



## Informatieblad

# Reducties op en vrijstelling van vliegopleidingen

Informatieblad voor opleidingsinstellingen over het verlenen van een reductie op c.q. 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) geeft 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 c.q. vrijstelling van de opleidingseis kan worden gegeven en waaruit de reductie kan bestaan.

### A. Situaties waarin reductie cq vrijstelling wordt toegestaan

1. *Conversie van een PPL, BPL, SPL, CPL of ATPL, afgegeven door een niet EU-lidstaat in een PPL, BPL of SPL met een één vlieger klasse- of typebevoegdverklaring (EU Verordening 1178/2011 Bijlage III.B)*

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 deel FCL;
- voldoen aan de eisen voor de afgifte van de betreffende klasse- of typebevoegdverklaring;
- houder zijn van ten minste een medisch certificaat van klasse 2, afgegeven conform deel Medisch;
- blijf geven van verworven taalvaardigheid overeenkomstig FCL.055;
- ten minste 100 vlieguren hebben voltooid als bestuurder.

2. *Conversie van een ATPL, afgegeven door een niet EU-lidstaat in een ATPL (EU Verordening 1178/2011 Artikel 8).*

Artikel 8 lid 4 stelt dat 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 volledig mogen 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 niet-EU bewijs van bevoegdheid. (EU Verordening 1178/2011 Artikel 8) zonder toestemming vooraf.*

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.

Artikel 8 lid 2 stelt dat 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 hierna gestelde:

- Theorie-examens en praktijkexamens worden altijd binnen de daarvoor geldende termijnen afgelegd.
- Op de vereiste theorie-instructie wordt *geen* reductie verleend.
- 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:

- 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.

*4. Reductie op basis van een niet-EU bewijs van bevoegdheid. (EU Verordening 1178/2011 Artikel 8) met toestemming vooraf.*

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

Het verzoek wordt door de vliegschool 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*".

*5. Aanvaarding van klasse- en typebevoegdverklaringen afgegeven door een niet-EU-lidstaat. (EU Verordening 1178/2011 Artikel 8 lid 5)*

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, of door een exploitant uit die niet-EU-lidstaat worden geëxploiteerd.



Deze beperking kan worden opgeheven wanneer de piloot voldoet aan de eisen van punt C.1 van EU Verordening 1178/2011 bijlage III.

*6. Aanvaarding van klasse- en typebevoegdverklaringen afgegeven door een niet-EU-lidstaat. (EU Verordening 1178/2011 Bijlage III C)*

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.

Vrijstelling van de opleiding wordt verleend onder de volgende voorwaarden:

- De kandidaat voldoet aan de voorwaarden zoals vermeld in Bijlage III.C van EU Verordening 1178/2011.
- 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.

*7. Afgifte bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaringen o.b.v. een niet afgeronde geïntegreerde opleiding. (EU Verordening 1178/2011 Part-FCL Aanhangsel 3 onder punt 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.

*8. Vrijstelling opleidingseisen voor afgifte van de Competency-Based Instrument Rating of En route instrument rating voor houders van een IR uitgegeven door de FAA*

Een kandidaat met een IR uitgegeven door de Federal Aviation Administration (FAA) kan vrijstelling krijgen van de opleiding voor de afgifte van de competency-based instrument rating (CB-IR) of En route instrument rating (EIR) wanneer hij kan aantonen tenminste 50 uur vliegtijd (of 25 uur in geval van een EIR) te hebben *onder IFR* als eerste bestuurder op vleugelvliegstuigen.

Op grond van Part FCL bijlage 6 hoofdstuk Aa, paragraaf 8, FCL.825 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 EIR vereisten kunnen worden toegepast accepteert ILT voor de bedoelde vrijstelling voor de CB-IR en/of EIR 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 ervaringsuren bij een niet afgeronde, niet-EU erkende opleiding.*

Men verzoekt goedkeuring of reductie op basis van vliegervaring bij een niet-EU erkende vliegopleiding. 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 en daarom wordt in dergelijke situaties geen reductie toegestaan.

### *2. Overstappen naar een andere vliegschool binnen Nederland.*

Het is toegestaan dat een kandidaat naar een andere opleidingsinstelling overgaat indien de opleiding op elkaar aansluit en beide instellingen door de ILT Luchtvaart zijn erkend.

De opleidingsinstelling waar de vliegopleiding wordt afgerond zorgt er voor dat de eerder gevolgde training tezamen 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 vliegschool 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.

### *3. Overstappen naar een vliegschool binnen Nederland vanuit een andere vliegschool 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 en de opleidingsinstelling waar de vliegopleiding wordt afgerond door ILT/Luchtvaart is erkend.

Voor deze opleidingen is hetzelfde van toepassing als vermeld onder lid 2, met dien verstande dat alle vereiste theorie-examens in één EU-lidstaat afgelegd dienen te worden.

## **Overige informatie**

Alleen in de situatie A.4 moet een onderbouwd opleidingsplan worden aangeboden ter goedkeuring.

Als in de overige genoemde situaties training wordt vereist, is het niet nodig dat de opleidingsinstelling daarvoor een aparte syllabus ter goedkeuring aanbiedt. De erkende 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 blad gestelde reductie-eisen geeft de ATO 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 moet worden ingediend.

Bij reductie zoals beschreven in de situatie A.4, 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
BPL	Balloon Pilot Licence
CB-IR	Competency-based Instrument Rating
CPL	Commercial Pilot Licence
EIR	En route instrument rating
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
MPL	Multi-crew Pilot Licence
PPL	Private Pilot Licence
SPL	Sailplane Pilot Licence
VFR	Visual Flight Rules

---

Dit is een uitgave van:

[Inspectie Leefomgeving en Transport](#)  
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)  
[@InspectieLenT](#)  
September 2019