden	6
2.2	Doelstellingen.....	6
2.3	Samenvatting regelgevingseffectbeoordeling	7
2.4	Resultaten van de raadpleging	8
2.4.1	Inleiding	8
2.4.2	Algemene kwesties.....	8
2.4.3	Bevoegdverklaring voor "en route"-instrumentvliegen.....	12
2.4.4	Op vakbekwaamheid gebaseerde IR	13
2.4.5	Bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen	14
2.5	Overzicht van voorgestelde wijzigingen	14
3	Referenties	16
3.1	Betrokken verordeningen	16
3.2	Betrokken besluiten.....	16
3.3	Overige referentiedocumenten	16

1 Procedurele informatie

1.1 Regelgevingsprocedure

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna te noemen: het 'Agentschap') heeft dit advies opgesteld overeenkomstig Verordening (EG) Nr. 216/2008 (hierna te noemen: de "Basisverordening"¹) en de regelgevingsprocedure.²

Deze regelgevingsactiviteit maakt deel uit van het regelgevingsprogramma van het Agentschap voor 2013 als RMT.0198.0199 (FCL.008(a) & (b)). De reikwijdte en het schema voor deze taak zijn vastgelegd in de desbetreffende [Terms of Reference](#) (zie procesoverzicht op titelpagina).

De ontwerptekst voor dit advies is door het Agentschap opgesteld op basis van de input van de regelgevingsgroep voor RMT.0198 (FCL.008). Alle belanghebbende partijen zijn geraadpleegd via NPA 2011-16³. Het Agentschap heeft 1535 opmerkingen ontvangen van belanghebbenden, waaronder nationale luchtvaartautoriteiten, de FAA, organisaties voor algemene luchtvaart, opleidingsorganisaties, beroepsorganisaties voor piloten en particuliere belanghebbenden.

Het Agentschap heeft zich gebogen over de opmerkingen op de NPA. De ontvangen opmerkingen en de reacties van het Agentschap zijn opgenomen in het Comment Response Document (CRD) bij NPA 2011-04⁴. Er zijn 37 reacties ontvangen van nationale luchtvaartautoriteiten, organisaties voor algemene luchtvaart, opleidingsorganisaties, fabrikanten en particuliere belanghebbenden.

De definitieve tekst voor dit advies met daarin de ontwerpverordeningen is door het Agentschap opgesteld op basis van een interne beoordeling.

Het procesoverzicht op de titelpagina geeft een overzicht van de belangrijkste mijlpalen voor deze regelgevingsactiviteit.

1.2 Opzet van het advies en van de gerelateerde documenten

Hoofdstuk 1 van dit advies bevat de procedurele informatie in verband met deze taak. Hoofdstuk 2, "Toelichting", geeft een toelichting op de belangrijkste technische inhoud. Hoofdstuk 3 bestaat uit een samenvatting van de bevindingen uit de regelgevingseffectbeoordeling.

1.3 Volgende stappen in de procedure

Dit advies bevat voorgestelde wijzigingen op de Europese Verordening inzake de bemanning van luchtvaartuigen. Het advies is gericht aan de Europese Commissie, die het gebruikt als technische basis bij het voorbereiden van een wetgevingsvoorstel.

¹ 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. (PB L 79, 19.03.2008, blz. 1). Verordening zoals laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 6/2013 van de Commissie van 8 januari 2013 (PB L 4, 9.1.2013, blz. 34).

² Het Agentschap dient zich te houden aan een gestructureerd regelgevingsproces conform artikel 52, lid 1 van de Basisverordening. Een dergelijk proces is vastgesteld door de raad van beheer van het Agentschap en wordt de "regelgevingsprocedure" genoemd. Zie het besluit van de raad van beheer betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren ("regelgevingsprocedure"), EASA MB Besluit nr. 01-2012.

³ [NPA 2011-16 op de website van EASA](#)

⁴ [CRD bij NPA 2011-16](#)

Het definitieve besluit ter vaststelling van de AMC en GM wordt door het Agentschap gepubliceerd zodra de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad de verordeningen hebben vastgesteld.

2 Toelichting

2.1 De problemen die aangepakt moeten worden

Bij de ontwikkeling van de vereisten voor de toekomstige Europese voorschriften voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid als piloot (Deel FCL) op basis van de bestaande JAR-FCL-vereisten en nationale voorschriften heeft het Agentschap besloten bepaalde onderdelen uit te stellen en in een later stadium opnieuw tegen het licht te houden. Met zijn Notice of Proposed Amendment (NPA) 2008-17 (b) onderschreef het Agentschap de zorg onder belanghebbenden dat de voorgestelde vereisten betreffende de bevoegdverklaring voor instrumentvliegen te zwaar leken voor houders van een bewijs van bevoegdheid als privévlieger (PPL) en gaf het Agentschap aan dat voor dit doel een afzonderlijke regelgevingstaak zou worden opgestart. In dat kader werd ook de behoefte vastgesteld aan herziening van de bestaande nationale voorschriften betreffende een bevoegdverklaring voor wolkenvluchten voor bestuurders van zweefvliegtuigen, en werd besloten de ontwikkeling van vereisten voor een bevoegdverklaring voor wolkenvluchten in dezelfde regelgevingstaak onder te brengen.

Bijgevolg heeft het Agentschap regelgevingstaak FCL.008 (a) & (b) (nieuwe nummers RMT.0198 & RMT.0199) geïnitieerd, in samenwerking met deskundigen van de nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties voor piloten, opleidingsorganisaties en belanghebbenden in de algemene luchtvaart. De NPA werd op 21 september 2011 gepubliceerd en bevatte drie hoofdonderdelen:

- een Europese bevoegdverklaring, sub-ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie), voor "en route"-instrumentvliegen (EIR) voor houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van vleugelvliegtuigen;
- een beter toegankelijke bevoegdverklaring voor instrumentvliegen voor bestuurders van vleugelvliegtuigen die voldoet aan de normen van de ICAO, ofwel de op vakbekwaamheid gebaseerde IR; en
- een bevoegdverklaring voor wolkenvluchten voor bestuurders van zweefvliegtuigen.

2.2 Doelstellingen

De algemene doelstellingen van het EASA-systeem zijn gedefinieerd in artikel 2 van de Basisverordening. Dit voorstel draagt bij aan de algemene doelstellingen door de problemen aan te pakken die in paragraaf 2 worden omschreven. Dit voorstel dient derhalve specifiek om:

1. een aanvullende cursus voor de bevoegdverklaring voor instrumentvliegen te introduceren, met beperkte voorschriften voor privévliegers en beroepsvliegers die IFR-vluchten uitvoeren, met inachtneming van de door de ICAO gepubliceerde normen en aanbevolen handelwijzen (SARPs) voor de afgifte van een IR in bijlage 1;
2. een aanvullende Europese bevoegdverklaring voor "en route"-instrumentvliegen te introduceren, voor privévliegers en beroepsvliegers die IFR-vluchten en vluchten onder instrumentweersomstandigheden uitvoeren, welke IR beperkte opleidingsvereisten kent, maar ook slechts beperkte bevoegdheden verleent;
3. een Europese bevoegdverklaring voor wolkenvluchten voor de bestuurders van zweefvliegtuigen te introduceren; en
4. bepaalde vereisten betreffende de bestaande IR-gerelateerde voorschriften onder Deel FCL te wijzigen (bijv. de toelatingseisen of bevoegdheden van instructeurs en examinatoren).

2.3 Samenvatting regelgevingseffectbeoordeling

2.3.1 Bevoegdverklaringen voor instrumentvliegen voor houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder van vleugelvliegtuigen

De bevoegdverklaring voor "en route"-instrumentvliegen (EIR) is een nieuw concept met aanzienlijk beperktere opleidingsvereisten vergeleken met de bestaande IR. Desalniettemin zal het de houders van een bewijs van bevoegdheid niet zijn toegestaan vertrek- of naderingsprocedures onder IFR te verrichten. De bevoegdverklaring voor "en route"-instrumentvliegen zal de kosten van het verkrijgen van een IR naar verwachting met meer dan de helft terugdringen vergeleken met de bestaande bevoegdverklaringen onder Deel FCL, en zal het aantal piloten met een IR met omstreeks 80% doen toenemen (van 6 400 tot 11 500) binnen een verwachte aanpassingsperiode van vijf jaar. De EIR verhoogt het veiligheidsniveau doordat meer piloten in staat worden gesteld om te gaan met een onvoorziene verslechtering van de weersomstandigheden.

De op vakbekwaamheid gebaseerde IR vermindert de kosten van het verkrijgen van een IR met circa 20% en zal het aantal piloten met een IR met bijna 30% doen toenemen (van 6 400 tot 8 200) binnen een verwachte aanpassingsperiode van vijf jaar. De op vakbekwaamheid gebaseerde IR verhoogt de veiligheid en omvat, in tegenstelling tot de EIR, ook de bevoegdheid tot het verrichten van vertrek- en naderingsprocedures onder IFR. Door de invoering van de EIR en de op vakbekwaamheid gebaseerde IR zal het aantal privévliegers met een IR naar verwachting toenemen tot twee- of driemaal het huidige aantal (van 6 400 tot 12 000-20 000) binnen een verwachte aanpassingsperiode van vijf jaar. Door twee nieuwe routes aan te bieden voor het verkrijgen van een IR met proportionele vereisten en bevoegdheden voor privévliegers en beroepsvliegers verwacht het Agentschap het aantal houders van een IR en daarmee ook het veiligheidsniveau te kunnen verhogen.

Verwacht wordt dat de toename van het aantal houders van een IR zal leiden tot een grotere pool van potentiële toekomstige beroepsvliegers en daarnaast tot extra economische voordelen voor opleidingsorganisaties.

Zie voor de gehele RIA NPA 2011-16.

2.3.2 Bevoegdverklaring voor wolkenvluchten voor bestuurders van zweefvliegtuigen

Onder de bestaande voorschriften conform Deel FCL zouden de huidige activiteiten voor wolkenvluchten in acht lidstaten verboden moeten worden. Organisaties van belanghebbenden hebben bevestigd dat dit de veiligheidsrisico's zou verhogen vanwege het grotere risico op landingen op veld en daarmee ook een negatief economisch effect zou hebben door de verminderde zweefvliegactiviteit.

Het Agentschap heeft twee nieuwe bevoegdverklaringen overwogen, te weten optie 1, een volwaardige bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen, en optie 2, een beperkte bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen. Verwacht wordt dat optie 1 weinig tot geen gevolgen zou hebben in de acht lidstaten, terwijl deze optie naar verwachting wel het operationeel bereik en daarmee het veiligheidsniveau in de 23 lidstaten waar dit momenteel niet mogelijk is zou verhogen. Naast dit positieve veiligheidseffect wordt er ook een bescheiden positief economisch effect verwacht vanwege de toename van de zweefvliegactiviteit. Optie 2, de beperkte bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen, verhoogt het operationeel bereik en daarmee ook het veiligheidsniveau in 23 lidstaten, waar deze praktijk momenteel niet is toegestaan. Optie 2 zou echter een negatief veiligheids- en economisch effect hebben in de acht lidstaten waar een volwaardige bevoegdverklaring voor wolkenvluchten momenteel al bestaat. De beperkte bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen is potentieel niet verenigbaar met bestaande luchtruimvoorschriften of luchtverkeersbeheerprocedures in bepaalde lidstaten.

Naar aanleiding van deze effectbeoordeling adviseert het Agentschap de volwaardige bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen in te voeren, aangezien die naar verwachting in algemene zin de meeste voordelen zal bieden wat betreft de luchtvaartveiligheid en economische bedrijvigheid.

Zie voor de gehele RIA NPA 2011-16.

2.4 Resultaten van de raadpleging

2.4.1 Inleiding

Het advies is gebaseerd op beoordeling van de reacties op CRD 2011-16, op overleg met de deskundigen van de werkgroep en daarnaast op enkele onderdelen van het strategisch document over veiligheid in de algemene luchtvaart van de raad van beheer van EASA. Verder is ook rekening gehouden met een aantal van de doelstellingen zoals verwoord in het door de Europese Commissie en het Agentschap opgestelde stappenplan voor de algemene luchtvaart. Een van de belangrijkste redenen voor deze taak was evenwel de feedback op Advance-Notice of Proposed Amendment (A-NPA) 2006-14, gericht op betere regelgeving voor de algemene luchtvaart. Zowel belanghebbenden als de sector zijn sterk voorstander van herziening van de JAR-FCL-vereisten voor de IR en van de ontwikkeling van een specifieke IR voor de houders van een PPL. Tijdens de ontwerpfase is ook duidelijk geworden dat deze voorstellen moeten worden uitgebreid naar de houders van een CPL, zodat ook zij van deze bevoegdverklaringen kunnen profiteren.

2.4.2 Algemene kwesties

2.4.2.1 Toezichtsraad voor de EIR

Het Agentschap realiseert zich dat de bevoegdverklaring voor "en route"-instrumentvliegen een nieuw concept is dat naar aanleiding van feedback uit de sector in de toekomst wellicht nog moet worden aangepast. Ter ondersteuning van het implementatieproces stelt het Agentschap voor een toezichtsraad voor de EIR op te richten, vergelijkbaar met de MPL-adviesraad. Deze raad zou worden belast met het beoordelen van de implementatie van deze nieuwe EIR-vereisten in Europa, het vaststellen van mogelijke problemen en het inventariseren van eventueel benodigde wijzigingen. De raad gaat ook onderzoeken of deze bevoegdverklaring ook beschikbaar gesteld zou moeten worden voor andere bevoegdheidsbewijzen, bijvoorbeeld voor helikopterpiloten. Daarnaast voorziet het Agentschap dat het voorafgaande aan de invoering van de bevoegdverklaring noodzakelijk zal zijn overleg te plegen met luchtverkeersdiensten (ATS) teneinde de beperkte bevoegdheden van de houders van een EIR, met name wat betreft de verboden bevoegdheden voor instrumentnadering, onder de aandacht te brengen. Deze aanpak wordt nadrukkelijk ondersteund door de ontvangen reacties en zal daarom worden ingevoerd zodra deze vereisten van kracht zijn geworden.

2.4.2.2 Vrijstelling voor houders van een IR uit derde landen

Het Agentschap heeft nadere versoepelingen en hulpmiddelen ingevoerd voor de omzetting van de IR van piloten uit derde landen, hoofdzakelijk via vrijstellingen voor vliegers, in een Europese EIR of CB IR. Het voorgestelde vereiste van aantoonbare specifieke theoretische kennis en het afleggen van een vaardigheidstest geldt als essentieel om een toereikend veiligheidsniveau te kunnen waarborgen. Het Agentschap heeft evenwel besloten dat de aanwezigheid van theoretische kennis mag worden aangetoond tijdens de door een examinator afgenomen praktische vaardigheidstest. Daarnaast is de vereiste eerdere ervaring in de vorm van vliegers onder IFR als PIC op vleugelvliegtuigen verder teruggebracht tot 25 uur voor de EIR en 50 uur voor de IR.

2.4.2.3 Beheersing van het Engels

Over de specifieke eis in FCL.055 inzake het gebruik van het Engels door de houders van een IR is tijdens de redactie- en beoordelingsfase intensief gediscussieerd. Het is momenteel aan de nationale luchtvaartautoriteit om te bepalen aan de hand van welke methode deze bekwaamheid moet worden beoordeeld. Dat brengt een zekere flexibiliteit met zich mee.

Het Agentschap heeft het CRD zonder een dergelijk vereiste voor de EIR gepubliceerd; FCL.055 (d) verwijst immers uitsluitend naar de IR. Het vereiste voor de IR is echter wel gehandhaafd. Tijdens de periode voor het indienen van reacties zijn er enkele nadere opmerkingen binnengekomen. Eén nationale luchtvaartautoriteit stelde voor dit specifiek vereiste omtrent de Engelse taal ook voor de EIR te laten gelden, terwijl een andere autoriteit juist voorstelde dat het noch voor de EIR noch voor de IR zou moeten gelden. Verder werd door twee belanghebbenden voorgesteld dit vereiste voor zowel de EIR als de IR te schrappen voor zover het niet-commerciële vluchten betreft.

Het Agentschap heeft zich in de besluitvorming omtrent het aanhouden of schrappen van het vereiste onder FCL.055 (d) ingespannen om de verschillende invalshoeken in aanmerking te nemen, en erkent dat dit een buitengewoon controversieel vraagstuk is. Daarnaast heeft het Agentschap ook de SARP's van de ICAO tegen het licht gehouden en overleg gepleegd met luchtverkeersbeheerdeskundigen, en is het dit vraagstuk ook intern blijven bespreken. Het Agentschap wil graag benadrukken dat een specifieke beoordeling van de Engelse taalvaardigheid bij instrumentvliegen onder de huidige SARP's van de ICAO niet verplicht is gesteld. Bovendien hebben de luchtverkeersbeheerdeskundigen aangegeven dat in bepaalde (hogere) luchtruimgebieden en op grote luchthavens in Europa het gebruik van het Engels in de radiocommunicatie steeds vaker verplicht zal worden gesteld voor het uitvoeren van vluchten in dergelijke luchtruimgebieden of op dergelijke luchthavens. Dit betekent in ieder geval dat piloten die vluchten willen uitvoeren in deze luchtruimgebieden of op deze luchthavens in het bezit moeten zijn van een taalvaardigheidscertificaat voor de Engelse taal. Daarnaast blijven de algemene vereisten in FCL.055 ten aanzien van de Engelse taal van kracht. Verder zou het voorstel om het vereiste alleen te schrappen voor niet-commerciële vluchten volgens het Agentschap leiden tot een inconsequente benadering en zou het voor de nationale autoriteiten lastig kunnen worden hier toezicht op te houden. Het Agentschap is het niet eens met de zienswijze dat handhaving van het vereiste onder FCL.055 (d) voor zowel de EIR als de IR het veiligheidsniveau ten goede zou komen. In tegendeel, het vereiste onder FCL.055 (d) zou veel piloten in de algemene luchtvaart ervan weerhouden een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen te verkrijgen, met name in lidstaten waar het Engels niet frequent in de radiocommunicatie wordt gebruikt.

Met inachtneming van de bovenstaande overwegingen heeft het Agentschap derhalve besloten het specifieke vereiste onder FCL.055 (d) inzake het gebruik van de Engelse taal te schrappen voor zowel houders van een EIR als houders van een IR. Het Agentschap wil er nogmaals op wijzen dat krachtens de overige vereisten onder FCL.055 houders van een EIR of IR nog steeds zullen moeten kunnen aantonen over voldoende taalvaardigheid te beschikken om hetzij in het Engels hetzij in de taal die voor de radiocommunicatie voor de vlucht wordt gebruikt, te kunnen communiceren. Voorts kunnen ook de luchtverkeersdiensten in bepaalde luchtruimgebieden het gebruik van het Engels verplicht stellen.

2.4.2.4 Verzoek om handhaving van nationale bevoegdverklaringen

Verschiedende belanghebbenden hebben hun zorg geuit over het gebrek aan flexibiliteit van FCL.600 vergeleken met JAR-FCL 1.175. Meer bepaald hebben belanghebbenden verzocht om handhaving van nationale bevoegdverklaringen voor instrumentvliegen. Dit vraagstuk is onderwerp van discussie geweest in iedere fase van het redactieproces. Het Agentschap heeft alle begrip voor de redenering door sommige belanghebbenden dat de lidstaten een deel van

hun nationale bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten zouden moeten kunnen handhaven. Inderdaad heeft dit mogelijk geen nadelig effect op de veiligheid. Het zou echter wel ingaan tegen het algemene concept van een uniforme Europese harmonisatie en tegen de beoogde totstandbrenging van een gestandaardiseerd Europees regelgevingssysteem dat de wederzijdse erkenning van bevoegdheidsbewijzen mogelijk maakt. In haar huidige vorm biedt de Basisverordening geen ruimte voor het introduceren of handhaven van dergelijke nationale bevoegdheidsbewijzen, bevoegdverklaringen of certificaten. Daarom is besloten subdeel G van Deel FCL niet in deze zin te wijzigen.

2.4.2.5 Vereisten voor vleugelvliegtuigen die een zweefvliegtuig slepen

Tijdens de reactieperiode zijn er verdere vraagtekens geplaatst bij de noodzaak van een EIR of IR voor de piloot van een vleugelvliegtuig dat een zweefvliegtuig sleept tijdens vluchten in instrumentweersomstandigheden. Dit vraagstuk was al behandeld in de reactie van het Agentschap in het CRD. Het Agentschap begrijpt dat dergelijke lanceringen onder instrumentweersomstandigheden in sommige lidstaten standaardpraktijk waren voordat Deel FCL van kracht werd. De SARP's van de ICAO en de uitgangspunten van de Basisverordening vereisen evenwel dat de piloten van vluchten met vleugelvliegtuigen die onder IFR of instrumentweersomstandigheden worden uitgevoerd in het bezit moeten zijn van een IR (of, in de toekomst, een EIR). Het toestaan van een uitzondering voor dit type vluchten zou resulteren in een lager veiligheidsniveau. Bovendien kan het voorstel, in sommige opmerkingen en reacties, om de bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met vleugelvliegtuigen ook beschikbaar te stellen voor de piloot van een vleugelvliegtuig voor gebruik tijdens het slepen van zweefvliegtuigen niet als een veilig alternatief worden beschouwd. Men dient zich te realiseren dat de bevoegdverklaring voor wolkenvluchten uitsluitend geldt voor zweefvliegtuigen, aangezien de inhoud van de opleiding speciaal voor de bestuurders van zweefvliegtuigen is ontwikkeld.

2.4.2.6 Vereiste van bevoegdheid voor nachtvliegen voor de IR

Tijdens de CRD-fase en de periodes voor het indienen van reacties heeft het Agentschap zich nader gebogen over het vereiste onder FCL.610 van een bevoegdheid om 's nachts te vliegen voor de afgifte van een IR. Op basis van ICAO-bijlage 1, huidige werkwijzen in diverse derde landen en de eerdere werkwijzen onder nationale voorschriften in Europese landen is het Agentschap er stellig van overtuigd dat de bevoegdheden voor nachtvliegen niet verplicht gesteld moeten worden voor kandidaten voor de EIR of IR die in het bezit zijn van een PPL. Dientengevolge heeft het Agentschap FCL.610 gewijzigd door dit vereiste te schrappen voor kandidaten die uitsluitend IFR-vluchten overdag willen uitvoeren. Dat betekent dat houders van een PPL die niet beschikken over een bevoegdheid voor nachtvliegen een EIR of IR ontvangen die uitsluitend is beperkt tot IFR-vluchten overdag. Omgekeerd wordt deze beperking opgeheven zodra de piloot een bevoegdheid voor nachtvliegen verkrijgt. Daarnaast heeft het Agentschap de vereisten van bijlage II aangepast aan de wijzigingen in FCL.610.

2.4.2.7 Opleiding buiten een ATO (FCL.825 & bijlage 6)

In dit advies wordt voorgesteld vrijstelling te verlenen voor een opleiding die buiten een ATO is gevolgd voor zowel de EIR als de op vakbekwaamheid gebaseerde IR. Het Agentschap heeft veel opmerkingen ontvangen waarin steun voor dit voorstel wordt uitgesproken, maar er werden ook enkele zorgpunten genoemd, met name door nationale luchtvaartautoriteiten. Die zorg houdt vooral verband met het ontbreken van goedkeuring van de cursus, de opleidingsnormen en de toelatingsbeoordeling.

In verband met deze kwesties heeft het Agentschap al een opleidingsdossier geïntroduceerd, met de resulterende gewijzigde tekst in het CRD, en een bewaartermijn van vijf jaar als basis voor het vrijstellen van opleidingen. De vereiste inhoud van het opleidingsdossier staat

beschreven in een richtsnoer bij bijlage 6 (CB IR) en AMC bij FCL.825 (EIR) en voorziet in een meer gestructureerde benadering van de door een gekwalificeerde IRI(A) of FI(A) buiten een ATO verzorgde opleiding. Bovendien dient een ATO een toelatingsbeoordeling te verrichten om het aantal vrij te stellen uren te kunnen bepalen. Op basis van de inhoud van het opleidingsdossier, in combinatie met de syllabus voor de beoogde bevoegdverklaring, kan het hoofd opleidingen (HT) een toelatingsbeoordeling op maat samenstellen. Die beoordeling dient in ieder geval ten minste enige vliegtijd met een instructeur te omvatten, aangezien een beoordeling uitsluitend op basis van grondverrichtingen niet passend wordt geacht voor de beoordeling van een eventuele vrijstelling van vliegtijd. Het Agentschap ziet momenteel geen noodzaak om de inhoud van de beoordeling via regelgeving te standaardiseren, aangezien piloten die deelnemen aan de beoordeling sterk van elkaar kunnen verschillen wat betreft ervaring en opleiding. De huidige voorschriften zijn flexibel en gaan ervan uit dat het systeem voor het beheer van ATO's voldoende garanties biedt dat alle relevante aspecten bij een beoordeling in acht worden genomen. Teneinde te kunnen waarborgen dat opleidingen die buiten een ATO worden verzorgd aan passende normen voldoen is het Agentschap van mening, ten slotte, dat relevante ondermaatse prestaties tijdens de toelatingsbeoordeling moeten worden meegedeeld aan de nationale luchtvaartautoriteit die toezicht houdt op de ATO. Van de nationale luchtvaartautoriteit wordt vervolgens verwacht dat zij de oorzaak hiervan zo nodig zal onderzoeken.

Tijdens een herziening van de regelgevingstekst erkende het Agentschap dat er geen vereisten bestonden voor luchtvaartuigen die voor opleidingsdoelen buiten een ATO worden ingezet. Derhalve werd besloten om een nieuwe AMC te ontwikkelen voor zowel de EIR als de op vakbekwaamheid gebaseerde IR, waarvan de vereisten vergelijkbaar zijn met die welke reeds in Deel ORA zijn opgenomen (AMC1 ORA.ATO.135), en om de AMC in Deel ORA aan te passen aan opleidingen voor de EIR. Dit zal tot uiting komen in het later door het Agentschap te publiceren besluit.

2.4.2.8 Gebruik van luchtvaartuigen onder bijlage II voor opleidingsdoeleinden

Dit advies gaat niet in op het vraagstuk van het gebruik van luchtvaartuigen onder bijlage II in verband met opleidingen voor de nieuw voorgestelde bevoegdverklaringen. Het Agentschap onderzoekt momenteel in overleg met lidstaten en organisaties van belanghebbenden onder welke voorwaarden luchtvaartuigen onder bijlage II zouden kunnen worden ingezet voor opleidingen in verband met bevoegdheidsbewijzen en bevoegdverklaringen onder Deel FCL.

2.4.2.9 Terminologie voor instrumentvliegen en instructie

Tijdens het opstellen van het advies heeft het Agentschap de terminologie voor instrumentvliegen en opleiding bestudeerd die in de bestaande voorschriften en in de tekst van de AMC/GM word gebruikt. De in dit hoofdstuk toegelichte richtsnoeren zijn gevolgd om consistentie te waarborgen met de definities in FCL.010 en de huidige bewoordingen van Deel FCL.

In de regelgevingstekst wordt de term "instrumentvlieg instructie" gebruikt voor instructies ten behoeve van IFR-vluchten in het algemeen. De term "instrumenttijd in opleiding" wordt nu gebruikt voor situaties waarin de student instructies krijgt en uitsluitend aan de hand van instrumenten vliegt. Deze term kan verwijzen naar het ontvangen van instructies zowel in het luchtvaartuig als in de vluchtnabootser op basis van de definitie van "instrumenttijd". De term "instrumentvliegtijd in opleiding" wordt gebruikt als de training alleen in een luchtvaartuig kan worden gevolgd. Deze term is gebaseerd op de definitie van "instrumentvliegtijd". Verder wordt het woord "dubbelbesturing" gebruikt om specifiek te verwijzen naar instructietijd met een bevoegd instructeur.

Wat betreft de eerdere ervaring van de kandidaat met instrumentvliegen wordt de term "vliegtijd onder IFR" nu gebruikt om te verwijzen naar IFR-vluchten onder hetzij instrumentweersomstandigheden (IMC) of zichtweersomstandigheden (VMC). Deze term wordt duidelijk gedefinieerd in FCL.010.

2.4.3 Bevoegdverklaring voor "en route"-instrumentvliegen

2.4.3.1 Algemeen

Er zijn momenteel enkele lidstaten gekant tegen de voorgestelde EIR, die naar zij menen mogelijke gevaren of risico's met zich meebrengt. Het Agentschap is het met dat standpunt volstrekt niet eens; het is van oordeel dat de EIR in algemene zin juist een positief effect op de veiligheid zal hebben, in welke zienswijze het door een groot aantal belanghebbenden wordt gesteund. De EIR zal VFR-piloten in de algemene luchtvaart ook stimuleren om in een later stadium stappen te zetten om de IR(A)-bevoegdverklaring te verkrijgen. Bovendien wenst het Agentschap te benadrukken dat in Europa honderden luchthavens voor de algemene luchtvaart op dit moment niet voor IFR-vluchten zijn toegerust. In tal van regio's en steden ontbreekt in de praktijk toegang tot een IFR-luchthaven voor het algemeen luchtvaartverkeer. Bij een aanzienlijk deel van de IFR-vliegbewegingen in de algemene luchtvaart wordt momenteel dan ook al van transitie van IFR naar VFR gebruik gemaakt voor vertrek- en aankomstmanoeuvres op VFR-luchthavens, op een manier die sterke gelijkenis met de voorgestelde EIR vertoont.

2.4.3.2 Luchthavenreferentiepunt in FCL.825(a)(3)

In FCL.825(a)(3) werd naar het luchthavenreferentiepunt verwezen. Het Agentschap heeft het voorschrift naar aanleiding van diverse reacties en gericht overleg met deskundigen op het gebied van luchtverkeersbeheer (ATM) nog eens tegen het licht gehouden. Daar het voorgeschreven gebruik van een dergelijk referentiepunt verwarrend was en onnodig beperkingen met zich mee zou brengen, heeft het Agentschap besloten FCL.825(a)(3) in zijn geheel te schrappen. Wel is de bijbehorende AMC gewijzigd om de VFR/IFR/VFR-transitiepunten verder te verduidelijken en om naast de toepasselijke operationele voorschriften voor het plannen van vluchten onder IFR en VFR aanvullende criteria voor vluchtplanning aan te geven.

2.4.3.3 Verlenging van de EIR

FCL.825(g)(3) heeft betrekking op verlenging van de EIR. Het Agentschap heeft in het CRD een bekwaamheidsproef om het jaar voorgesteld. Het beschouwt dit als een adequate aanpak en ziet geen reden het beoordelingsvereiste in zijn geheel te schrappen, zoals een belanghebbende tijdens de reactieperiode heeft voorgesteld. Verder werd door een andere belanghebbende gesuggereerd de trainingsvlucht te gebruiken om voor de houder van een EIR opnieuw een gesimuleerde uitwijking en instrumentnadering in de context van een noodsituatie tijdens de "en route"-fase onder IFR te demonstreren. Het Agentschap beschouwt dit als een positieve aanvulling en heeft het voorstel in de AMC opgenomen. Overigens zou het Agentschap nogmaals willen benadrukken dat de houder van een EIR geen bevoegdheden voor het uitvoeren van een instrumentnadering heeft en dat een dergelijke demonstratie dus aan de instructeur voorbehouden is.

2.4.3.4 Toelatingseisen voor examinatoren

FCL.1005.FE schrijft voor dat vliegexaminatoren tevens voldoen aan de toelatingseisen van FCL.1010.IRE. Een van de belanghebbenden gaf aan de toelatingseisen voor EIR-vliegexaminatoren in het licht van de beperkte bevoegdheden van een EIR in vergelijking met die van een IR excessief en disproportioneel te achten. Het Agentschap heeft er na

herbestudering van de kwestie mee ingestemd FCL.1005.FE(a)(5) te wijzigen door het voorgeschreven aantal uren in een vleugelvliegtuig te beperken tot 1 500. De FE zal hoe dan ook aan de eisen van FCL.1010.IRE(a)(2) moeten voldoen. In één reactie werd voorgesteld om de FE voor vleugelvliegtuigen tevens bevoegdheid te verlenen voor het afnemen van bekwaamheidsproeven en het verlengen van IR's. Het Agentschap heeft dit voorstel bestudeerd maar is er stellig van overtuigd dat deze bevoegdheid, zoals die inmiddels al meerdere jaren bestaat, in het belang van een hoog veiligheidsniveau aan IRE's voor vleugelvliegtuigen voorbehouden moet blijven.

2.4.3.5 Theoriekennis

Naar aanleiding van enkele algemene reacties waarin werd aangedrongen op toetsing van de consistentie met Aanhangel 6 en de AMC voor andere bevoegdverklaringen, heeft het Agentschap een aantal kwesties omtrent de consistentie van het gehele document (Deel FCL) opnieuw tegen het licht gehouden. Op basis van deze herbeoordeling heeft het Agentschap besloten net zoals voor de bestaande IR het minimumaantal theorielessen in FCL.825(c)(1) te vermelden. Dit besluit is gebaseerd op het feit dat in het gewijzigde Aanhangel 6 voor de CB IR eveneens 80 uur theorieonderwijs zal worden voorgeschreven en dat beide bevoegdverklaringen wat theorie betreft aan elkaar gelijk moeten zijn.

2.4.4 Op vakbekwaamheid gebaseerde IR

2.4.4.1 Maximale simulatortijd

Punt 6(a) van Aanhangel 6 ("Modulaire vliegopleiding voor de IR") bevat de vereisten voor de opleidingsuren die in vluchtsimulatoren (FSTD's) gevolgd moeten worden. Naar aanleiding van diverse reacties heeft het Agentschap de toegestane maximale simulatortijd in het kader van de vliegopleiding herzien. Voor een FNPT I en een FFS is het aantal uren naar beneden bijgesteld, terwijl het voor een FNPT II aanvaardbaar aantal uren is verhoogd, zodat het nu overeenkomt met dat voor een FFS. Deze wijzigingen volgen de uitgangspunten die in Aanhangel 6 eerder voor de andere bestaande opleidingen werden toegepast. Het besluit is ingegeven door de stellige overtuiging van het Agentschap dat minimaal 15 uur vliegopleiding in een vleugelvliegtuig noodzakelijk is om een toereikend vaardigheidsniveau te bereiken.

2.4.4.2 Meerekenen van eerdere opleiding en ervaring inzake instrumentvliegen

In 2.4.2.2 hierboven is reeds ingegaan op vrijstellingen voor houders van een IR uit derde landen. Tijdens de NPA- en CRD-fase heeft het Agentschap ook een groot aantal verzoeken van belanghebbenden ontvangen om ervoor te zorgen dat eerdere ervaring met instrumentvliegen als PIC en eerdere instrumentvliegtijd in opleiding op een vleugelvliegtuig ook meegerekend kan worden voor de op vakbekwaamheid gebaseerde IR, naast de reeds voorgestelde vrijstelling voor door een IRI(A) of FI(A) buiten een ATO gegeven instrumentvlieg instructie. Het Agentschap heeft de verschillende beschikbare opties bestudeerd en een AMC opgesteld omtrent het meerekenen van een bepaald aantal uren ervaring met instrumentvliegen als PIC of instrumentvliegtijd in opleiding op een vleugelvliegtuig:

Meerekenen van ervaring met instrumentvliegen op een vleugelvliegtuig als PIC is mogelijk voor houders van:

- een door een bevoegde autoriteit van een lidstaat afgegeven EIR;
- een door een lidstaat vóór de toepassing van Deel FCL afgegeven nationale bevoegdverklaring voor instrumentvliegen;

- een overeenkomstig de vereisten van bijlage I bij het Verdrag van Chicago door een derde land afgegeven geldige bevoegdverklaring voor instrumentvliegen.

Meerekenen van instrumentvliegtijd in opleiding op een vleugelvliegtuig is mogelijk voor:

- een vóór de toepassing van Deel FCL afgegeven nationale bevoegdverklaring voor instrumentvliegen;
- een overeenkomstig de vereisten van bijlage I bij het Verdrag van Chicago door een derde land afgegeven bevoegdverklaring voor instrumentvliegen.

2.4.5 Bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen

2.4.5.1 Gebruik van TMG's

In FCL.830(a) worden TMG's uitgesloten voor de uitoefening van de bevoegdheden van de bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen. Het uitsluiten van TMG's was in de eerste fase, tijdens het opstellen, al uitgebreid besproken met de deskundigen van de werkgroep. Op dit moment is geen enkele TMG voor wolkenvluchten gecertificeerd. Mocht een TMG hiervoor in de toekomst naar behoren worden gecertificeerd, dan zou deze kwestie opnieuw beoordeeld kunnen worden. Vooralsnog ziet het Agentschap echter niet in waarom met TMG's in wolken gevlogen zou moeten worden tijdens zweefvliegtuigvluchten waarbij "en route" niet onder IFR gevlogen wordt. Dit zou alleen met een EIR of een IR toegestaan zijn, en er zou een voor IFR gecertificeerde TMG voor nodig zijn. TMG's mogen hoe dan ook voor bepaalde onderdelen van de opleiding (in "gesimuleerde instrumentweersomstandigheden") gebruikt blijven worden. Het Agentschap verwacht dan ook niet dat het nodig zal zijn de voorgestelde tekst te wijzigen.

2.4.5.2 Vereisten inzake recente ervaring

FCL.830(e) vereist dat houders van een bevoegdverklaring voor wolkenvluchten die niet aan de eisen inzake recente ervaring voldoen ofwel een bekwaamheidsproef afleggen met een examiner ofwel de voorgeschreven extra vliegtijd of vluchten onder toezicht van een instructeur uitvoeren alvorens ze de uitoefening van hun bevoegdheden mogen hervatten. Naar aanleiding van de bovengenoemde consistentiecontrole (zie 2.4.2.9) zijn alle vereisten waarin naar vluchten onder toezicht van een instructeur verwezen wordt opnieuw beoordeeld en geherformuleerd. In dit specifieke geval is gespecificeerd dat de voorgeschreven trainingsvluchten met een gekwalificeerde instructeur moeten worden uitgevoerd.

2.5 Overzicht van voorgestelde wijzigingen

2.5.1 Bevoegdverklaring voor "en route"-instrumentvliegen (EIR)

Het Agentschap stelt met dit advies enkele cruciale wijzigingen van de IR-gerelateerde vereisten onder Deel FCL voor met het oog op een meer evenredige regelgeving voor houders van een PPL of CPL. Het heeft samen met de deskundigen van de werkgroep de EIR ontwikkeld, die is bedoeld als een nieuw basisniveau voor opleiding en ervaring inzake instrumentvliegen. Hoewel voor de EIR minder opleiding nodig is, vereist ze een iets uitgebreidere vliegopleiding vergeleken met de module elementair instrumentvliegen van de bestaande IR (als ingevoerd bij Deel FCL). Daar de EIR hoofdzakelijk op het "en route"-deel van IFR-vluchten is gericht, zou de toekomstige houder van een EIR in staat moeten zijn tijdens de "en route"-fase van de vlucht veilig onder instrumentvliegvoorschriften (IFR) en in instrumentweersomstandigheden (IMC) te vliegen. De gedachte is dat deze bevoegdverklaring niet alleen de houder in staat zal stellen vertrouwd te raken met "en route"-IFR-procedures en om te gaan met onvoorziene verslechterende weersomstandigheden, maar ook zal dienen als

module voor de bevoegdverklaring voor instrumentvliegen via de voorgestelde nieuwe modulaire route (zie 2.5.2 hieronder).

2.5.2 Op vakbekwaamheid gebaseerde IR

De voorgestelde "op vakbekwaamheid gebaseerde" modulaire IR houdt verband met de behoefte aan een beter toegankelijke route voor het verkrijgen van een IR waar door belanghebbenden in de algemene luchtvaart om werd verzocht. Deze nieuwe opleidingsroute staat voor zowel houders van een PPL als houders van een CPL open. De syllabus voor theoriekennis in de voorgestelde opleiding zal een aanmerkelijk beperkte inhoud hebben, met uitsluitend aandacht voor zaken die met vliegen onder IFR door houders van een PPL of CPL verband houden, en ook het aantal uren voor instrumentvlieg instructie zal lager zijn vergeleken met de bestaande IR-opleidingen. Deze beperkte syllabus komt ook tot uiting in een ander niveau van theorie-examens. Daarnaast omvat de op vakbekwaamheid gebaseerde IR een praktische toelatingsbeoordeling die is bedoeld om vóór de start van de eindopleiding aan een ATO de eerdere ervaring met instrumentvliegen en de mee te rekenen, buiten een ATO voltooide instrumentvliegtijd in opleiding (zie ook 2.4.2) te bepalen. Een hoog uniform veiligheidsniveau wordt gewaarborgd door de eis dat kandidaten slagen voor dezelfde vaardigheidstest als die welke in Deel FCL al voor de IR is vastgesteld.

2.5.3 Bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen

De bevoegdverklaring voor wolkenvluchten voor bestuurders van zweefvliegtuigen bestaat al in een aantal lidstaten. Op basis van die nationale regelingen en de besprekingen in de werkgroep heeft het Agentschap een bevoegdverklaring voor wolkenvluchten met zweefvliegtuigen ontwikkeld, met toepasselijke vereisten en AMC/GM-materiaal. Op basis van deze bevoegdverklaring zou het de houder toegestaan moeten zijn in wolken te vliegen met inachtneming van de luchtruimstructuur, de vereiste minima binnen de verschillende luchtruimcategorieën en de desbetreffende luchtverkeersleidingsprocedures (ATC-procedures).

Keulen, 24 april 2013

P. GOUDOU

uitvoerend directeur

3 Referenties

3.1 Betrokken verordeningen

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

3.2 Betrokken besluiten

Besluit van de uitvoerend directeur van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart tot wijziging van Besluit 2011/016/R van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 15 december 2011 betreffende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren bij 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.

Besluit van de uitvoerend directeur van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart tot wijziging van Besluit 2012/007/R van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 19 april 2012 betreffende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren bij 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 – "Aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren bij Deel ORA".

NB: Het Agentschap zal het besluit met de aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren publiceren zodra de tekst van de uitvoeringsvoorschriften in het Publicatieblad van de Europese Unie is gepubliceerd.

3.3 Overige referentiedocumenten

A-NPA 2006/14 en het CRD bij deze A-NPA

ICAO-bijlage 1

JAR-FCL 1

Nationale voorschriften inzake de verlening van bewijzen van bevoegdheid

NPA 2008/17 Uitvoeringsvoorschriften voor de verlening van bewijzen van bevoegdheid

NPA 2011-16 en het CRD bij deze NPA

Strategisch document over veiligheid in de algemene luchtvaart van de raad van beheer van EASA

Stappenplan voor de algemene luchtvaart (opgesteld door de Europese Commissie en het Agentschap)