



Online Handboek Part-66 AML

Contents

1.	Part-66 AML.....	5
1.1	Waarom is Part-66 ingevoerd?.....	5
1.2	Voor wie is het Part-66 AML verplicht?	5
2.	Part-66 AML.....	6
2.1	Afgifte Part-66 AML	6
2.2	Uitbreiding Part-66 AML	6
2.3	Verlenging Part-66 AML	6
2.4	Conversie Nationaal AML naar Part-66 AML	6
3.	Part-66 categorie A bevoegdheid	7
3.1	Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van een Part-66 categorie A.....	7
3.2	Basis kennis Part-66.A.25	7
3.3	Basis ervaring Part-66.A.30.....	8
3.4	Ervaringsduur Part-66.A.30(a) onder 1	9
3.5	Recente ervaring Part-66.A.30(d)	9
3.6	Militaire ervaring Part-66.A.30(e)	9
3.7	Ervaring opgedaan buiten de EU	9
4.	Part-66 categorie B1 bevoegdheid	10
4.1	Wettelijke vereisten voor het verkrijgen Part-66 categorie B1	10
4.2	Basis Kennis Part-66.A.25.....	10
4.3	Basis Ervaring Part-66.A.30	11
4.4	Ervaringsduur Part-66.A.30(a) onder 2	12
4.5	Recente ervaring Part-66.A.30(d)	12
4.6	Militaire ervaring Part-66.A.30(e)	12
4.7	Uitbreiding bevoegdheid.....	13
4.7.1	Uitbreiding met de rating “piston-engine non-pressurized aeroplanes of 2000 Kg MTOM and below” 13	
5.	Part-66 categorie B2 bevoegdheid	14
5.1	Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van Part-66 categorie B2.....	14
5.2	Basis Kennis Part-66.A.25.....	14
5.3	Basis Ervaring Part-66.A.30	15
5.4	Ervaringsduur Part-66.A.30(a) onder 2	15
5.5	Recente ervaring Part-66.A.30(d)	16
5.6	Militaire ervaring Part-66.A.30(e)	16
5.7	Ervaring opgedaan buiten de EU	16
5.8	Uitbreiding bevoegdheid.....	16
6.	Part-66 categorie B3	17
6.1	Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van een Part-66 categorie B3.....	17
6.2	Basis Kennis Part-66.A.25.....	17
6.3	Basis Ervaring Part-66.A.30	18
6.4	Ervaringsduur Part-66.A.30(a) onder 1	18
6.5	Recente Ervaring Part-66.A.30(d)	19

6.6	Militaire ervaring Part-66.A.30(e)	19
6.7	Ervaring opgedaan buiten de EU	19
6.8	Uitbreiding bevoegdheid.....	19
7.	Part-66 categorie C bevoegdheid.....	20
7.1	Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van Part-66 categorie C	20
7.2	Basis Kennis Part-66.A.25.....	20
7.3	Basis Ervaring Part-66.A.30(a) onder 5	20
7.4	Basis Ervaring Part-66.A.30(a) onder 5	20
7.5	Ervaring aantonen	21
8.	Verlening Part-66.....	22
8.1	Wettelijke vereisten voor verlenging van een Part-66 AML	22
8.2	Verlenging Part-66.A.40(b t/m d).....	22
9.	Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met andere categorie.....	23
9.1	Wettelijke vereisten voor uitbreiding van Part-66 AML	23
9.2	Basis Kennis Part-66.A.25.....	23
9.3	Basis Ervaring Part-66.A.30	24
9.4	Ervaring met recent zijn Part-66.A.30(d)	25
9.5	AML verkregen uit conversie Part-66.A.70.....	25
9.6	Uitbreiding naar Categorie C	25
10.	Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met een type rating	26
10.1	Wettelijke vereisten voor uitbreiding type bijschrijving	26
10.2	Type bijschrijving Part-66.A.45.....	26
10.3	Overzicht van type bijschrijvingen	26
10.4	Type bevoegdheid	26
10.5	Vliegtuig type training of type examen	27
10.6	Vliegtuig typetraining voor complexe vliegtuigen geldig voor AML categorie B1, B2 en C – Groep 1	27
10.6.1	Eisen aan een vliegtuig typetraining.....	27
10.6.2	Duur van de praktijktraining.....	27
10.6.3	On the Job training (OJT)	27
10.7	Type examen voor niet complexe vliegtuigen geldig voor de AML cat. B1.1, B1.3 en B1.4 en B2 (groep 2)	28
10.7.1	Eisen aan een type examen	29
10.7.2	Praktijkervaring	29
10.7.3	Training “piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2000 kg MTOM and below” geldig voor AML cat. B3 (groep 3).....	29
10.7.4	Limitaties (exclusions) voor AML cat. B1 en B3 (Groep 3)	29
10.7.5	Part-147 erkende opleiding	29
10.7.6	Geen Part-147 type training of type examen.....	29
10.7.7	Taaktraining voor Categorie A en B1	30
10.7.8	Categorie B2 AML autoriseren voor Cat A taken	30
10.8	Overzicht van type bijschrijving	30
10.9	Overzicht van type bijschrijving per fabrikant	30

10.10	Overzicht van Full Sub-Groep Rating.....	30
10.11	Groepsbevoegdheid voor categorie B3.....	31
10.12	Wijze van type bijschrijving.....	32
10.13	Annex II Vliegtuigen.....	32
11.	Uitbreiding Part-66 bevoegdheid opheffen limitatie.....	33
11.1	Wettelijke vereisten voor opheffen limitatie	33
11.2	Opheffen limitatie Part-66.A.50	33
11.3	AML verkregen uit conversie Part-66.A.70.....	33
11.4	Uitbreiding naar Categorie C	33
12.	Conversie Part-66 AML 66.A.70.....	34
12.1	Wettelijke eisen	34
12.2	Invoering	34
12.3	Overgangsregeling voor grote luchtvaart	34
12.4	Overgangsregeling voor kleine luchtvaart.....	35
12.5	Opleidingen in het vliegtuigonderhoud	35
12.6	Conversie naar Part-66	35
13.	Intrekken, schorsen of beperken	37
13.1	Wettelijke eisen	37
13.2	Intrekken schorsen beperken 66.B.500.....	37
14.	Tarieven Part-66 AML 2017	Error! Bookmark not defined.
15.	Levertijd Part-66 AML.....	38
16.	Bezorging.....	40
16.1	Hoe bezorgt Kiwa Register Part-66 AML?	40
17.	Diversen en uitzonderingen.....	41
17.1	Aanvraagformulier Form 19.....	41
17.2	Part-66 AML Form 26	41
17.3	Licence transfer AML.....	41
17.4	Besluit AML.....	Error! Bookmark not defined.
17.5	Verklaring woordenlijst	41

1. Part-66 AML

1.1 Waarom is Part-66 ingevoerd?

Op 1 september 2001 is het JAR-66 ingevoerd in alle EU-lidstaten. Met de invoering van JAR-66 was het voor de houder van het bewijs van bevoegdheid mogelijk te werken in onderhoudsorganisaties in verschillende lidstaten van Europa en daarbuiten. De nationale standaard voor vliegtuigen boven de 5.700kg MTOM, helikopters boven de 2.730kg MTOM.

In september 2005 is de regelgeving aangepast en is Part-66 ingevoerd. Met de introductie van het Part-66 AML wordt de luchtwaardigheid van vliegtuigen gewaarborgd en worden er eisen gesteld aan personen die vliegtuigen, onderdelen daarvan onderhouden en na onderhoud weer vrijgeven. Zonder het juiste onderhoud mogen vliegtuigen niet vliegen.

Onderhoud mag uitsluitend worden uitgevoerd en vrijgegeven door bekwame personen. In sommige gevallen is het toegestaan om onder toezicht te werken. In andere gevallen moet bekwaamheid zijn aangetoond. Als bewijs hiervan heeft de onderhoudsmonteur of technicus dan een Part-66 AML met het juiste type vliegtuig nodig.

De Europese standaard voor de kwalificaties om na onderhoud vliegtuigen vrij te mogen geven wordt "Part-66" genoemd, en de daarin omschreven licenties, Part-66 AML.

1.2 Voor wie is het Part-66 AML verplicht?

Het Part-66 AML geeft belangrijke voorwaarden waaraan vliegtuigonderhoudstechnici moet voldoen om vliegtuigen te mogen vrijgeven met betrekking tot het uitgevoerde onderhoud. Het Part-66 AML is het internationaal erkende document waarmee dit wordt aangetoond.

Een Part-66 AML is in de meeste gevallen een essentiële voorwaarde. Voor vliegtuigen waar nog geen Part-66 voor bestaat zal de nationale regelgeving gelden.

Naast een AML, moet de houder over voldoende kennis en ervaring te beschikken om competent te zijn, 66A.20(b) [EU Verordening 1321/2014](#).

Bij vrijgave namens een bedrijf, is een bedrijfsautorisatie voor het betreffende type en de betreffende werkzaamheden nodig gebaseerd op bedrijfsprocedures inclusief beoordeling, training etc. Deze bedrijfsautorisatie wordt begrensd door de bedrijfserkenning én door het AML. Bij vrijgave op persoonlijke titel is betrokkene zelf verantwoordelijk voor actuele kennis en ervaring.

Voor vliegtuigen met een maximaal start gewicht van 5.700kg of hoger is een Part-66 AML sinds 28 september 2006 verplicht. Voor "motor-complex powered aircraft" en "other than motor-complex powered aircraft" die worden ingezet voor commercieel luchttransport, is dit vanaf 28 september 2008 verplicht. Voor "other than motor-complex powered aircraft" die niet worden ingezet voor commercieel luchttransport is een Part-66 AML, vanaf 28 september 2010 verplicht.

2. Part-66 AML

Om een onderhoud aan een vliegtuig vrij te geven, is Part-66 geïntroduceerd. Kiwa is [gemandateerd](#) om namens de Minister van Infrastructuur en Milieu de volgende bewijzen van bevoegdheid af te geven;

2.1 Afgifte Part-66 AML

Een Part-66 AML houder kan een aanvraag voor afgifte indienen indien hij beschikt over basis kennis en de vereiste basis ervaring. De aanvrager voor een AML is tenminste 18 jaar oud.

2.2 Uitbreiding Part-66 AML

De aanvrager kan zijn AML gaan uitbreiden. Uitbreiden met een categorie of met een type rating. Voor uitbreiding van een onderhoudslicentie met een categorie dient de aanvrager een minimale vereiste onderhoudservaring hebben, relevant is voor de aangevraagde of subcategorie.

Voor de uitbreiding van het Part-66 AML met een typerating, dient de aanvrager nadat er een typetraining is gevolgd, het toe te laten voegen op zijn/haar AML.

2.3 Verlenging Part-66 AML

De geldigheid van een onderhoudslicentie vervalt vijf jaar na de laatste afgifte of wijziging, tenzij de houder zijn onderhoudslicentie voorlegt aan de bevoegde autoriteit die het heeft afgegeven, zodat kan worden nagegaan of de informatie in het bewijs overeenkomt met de gegevens in de dossiers van de bevoegde autoriteit, ingevolge punt 66.B.120.

2.4 Conversie Nationaal AML naar Part-66 AML

Het nationaal AML of bedrijfsautorisatie wordt geconverteerd naar een Part-66 AML. De bevoegdheden van het nationale AML worden geconverteerd naar het Part-66 AML. De voorwaarden voor conversie zijn opgenomen in een conversierapport, die is opgesteld door de bevoegde autoriteiten.

3. Part-66 categorie A bevoegdheid

De Categorie A geeft de bevoegdheid voor de vrijgave van eenvoudige kleine onderhoudswerkzaamheden in het kader van line maintenance en reparatie van simpele defecten in een Part-145 onderhoudsorganisatie. Deze werkzaamheden zijn op taakniveau en beperkt tot de taken genoemd in de autorisatie van de Part-145 erkende onderhoudsorganisatie.

De categorie A bevoegdheid is onderverdeeld in de volgende subcategorieën:

- A1 vliegtuigen met turbinemotoren
- A2 vliegtuigen met zuigermotoren
- A3 helikopters met turbinemotoren
- A4 helikopters met zuigermotoren

3.1 Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van een Part-66 categorie A

Om in aanmerking te komen voor een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

3.2 Basis kennis Part-66.A.25

Kennis:

De aanvrager van een AML of uitbreiding van een categorie of subcategorie toont aan de hand van een module examen dat hij beschikt over de vereiste basis kennis. De modules komen overeen met de Appendix I van Annex III, [EU Verordening 1321/2014](#). De module examens zijn afgenomen door een erkende onderhoudsopleidingsorganisatie welke erkend is in overeenstemming met Annex IV, Part-147 of door de bevoegde autoriteit, [EU Verordening 1321/2014](#).

De opleiding en examens moeten zijn gevolgd en afgelegd in de tien jaar voorafgaand aan de aanvraag van het AML, ook voor uitbreiding van een categorie of subcategorie. Als dit niet het geval is, kunnen echter examenvrijstellingen worden verkregen. Vrijstellingen komen te vervallen tien jaar nadat de bevoegde autoriteit ze heeft toegekend aan de aanvrager. Na het vervallen van de vrijstellingen kan de aanvrager nieuwe vrijstellingen aanvragen.

Bij afgifte van een categorie A toont de aanvrager door middel van examens aan, dat hij voldoende kennisniveau bezit. De kandidaat toont de hieronder genoemde vakken aan. De modulen 1 t/m 10, afhankelijk van de subcategorie, aangevuld met modulen uit de reeks 11 t/m 17.

A1 alle subcategorieën:

- Module 1 Wiskunde
- Module 2 Natuurkunde
- Module 3 Grondbeginselen elektriciteit
- Module 5 Digitale technieken / elektronische instrument systemen
- Module 6 Materialen & hardware
- Module 7A Onderhoud praktijk

- Module 8 Basis aerodynamica
- Module 9A Human factors
- Module 10 Luchtvaart wetgeving

A1 vliegtuigen met turbinemotoren:

- Module 11A Vliegtuigen aerodynamica, constructie & systemen
- Module 15 Gas turbinemotoren
- Module 17A Propeller

A2 vliegtuigen met zuigermotoren:

- Module 11B Vliegtuigen aerodynamica, constructie & systemen
- Module 16 Zuigermotor
- Module 17A Propeller

A3 helikopters met turbinemotoren:

- Module 12 Helikopter aerodynamica, constructie & systemen
- Module 15 Gas turbinemotor

A4 helikopters met zuigermotoren:

- Module 12 Helikopter aerodynamica, constructie & systemen
- Module 16 Zuigermotor

Essay:

Als onderdeel van het examen moet er voor een aantal modules een essay worden geschreven. Dit betreft de modules 7 (Onderhoud Praktijk), 9 (Human Factors) en 10 (Luchtvaartwetgeving).

Indien er essays zijn afgenomen voor Cat A zijn deze ook geldig voor de verdere opleiding, die noodzakelijk zijn voor een uitbreiding van het AML met een andere categorie of subcategorie. Mits, de kandidaat het certificaat module examen of een "certificate of recognition basic training course" kan aantonen of in het bezit is van een AML.

3.3 Basis ervaring Part-66.A.30

De Part-66.A.30 "Basic experience requirements" geeft slechts de vereiste hoeveelheid ervaring in jaren aan en dat de ervaring een representatieve dwarsdoorsnede moet zijn van onderhoudswerkzaamheden aan luchtvaartuigen.

AMC 66.A.30(a) "Basic experience requirements" geeft o.a. aan:

Onderhoudswerkzaamheden op in het bedrijf zijnde civiele luchtvaartuigen:

- Betekent dat de ervaring betrekking moet hebben op onderhoudswerkzaamheden aan luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door luchtvaartmaatschappijen, luchttaxi organisaties, eigenaars, enz.;
- Moet een breed scala bestrijken van taken in lengte, complexiteit en diversiteit;
- De ervaring moet zijn opgedaan in een echte onderhoudsomgeving,
- Kan worden opgedaan binnen verschillende soorten onderhoud organisaties (Part-145, MA, sub-part F, FAR-145, enz.) of onder toezicht van de onafhankelijke supervisor/AML houder;

De aanvrager van een categorie A bevoegdheid moet de vereiste basis ervaring opdoen in het vliegtuigonderhoud (ref EASA 66.A.30 [EU Verordening 1321/2014](#)). Voor Categorie A bevoegdheid is dit ervaring in regulier onderhoud en herstel van eenvoudige defecten aan operationele vliegtuigen.

Voor het aantonen van de ervaring kan er, gebruik worden gemaakt van het "Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML", of van een verklaring van basiservaring. De verklaring ervaring is mede ondertekend door de Quality Manager van het vliegtuigonderhoudsbedrijf waar tenminste het volgende uit blijkt:

- gedurende welke periode de basiservaring is opgedaan;
- op welke vliegtuigtype(s) is de basiservaring opgedaan (vliegtuigtypen die vallen tot de aangevraagde categorie);

- in welke systemen er ervaring is opgedaan [minstens acht systemen die vallen binnen de aangevraagde categorie] per ATA Chapter dient men de activiteit te vermelden;
- en bij welke werkzaamheden de ervaring is opgedaan (werkzaamheden die vallen binnen de aangevraagde categorie).

Wanneer er voor het aantonen van de ervaring gebruik wordt gemaakt van de “verklaring voor basis ervaring” dan behoudt Kiwa zich het recht, om de onderliggende bewijslast op te vragen.

Het basis bevoegdheid logboek kan worden gedownload op www.kiwaregister.nl, Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML.

3.4 Ervaringsduur Part-66.A.30(a) onder 1

De ervaringsduur is afhankelijk gesteld van de genoten opleiding. Wanneer de opleiding is gevolgd bij een erkende Part-147 opleidingsinstelling, dient er na de opleiding ten minste één (1) jaar relevante basis ervaring te worden opgedaan.

Wanneer er een relevante middelbare technische opleiding is gevolgd en er ervaring is opgedaan in de reparatie, revisie of inspectie van mechanische, elektrische of elektronische apparatuur, dan dient er na de opleiding ten minste twee (2) jaar relevante praktische ervaring te worden opgedaan.

Onder een relevante technische opleiding wordt in dit geval verstaan:

- MTS Werktuigbouw
- MTS Elektrotechniek
- Vliegtuig onderhoudsmonteur (VOM)
- Vliegtuig onderhoudstechnicus (VOT)
- Vliegtuig onderhoudstechnicus avionica (VOTA)
- MBO 4 Luchtvaarttechniek - Technicus mechanica
- MBO Werktuigbouw
- MBO Elektrotechniek
- MBO Motorvoertuigen en Carrosserietechniek

Wanneer de aanvrager geen relevante technische opleiding heeft gevolgd dient ten minste drie (3) jaar relevante praktische ervaring worden op gedaan.

Note:

Wanneer de aanvrager een Part-66 opleiding heeft gevolgd en deze volledig is afgerond met modulecertificaten, bij een reguliere opleidingsinstelling en de aanvrager heeft stage gelopen in een erkende Part-145 vliegtuigonderhoudsbedrijf, dan kan deze stage worden meegeteld als basis ervaring. Dit dient dan wel te worden onderbouwd door middel van een “statement” van de stagebegeleider van het vliegtuigonderhoudsbedrijf en de opleidingsinstelling.

3.5 Recente ervaring Part-66.A.30(d)

Van de praktische ervaring moet één (1) jaar recent zijn. Ten minste 50 % moet zijn opgedaan in de twaalf (12) maanden onmiddellijk voorafgaande aan de aanvraag. De resterende ervaring mag zijn opgedaan in de zeven (7) jaar voorafgaande aan de aanvraag. De totale praktijkervaring moet zijn opgedaan in de **tien (10)** jaar voor de datum van aanvraag.

3.6 Militaire ervaring Part-66.A.30(e)

Wanneer de aanvrager ervaring heeft opgedaan in de militaire luchtvaart, dan dient deze te worden aangevuld met tenminste een half jaar relevante praktische ervaring in het civiele vliegtuigonderhoud. Militaire basiservaring wordt met Luform 099 aangetoond, indien geen Luform 099, dan door middel van een logboek. Dit formulier kan de aanvrager opvragen bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit. Relevante ervaring opgedaan buiten de EU wordt over het algemeen meegeteld mits dit ervaring is binnen de scope van de aan te vragen bevoegdheid.

3.7 Ervaring opgedaan buiten de EU

Relevante ervaring opgedaan buiten de EU wordt over het algemeen meegeteld mits dit ervaring is binnen de scope van de aan te vragen bevoegdheid.

4. Part-66 categorie B1 bevoegdheid

Categorie B1 “certifying staff” is gekwalificeerd om een “certificate of release to service” af te geven volgend op “line maintenance” ten behoeve van constructie, motoren en mechanische en elektrische systemen. Daarnaast vallen ook avionica line replaceable units welke eenvoudig op serviceability kunnen worden getest onder de bevoegdheid van deze categorie certifying staff.

Categorie B1 is onderverdeeld in dezelfde subcategorieën als Categorie A, (B1.1, B1.2, B1.3, B1.4). Een Categorie B1 Part-66 AML is specifiek voor een vliegtuigtype. Om door een Part-145 of sub-part F bedrijf te kunnen worden geautoriseerd voor een bepaald vliegtuigtype moet dat type eerst op de Part-66 AML zijn bijgeschreven.

De vrijgave van werkzaamheden aan motoren, mechanische- en elektrische systemen in een Part-145 onderhoudsorganisatie zijn:

- Het vrijgeven van werkzaamheden aan vliegtuigelektronica waarbij met een eenvoudige test de goede werking kan worden vastgesteld en geen troubleshooting vereist is.
- Het functioneren als support staff bij het uitvoeren van base maintenance in een Part-145 onderhoudsorganisatie.
- De vrijgave van werkzaamheden die, onder uw toezicht door anderen zijn uitgevoerd.
- Het uitvoeren van Categorie A taken uit de subcategorie(en), waarvoor u een categorie B bevoegdheid heeft.

De B1 bevoegdheid is onderverdeeld in de subcategorieën:

B1.1 vliegtuigen met turbinemotoren

B1.2 vliegtuigen met zuigermotoren

B1.3 helikopters met turbinemotoren

B1.4 helikopters met zuigermotoren

4.1 Wettelijke vereisten voor het verkrijgen Part-66 categorie B1

Om in aanmerking te komen voor een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

4.2 Basis Kennis Part-66.A.25

Kennis:

De aanvrager van een AML of uitbreiding van een categorie of subcategorie toont aan de hand van een module examen dat hij beschikt over de vereiste basis kennis. De modules komen overeen met de Appendix I van Annex III, [EU Verordening 1321/2014](#). De module examens zijn afgenomen door een erkende onderhoudsopleidingsorganisatie welke erkend is in overeenstemming met Annex IV, Part-147 of door de bevoegde autoriteit, [EU Verordening 1321/2014](#).

De opleiding en examens moeten zijn gevolgd en afgelegd in de tien (10) jaar voorafgaand aan de aanvraag van het AML, ook voor uitbreiding van een categorie of subcategorie. Als dit niet het geval is, kunnen echter examenvrijstellingen worden verkregen. Vrijstellingen komen te vervallen tien jaar

nadat de bevoegde autoriteit ze heeft toegekend aan de aanvrager. Na het vervallen van de vrijstellingen kan de aanvrager nieuwe vrijstellingen aanvragen.

Een categorie B aanvrager moet door middel van examens aantonen dat hij een voldoende kennisniveau heeft in de hieronder genoemde vakken. De modules 1 t/m 10, afhankelijk van de subcategorie, aangevuld met modules uit de reeks 11 t/m 17.

B1 alle subcategorieën:

- Module 1 Wiskunde
- Module 2 Natuurkunde
- Module 3 Grondbeginselen elektriciteit
- Module 4 Grondbeginselen elektronica
- Module 5 Digitale techniek / Elektronische Instrument Systemen
- Module 6 Materialen & Hardware
- Module 7A Onderhoud Praktijk
- Module 8 Basis aerodynamica
- Module 9A Human Factors
- Module 10 Luchtvaart Wetgeving

B1.1 vliegtuigen met turbinemotoren:

- Module 11A Aerodynamica, vliegtuig constructie en systemen
- Module 15 Gas turbine motoren
- Module 17 of 17A Propellers

B1.2 vliegtuigen met zuigermotoren:

- Module 11B Aerodynamica, vliegtuig constructie en systemen
- Module 16 Zuigermotoren
- Module 17 of 17A Propellers

B1.3 helikopters met turbinemotoren:

- Module 12 Helikopter Aerodynamica
- Module 15 Gas turbine motoren

B1.4 helikopters met zuigermotoren:

- Module 12 Helikopter Aerodynamica, constructie en systemen
- Module 16 Zuiger motoren

Essay:

Als onderdeel van het examen moet er voor een aantal modules een essay worden geschreven. Dit betreft de modules 7 (Onderhoud Praktijk), 9 (Human Factors) en 10 (Luchtvaartwetgeving).

Indien er essays zijn afgenomen voor Cat A zijn deze ook geldig voor de verdere opleiding, die noodzakelijk zijn voor een uitbreiding van het AML met een andere categorie of subcategorie. Mits, de kandidaat het certificaat module examen of een certificate of recognition basic training course kan aantonen of in het bezit is van een AML.

4.3 Basis Ervaring Part-66.A.30

De aanvrager van een categorie B1 bevoegdheid moet de vereiste basiservaring opdoen in het vliegtuigonderhoud. Voor de B1 bevoegdheid is dit ervaring in regulier onderhoud aan de constructie van het vliegtuig, de motor, mechanische systemen, elektrische systemen en de vervanging van line replaceable units. De ervaring moet vergelijkbaar zijn met basis praktijkervaring opgedaan in een Part-145 vliegtuigonderhoudsbedrijf.

Voor het aantonen van uw ervaring kan er, gebruik gemaakt van het "Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML", of van een verklaring van praktijkervaring. De aanvrager kan basiservaring aantonen door een verklaring (die mede ondertekend wordt door de Quality Manager of degene die geautoriseerd is om te tekenen van het vliegtuigonderhoudsbedrijf) waar tenminste het volgende uit blijkt:

- gedurende welke periode u ervaring heeft opgedaan.
- op welke vliegtuigtype de ervaring is opgedaan (vliegtuigtypen die vallen tot de aangevraagde categorie).
- in welke systemen is er ervaring is opgedaan [minstens acht systemen die vallen binnen de aangevraagde categorie] per ATA Chapter dient men de activiteit te vermelden;
- en bij welke werkzaamheden de ervaring is opgedaan (werkzaamheden die vallen binnen de aangevraagde categorie).

Wanneer er voor het aantonen van de ervaring gebruik wordt gemaakt van de “verklaring voor basis ervaring” dan behoudt Kiwa zich het recht, om de onderliggende bewijslast op te vragen.

Het basis bevoegdheid logboek kan worden gedownload op www.kiwaregister.nl, Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML.

4.4 Ervaringsduur Part-66.A.30(a) onder 2

De ervaringsduur is afhankelijk gesteld van de genoten opleiding. Wanneer er een opleiding is gevolgd bij een erkende Part 147 opleidingsinstelling, dient er na de opleiding praktische ervaring op gedaan. De ervaringsduur voor de B1.2 en B1.4 opleiding is één (1) jaar, voor de B1.1 en B1.3 opleiding twee (2) jaar.

Wanneer er een relevante middelbare technische opleiding is gevolgd, en ervaring is opgedaan in reparatie, revisie of inspectie van mechanische, elektrische of elektronische apparatuur, dan dient er na de opleiding praktische ervaring op zijn gedaan. De ervaringsduur voor de B1.2 en B1.4 opleiding is twee (2) jaar en voor de B1.1 en B1.3 opleiding drie (3) jaar.

Onder een relevante technische opleiding wordt in dit geval verstaan:

- MTS Werktuigbouw
- MTS Elektrotechniek
- Vliegtuig onderhoudsmonteur (VOM)
- Vliegtuig onderhoudstechnicus (VOT)
- Vliegtuig onderhoudstechnicus avionica (VOTA)
- MBO 4 Luchtvaarttechniek - Technicus mechanica
- MBO Werktuigbouw
- MBO Elektrotechniek
- MBO Motorvoertuigen en Carrosserietechniek

Wanneer er geen relevante technische opleiding is gevolgd dan dient er aanvullende basis ervaring worden opgedaan. De duur van dit praktijkdeel is voor de B1.2 en B1.4 drie (3) jaar en voor de B1.1 en B1.3 vijf (5) jaar.

Note:

Wanneer de aanvrager een Part-66 opleiding heeft gevolgd en deze volledig heeft afgerond met modulecertificaten, bij een reguliere opleidingsinstelling en er is stage gelopen in een erkende Part-145 vliegtuigonderhoudsbedrijf, dan kan deze stage worden meegeteld als basis ervaring. Dit dient dan wel te worden onderbouwd door middel van een “statement” van de stagebegeleider van het vliegtuig onderhoudsbedrijf en de opleidingsinstelling.

4.5 Recente ervaring Part-66.A.30(d)

Van de praktische ervaring moet één (1) jaar recent zijn. Ten minste 50 % moet zijn opgedaan in de twaalf (12) maanden onmiddellijk voorafgaande aan de aanvraag. De resterende ervaring mag zijn opgedaan in de zeven (7) jaar voorafgaande aan de aanvraag. De totale praktijkervaring moet zijn opgedaan in de **tien (10)** jaar voor de datum van aanvraag.

4.6 Militaire ervaring Part-66.A.30(e)

Wanneer de aanvrager ervaring heeft opgedaan in de militaire luchtvaart, deze dient te worden aangevuld met tenminste één jaar relevante basis ervaring in het civiele vliegtuig onderhoud. Militaire basiservaring wordt met Luform 099 aangetoond, indien geen Luform 099 dan door middel van een logboek. Dit formulier kan de aanvrager opvragen bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

4.7 Uitbreiding bevoegdheid

De bevoegdheid kan worden uitgebreid met andere (sub)categorieën. Hiervoor gelden, afhankelijk van de gewenste uitbreiding, verschillende voorwaarden. Voor nadere informatie zie het deel "Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met een andere categorie".

4.7.1 Uitbreiding met de rating "piston-engine non-pressurized aeroplanes of 2000 Kg MTOM and below"

Voor een AML houder met de categorie B1.2 is er een mogelijkheid om zijn AML uit te breiden met de rating "piston-engine non-pressurized aeroplanes of 2000 Kg MTOM and below".

De aanvrager dient deze rating aan te vragen en niet de categorie B3.

De ervaring moet worden aangetoond volgens "APPENDIX II To AMC Aircraft Type Practical Experience and On-the-Job Training List of Tasks Time limits/Maintenance checks" en "AMC 66.A.45(d), (e)3, (f)1 and (g)1 Endorsement with aircraft ratings".

5. Part-66 categorie B2 bevoegdheid

De vrijgave van onderhoudswerkzaamheden aan de vliegtuigelektronica (avionica) en systemen en vrijgave van werkzaamheden aan Elektrische Power Generation en distributie systemen voor vliegtuigelektronica.

- De vrijgave van eenvoudige kleine onderhoudswerkzaamheden in het kader van line maintenance in een Part-145 onderhoudsorganisatie. Deze werkzaamheden zijn op taakniveau en beperkt tot de taken genoemd in de autorisatie van de Part-145 erkende onderhoudsorganisatie.
- Het functioneren als support staff bij het uitvoeren van base maintenance in een Part-145 onderhoudsorganisatie.
- De vrijgave van werkzaamheden die, onder zijn toezicht door anderen zijn uitgevoerd.

5.1 Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van Part-66 categorie B2

Om in aanmerking te komen voor een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

5.2 Basis Kennis Part-66.A.25

Kennis:

De aanvrager van een AML of uitbreiding van een categorie of subcategorie toont aan de hand van een module examen dat hij beschikt over de vereiste basis kennis. De modules komen overeen met de Appendix I van Annex III, [EU Verordening 1321/2014](#). De module examens zijn afgenomen door een erkende onderhoudsopleidingsorganisatie welke erkend is in overeenstemming met Annex IV, Part-147 of door de bevoegde autoriteit, [EU Verordening 1321/2014](#).

De opleiding en examens moeten zijn gevolgd en afgelegd in de tien jaar voorafgaand aan de aanvraag van het AML, ook voor uitbreiding van een categorie of subcategorie. Als dit niet het geval is, kunnen echter examenvrijstellingen worden verkregen. Vrijstellingen komen te vervallen tien jaar nadat de bevoegde autoriteit ze heeft toegekend aan de aanvrager. Na het vervallen van de vrijstellingen kan de aanvrager nieuwe vrijstellingen aanvragen.

De eisen gesteld aan de basiskennis zijn voor elke categorie bepaald in relatie tot de complexiteit van de vrij te geven werkzaamheden. Een categorie B2 aanvrager moet door middel van examens aantonen dat hij genoemde voldoende kennisniveau heeft in de hieronder vakken.

B2 vliegtuigelektronica (avionica)

- Module 1 Wiskunde
- Module 2 Natuurkunde
- Module 3 Grondbeginselen elektriciteit
- Module 4 Grondbeginselen elektronica
- Module 5 Digitale techniek / Elektronische Instrument Systemen
- Module 6 Materialen & Hardware
- Module 7A Onderhoud Praktijk

- Module 8 Basis aerodynamica
- Module 9A Human Factors
- Module 10 Luchtvaart Wetgeving
- Module 13 Aerodynamica, constructie en systemen
- Module 14 Voortstuwing

Essay:

Als onderdeel van het examen moet er voor een aantal modules een essay worden geschreven. Dit betreft de modules 7 (Onderhoud Praktijk), 9 (Human Factors) en 10 (Luchtvaartwetgeving).

Indien er essays zijn afgenomen voor Cat A zijn deze ook geldig voor de verdere opleiding, die noodzakelijk zijn voor een uitbreiding van het AML met een andere categorie of subcategorie. Mits, de kandidaat het certificaat module examen of een “certificate of recognition basic training course” kan aantonen of in het bezit is van een AML.

5.3 Basis Ervaring Part-66.A.30

De aanvrager van een categorie B2 bevoegdheid moet de vereiste praktijkervaring opdoen in het vliegtuigonderhoud. Voor de B2 bevoegdheid is dit ervaring in regulier onderhoud aan vliegtuigelektronica- en elektrische systemen van operationele luchtvaartuigen. De ervaring moet vergelijkbaar zijn met ervaring opgedaan in een Part-145 onderhoudsomgeving.

Voor het aantonen van uw ervaring kunt u, gebruik maken van het “Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML”, of van een verklaring van praktijkervaring.

De aanvrager kan praktijkervaring aantonen door een verklaring (die mede ondertekend wordt door de Quality Manager van het vliegtuigonderhoudsbedrijf) waar tenminste het volgende uit blijkt:

- gedurende welke periode u ervaring heeft opgedaan.
- op welke vliegtuigtype de ervaring is opgedaan (vliegtuigtypen die vallen tot de aangevraagde categorie).
- in welke systemen is er ervaring is opgedaan [minstens acht systemen die vallen binnen de aangevraagde categorie] per ATA Chapter dient men de activiteit te vermelden;
- en bij welke werkzaamheden de ervaring is opgedaan (werkzaamheden die vallen binnen de aangevraagde categorie).

Wanneer er voor het aantonen van de ervaring gebruik wordt gemaakt van de “verklaring voor basis ervaring” dan behoudt Kiwa zich het recht, om de onderliggende bewijslast op te vragen.

Het basis bevoegdheid logboek kan worden gedownload op www.kiwaregister.nl, Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML.

5.4 Ervaringsduur Part-66.A.30(a) onder 2

De ervaringsduur is afhankelijk gesteld van de genoten opleiding. Wanneer de aanvrager een opleiding heeft gevolgd bij een erkende Part 147 opleidingsinstelling dient er aanvullend twee (2) jaar praktische ervaring op zijn gedaan.

Wanneer er een relevante middelbare technische opleiding is gevolgd, en ervaring heeft opgedaan in reparatie, revisie of inspectie van elektrische of elektronische apparatuur, dan dient de aanvrager aanvullend drie (3) jaar praktische ervaring op te doen.

Onder een relevante technische opleiding wordt in dit geval verstaan:

- MTS Werktuigbouw
- MTS Elektrotechniek
- Vliegtuigonderhoudsmonteur (VOM)
- Vliegtuigonderhoudstechnicus (VOT)
- Vliegtuigonderhoudstechnicus avionica (VOTA)
- MBO 4 Luchtvaarttechniek - Technicus mechanica
- MBO Werktuigbouw
- MBO Elektrotechniek
- MBO Motorvoertuigen en Carrosserietechniek

Wanneer de aanvrager geen relevante technische opleiding heeft gevolgd dan dient er aanvullend vijf (5) jaar praktische ervaring te worden opgedaan.

Note:

Wanneer de aanvrager een Part-66 opleiding heeft gevolgd en deze volledig hebt afgerond met modulecertificaten, bij een reguliere opleidingsinstelling en er is stage gelopen in een erkende Part-145 vliegtuigonderhoudsbedrijf, dan kan deze stage worden meegeteld als basis ervaring. Dit dient dan wel te worden onderbouwd door middel van een "statement" van de stagebegeleider van het vliegtuig onderhoudsbedrijf en de opleidingsinstelling.

5.5 Recente ervaring Part-66.A.30(d)

Van de praktische ervaring moet één (1) jaar recent zijn. Ten minste 50 % moet zijn opgedaan in de 12 maanden onmiddellijk vooraf gaande aan de aanvraag. De resterende ervaring mag zijn opgedaan in de zeven jaar voorafgaande aan de aanvraag. De totale praktijkervaring moet zijn opgedaan in de **tien** (10) jaar voor de datum van aanvraag.

5.6 Militaire ervaring Part-66.A.30(e)

Wanneer de aanvrager ervaring heeft opgedaan in de militaire luchtvaart, dient er aanvullend tenminste één (1) jaar relevante praktische ervaring te hebben in het civiele vliegtuig onderhoud. Militaire basiservaring wordt met Luform 099 aangetoond (indien geen Luform 099 dan door middel van een logboek. Dit formulier kan de aanvrager opvragen bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

5.7 Ervaring opgedaan buiten de EU

Relevante ervaring opgedaan buiten de EU wordt over het algemeen meegeteld mits dit ervaring is binnen de scope van de aan te vragen bevoegdheid.

5.8 Uitbreiding bevoegdheid

De bevoegdheid kan worden uitgebreid met andere (sub)categorieën. Hiervoor gelden, afhankelijk van de gewenste uitbreiding, verschillende voorwaarden. Voor nadere informatie zie het deel "Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met een andere categorie.

6. Part-66 categorie B3

De Categorie B3 is van toepassing op vliegtuigen met zuigermotor(en), zonder drukcabine en met een MTOM tot 2000kg.

Het geeft de bevoegdheid voor:

- De vrijgave van werkzaamheden aan de vliegtuigconstructie, motoren, mechanische- en elektrische systemen.
- De vrijgave van werkzaamheden aan eenvoudige avionica systemen, waarvoor alleen een eenvoudige test nodig is om de goede werking vast te stellen.

Deze bevoegdheid kent de volgende uitsluitingen:

- wooden structure aeroplanes,
- aeroplanes with metal tubing structure covered with fabric,
- metal structure aeroplanes,
- composite structure aeroplanes.

6.1 Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van een Part-66 categorie B3

Om in aanmerking te komen voor een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

6.2 Basis Kennis Part-66.A.25

Kennis:

De aanvrager van een AML of uitbreiding van een categorie of subcategorie toont aan de hand van een module examen dat hij beschikt over de vereiste basis kennis. De modules komen overeen met de Appendix I van Annex III. De module examens zijn afgenomen door een erkende onderhoudsopleidingsorganisatie welke erkend is in overeenstemming met Annex IV, Part-147 of door de bevoegde autoriteit.

De opleiding en examens moeten zijn gevolgd en afgelegd in de tien jaar voorafgaand aan de aanvraag van het AML, ook voor uitbreiding van een categorie of subcategorie. Als dit niet het geval is, kunnen echter examenvrijstellingen worden verkregen. Vrijstellingen komen te vervallen tien jaar nadat de bevoegde autoriteit ze heeft toegekend aan de aanvrager. Na het vervallen van de vrijstellingen kan de aanvrager nieuwe vrijstellingen aanvragen.

De eisen gesteld aan de basiskennis zijn voor elke categorie bepaald in relatie tot de complexiteit van de vrij te geven werkzaamheden.

Een categorie B3 aanvrager moet door middel van examens aantonen dat hij voldoende kennisniveau heeft in de hieronder genoemde vakken:

- Module 1 Wiskunde
- Module 2 Natuurkunde
- Module 3 Grondbeginselen elektriciteit

- Module 4 Grondbeginselen elektronica
- Module 5 Digitale techniek / Elektronische Instrument Systemen
- Module 6 Materialen & Hardware
- Module 7B Onderhoud Praktijk
- Module 8 Basis Aerodynamics
- Module 9B Human Factors
- Module 10 Luchtvaart Wetgeving
- Module 11C Aerodynamica, vliegtuig constructie en systemen
- Module 16 Zuigermotoren
- Module 17B Propellers

Essay:

Als onderdeel van het examen moet er voor een aantal modules een essay worden geschreven. Dit betreft de modules 7 (Onderhoud Praktijk), 9 (Human Factors) en 10 (Luchtvaartwetgeving).

Indien er essays zijn afgenomen voor Cat A zijn deze ook geldig voor de verdere opleiding, die noodzakelijk zijn voor een uitbreiding van het AML met een andere categorie of subcategorie.

Mits, de kandidaat het module certificaat kan aantonen of een certificaat of recognition kan aantonen of in het bezit is van een AML.

6.3 Basis Ervaring Part-66.A.30

De aanvrager van een categorie B3 bevoegdheid moet de vereiste praktijkervaring opdoen in het vliegtuigonderhoud (ref EASA Part-66.A.30). Voor de B3 bevoegdheid is dit onderhoud aan de constructie van het vliegtuig, de motor, mechanische systemen, elektrische systemen en de vervanging van line replaceable units. De ervaring moet vergelijkbaar zijn met ervaring opgedaan in een Part-145 onderhoudsomgeving.

Voor het aantonen van ervaring kan er, gebruik worden gemaakt van het “Logboek Praktijkervaring Vliegtuigen zuigermotoren zonder druk cabine met een start gewicht tot 2000 Kg categorie B3”, of van een verklaring van praktijkervaring. De aanvrager kan praktijkervaring aantonen door een verklaring (die mede ondertekend wordt door de Quality Manager of degene die geautoriseerd is om te tekenen van het vliegtuigonderhoudsbedrijf) waar tenminste het volgende uit blijkt:

- gedurende welke periode u ervaring heeft opgedaan.
- op welke vliegtuigtype de ervaring is opgedaan (vliegtuigtypen die vallen tot de aangevraagde categorie).
- in welke systemen er ervaring is opgedaan [minstens acht systemen die vallen binnen de aangevraagde categorie].
- en bij welke werkzaamheden de ervaring is opgedaan (werkzaamheden die vallen binnen de aangevraagde categorie).

Wanneer er voor het aantonen van de ervaring gebruik wordt gemaakt van de “verklaring voor basis ervaring” dan behoudt Kiwa zich het recht, om de onderliggende bewijslast op te vragen.

Het basis bevoegdheid logboek kan worden gedownload op www.kiwaregister.nl, Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML.

Logboek Praktijkervaring Vliegtuigen zuigermotoren zonder druk cabine met een start gewicht tot 2000 Kg categorie B3.

6.4 Ervaringsduur Part-66.A.30(a) onder 1

De ervaringsduur is afhankelijk gesteld van de genoten opleiding. Wanneer u de opleiding hebt gevolgd bij een erkende Part 147 opleidingsinstelling, dient u na de opleiding praktische ervaring op te doen. De ervaringsduur na deze opleiding is één (1) jaar.

Wanneer de aanvrager een relevante middelbare technische opleiding heeft gevolgd, en ervaring is opgedaan in reparatie, revisie of inspectie van mechanische, elektrische of elektronische apparatuur,

dan dient u na de opleiding praktische ervaring op te doen. De ervaringsduur na deze opleiding is twee (2) jaar.

Onder een relevante technische opleiding wordt in dit geval verstaan:

- MTS Werktuigbouw
- MTS Elektrotechniek
- Vliegtuig onderhoudsmonteur (VOM)
- Vliegtuig onderhoudstechnicus (VOT)
- Vliegtuig onderhoudstechnicus avionica (VOTA)
- MBO 4 Luchtvaarttechniek - Technicus mechanica
- MBO Werktuigbouw
- MBO Elektrotechniek
- MBO Motorvoertuigen en Carrosserietechniek

Wanneer er geen relevante technische opleiding is gevolgd dan dient er aanvullend praktische ervaring op te doen. De duur van dit praktijkdeel is voor de B3 drie (3) jaar.

Note:

Wanneer de aanvrager een Part-66 opleiding heeft gevolgd en deze volledig hebt afgerond met modulecertificaten, bij een reguliere opleidingsinstelling en er is stage gelopen in een erkende Part-145 vliegtuigonderhoudsbedrijf, dan kan deze stage worden meegeteld als basis ervaring. Dit dient dan wel te worden onderbouwd door middel van een “statement” van de stagebegeleider van het vliegtuig onderhoudsbedrijf en de opleidingsinstelling.

6.5 Recente Ervaring Part-66.A.30(d)

Van de praktische ervaring moet één jaar recent zijn. Ten minste 50 % moet zijn opgedaan in de 12 maanden onmiddellijk vooraf gaande aan de aanvraag. De resterende ervaring mag zijn opgedaan in de zeven jaar voorafgaande aan de aanvraag. De totale praktijkervaring moet zijn opgedaan in de tien jaar voor de datum van aanvraag.

6.6 Militaire ervaring Part-66.A.30(e)

Wanneer de aanvrager ervaring heeft opgedaan in de militaire luchtvaart, dient u aanvullend tenminste één jaar relevante praktische ervaring te hebben in het civiele vliegtuig onderhoud. Militaire basiservaring wordt met Luform 099 aangetoond, indien geen Luform 099 dan door middel van een logboek. Dit formulier kan de aanvrager opvragen bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

6.7 Ervaring opgedaan buiten de EU

Relevante ervaring opgedaan buiten de EU wordt over het algemeen meegeteld mits dit ervaring is binnen de scope van de aan te vragen bevoegdheid.

6.8 Uitbreiding bevoegdheid

De bevoegdheid kan worden uitgebreid met andere (sub)categorieën. Hiervoor gelden, afhankelijk van de gewenste uitbreiding, verschillende voorwaarden. Voor nadere informatie zie het Informatieblad “Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met een andere categorie”.

7. Part-66 categorie C bevoegdheid

De Categorie C geeft de bevoegdheid voor vrijgave van base maintenance in een Part-145 onderhoudsorganisatie. Het onderhoud wordt uitgevoerd door B1 en/of B2 support staff. De houder van een Categorie C bevoegdheid heeft voornamelijk een rol als manager van het onderhoud. Met alleen een Categorie C bevoegdheid heeft men niet de bevoegdheid onderhoudswerkzaamheden zelf uit te voeren en vrij te geven.

7.1 Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van Part-66 categorie C

Om in aanmerking te komen voor afgifte van categorie C voor een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

7.2 Basis Kennis Part-66.A.25

Een Part-66 AML categorie B1 of B2, waarop geen limitaties of uitsluitingen van toepassing zijn.

De meeste AML houders hebben op dit moment een Part-66 AML die is verkregen uit conversie. In veel gevallen zijn hier een of meer technische limitaties op van toepassing. In een aantal gevallen is het aantal limitaties zodanig groot, dat de bevoegdheid niet aansluit bij het kennis- en ervaringsniveau van een Categorie C Aircraft Maintenance Engineer. ILT Luchtvaart hanteert daarom de regel dat bij uitbreiding van een Part-66 categorie B naar een categorie C er geen limitaties van toepassing zijn.

Uitzondering hierop zijn de limitaties voor

- metal structure,
- wooden structure,
- composite structure
- metal tubing structure covered with fabric,

Welke toegepast worden voor bevoegdheden voor kleine vliegtuigen.

7.3 Basis Ervaring Part-66.A.30(a) onder 5

Hogere technische opleiding: Een hogere technische opleiding op universitaire of hogeschool niveau met een technische richting worden geaccepteerd. Dit geldt voor opleidingen welke in Nederland zijn gevolgd.

De opleiding moet erkend zijn door ILT. De aanvrager dient een verzoek voor vrijstelling in bij ILT. Voor acceptatie van de opleiding moet een examination credit rapport door ILT worden opgesteld. Kiwa wordt op de hoogte gebracht door ILT.

7.4 Basis Ervaring Part-66.A.30(a) onder 5

Voor een categorie C bevoegdheid gelden ervaringseisen. De praktische ervaring kan worden verkregen als B1- of B2 AML houder werkend als Certifying (support) Staff of met een technische academische opleiding werkend in het maintenance management.

1. Ervaringseis voor grote luchtvaartuigen voor Categorie B

- Drie jaar ervaring in het uitvoeren van B1.1-, B1.3- of B2 werkzaamheden als Certifying Staff aan grote luchtvaartuigen of als Part-145 B1.1-, B1.3- of B2 Support Staff of een combinatie van beide.
 - Vijf jaar ervaring in het uitvoeren van B1.2- of B1.4 werkzaamheden als Certifying Staff aan grote luchtvaartuigen of als Part-145 B1.2- of B1.4 Support Staff of een combinatie van beide.
2. **Ervaringseis voor kleine (= niet grote) luchtvaartuigen voor Categorie B**
 - Drie jaar ervaring in het uitvoeren van B1 of B2 werkzaamheden als Certifying Staff aan **kleine** luchtvaartuigen of als Part-145 B1 of B2 Support Staff of een combinatie van beide.
 3. **Ervaringseis voor personen met een categorie B1 of B2 bevoegdheid**
 - Een categorie C bevoegdheid beoogt leiding te geven aan base maintenance werkzaamheden. Daarom moet een deel van de ervaring zijn opgedaan in een base maintenance omgeving. Een categorie B1 of B2 bevoegde moet aantoonbaar minimaal 12 maanden als base maintenance support staff hebben gewerkt.
 4. **Ervaringseis voor personen met een hogere technische opleiding**
 - Voor hen die in het bezit zijn van een hogere technische opleiding geldt drie jaar werkervaring in het maintenance management van het onderhoudsbedrijf. Binnen deze drie jaar moet zes maanden ervaring zijn opgedaan in een base maintenance omgeving.

7.5 Ervaring aantonen

Part-66.A.10 geeft de mogelijkheid de basis ervaring aan te tonen door middel van een statement afgegeven door een Part-145 erkende onderhoudsorganisatie. Hierover moet een afspraak zijn gemaakt tussen de ILT/KIWA en het Part-145 erkende onderhoudsorganisatie.

Het statement dient minimaal de volgende informatie te bevatten:

Personalialia, waar de ervaring is opgedaan, start datum, eind datum, duur van de ervaringsperiode en waaruit de ervaring bestaat (Maintenance taken, vliegtuig type en constructie). Het statement dient te zijn ondertekend door de Quality Manager van de Part-145 organisatie.

8. Verlening Part-66

De geldigheid van een Part-66 AML vervalt vijf jaar na de laatste afgifte of wijziging, tenzij de houder zijn onderhoudslicentie voorlegt aan de bevoegde autoriteit die het heeft afgegeven, zodat kan worden nagegaan of de informatie in het bewijs overeenkomt met de gegevens in de dossiers van de bevoegde autoriteit, ingevolge punt 66.B.120.

8.1 Wettelijke vereisten voor verlenging van een Part-66 AML

Om in aanmerking te komen voor verlenging van een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

8.2 Verlenging Part-66.A.40(b t/m d)

De houder van een onderhoudslicentie dient de relevante gedeelten van EASA-formulier 19 (zie bijlage V) in te vullen en samen met het oude Part-66 AML voor te leggen aan de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke onderhoudslicentie heeft afgegeven, tenzij de houder werkzaam is in een krachtens Annex II Part-145 erkende onderhoudsorganisatie die in haar handboek een procedure heeft opgenomen waarbij deze organisatie de noodzakelijke documentatie mag voorleggen namens de houder van de onderhoudslicentie.

Alle certificeringsautorisaties gebaseerd op een onderhoudslicentie vervallen zodra de betreffende onderhoudslicentie vervalt.

De onderhoudslicentie is alleen geldig, als het is afgegeven en/of gewijzigd door de bevoegde autoriteit en als de AML houder het document heeft ondertekend.

9. Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met andere categorie

9.1 Wettelijke vereisten voor uitbreiding van Part-66 AML

Om in aanmerking te komen voor uitbreiding van een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

9.2 Basis Kennis Part-66.A.25

Kennis:

De aanvrager van een AML of uitbreiding van een categorie of subcategorie toont aan de hand van een module examen dat hij beschikt over de vereiste basis kennis. De modules komen overeen met de Appendix I van Annex III. De module examens zijn afgenomen door een erkende opleidingsorganisatie welke erkend is in overeenstemming met Annex IV, Part-147 of door de bevoegde autoriteit.

De opleiding en examens moeten zijn gevolgd en afgelegd in de tien jaar voorafgaand aan de aanvraag van het AML, ook voor uitbreiding van een categorie of subcategorie. Als dit niet het geval is, kunnen examenvrijstellingen worden verkregen. Vrijstellingen komen te vervallen tien jaar nadat de bevoegde autoriteit ze heeft toegekend aan de aanvrager. Na het vervallen van de vrijstellingen kan de aanvrager nieuwe vrijstellingen aanvragen.

De eisen gesteld aan de basiskennis zijn voor elke categorie bepaald in relatie tot de complexiteit van de vrij te geven werkzaamheden.

De aanvullende module of delta training kan worden gevolgd bij een daartoe erkende Part-147 opleidingsinstelling.

Om de bevoegdheid uit te breiden met een andere categorie of subcategorie kan met behulp van onderstaande vaststellen welke aanvullende modules er voor nodig zijn.

Houder van Categorie	Aan te vragen categorie	Aanvullende Modulen of delta training
B1.1	B1.2	16
	B1.3	12
	B1.4	12, 16
B1.2	B1.1	5, 11A, 15
	B1.3	5, 12, 15
	B1.4	12
B1.3	B1.1	11A, 17

	B1.2	11B, 16, 17
	B1.4	16
B1.4	B1.1	5, 11A, 15, 17
	B1.2	11B, 17
	B1.3	5, 15
B1.1	B2	4, 5, 13
B1.2		4, 5, 13, 14
B1.3		4, 5, 13
B1.4		4, 5, 13, 14
B2	B1.1	2, 6, 7, 11A, 15, 17
	B1.2	2, 6, 7, 11B, 16, 17
	B1.3	2, 6, 7, 12, 15
	B1.4	2, 6, 7, 12, 16
A	B1.1	1 t/m 8, 11A, 15 en 17
	B1.2	1 t/m 8, 11B, 16 en 17
	B1.3	1 t/m 8, 12, 15
	B1.4	1 t/m 8, 12, 16
	B2	1 t/m 8, 13 en 14

9.3 Basis Ervaring Part-66.A.30

Voor uitbreiding van een bevoegdheid naar een andere categorie of subcategorie moet ook de hiervoor relevante basis ervaring worden opgedaan in vliegtuigonderhoud.

In de onderstaande tabel staat informatie over de minimaal vereiste ervaringstijd. Deze kan met 50% worden gereduceerd wanneer de aanvrager zijn opleiding heeft gevolgd bij een Part-147 erkende opleidingsinstelling, **basis training**.

Van Naar	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B3
A1	-	6 mnd	6 mnd	6 mnd	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar	2 jaar	6 mnd
A2	6 mnd	-	6 mnd	6 mnd	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar	2 jaar	6 mnd
A3	6 mnd	6 mnd	-	6 mnd	2 jaar	1 jaar	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar
A4	6 mnd	6 mnd	6 mnd	-	2 jaar	1 jaar	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar
B1.1	Geen	6 mnd	6 mnd	6 mnd	-	6 mnd	6 mnd	6 mnd	1 jaar	6 mnd
B1.2	6 mnd	Geen	6 mnd	6 mnd	2 jaar	-	2 jaar	6 mnd	2 jaar	Geen
B1.3	6 mnd	6 mnd	Geen	6 mnd	6 mnd	6 mnd	-	6 mnd	1 jaar	6 mnd
B1.4	6 mnd	6 mnd	6 mnd	Geen	2 jaar	6 mnd	2 jaar	-	2 jaar	6 mnd
B2	6 mnd	6 mnd	6 mnd	6 mnd	1 jaar	1 jaar	1 jaar	1 jaar	-	1 jaar
B3	6 mnd	Geen	6 mnd	6 mnd	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar	2 jaar	-

Voor het aantonen van de ervaring kan er, gebruik worden gemaakt van het "Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML", of van een verklaring van basiservaring. De verklaring ervaring is mede ondertekend door de Quality Manager van het vliegtuigonderhoudsbedrijf waar tenminste het volgende uit blijkt:

- gedurende welke periode de basiservaring is opgedaan;

- op welke vliegtuigtype(s) is de basiservaring opgedaan (vliegtuigtypen die vallen tot de aangevraagde categorie);
- in welke systemen is er ervaring is opgedaan [minstens acht systemen die vallen binnen de aangevraagde categorie] per ATA Chapter dient men de activiteit te vermelden;
- in bij welke werkzaamheden de ervaring is opgedaan (werkzaamheden die vallen binnen de aangevraagde categorie).

Wanneer er voor het aantonen van de basiservaring gebruik wordt gemaakt van de “verklaring voor praktijkervaring” dan behoudt Kiwa zich het recht om de onderliggende bewijslast bij op te vragen.

Het basis bevoegdheid logboek kan worden gedownload op www.kiwaregister.nl, Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML

9.4 Ervaring met recent zijn Part-66.A.30(d)

Voor uitbreiding van een Part-66 AML met een categorie/subcategorie mag de vereiste recente basiservaring minder dan een jaar zijn, maar moet tenminste drie maanden zijn. De basis ervaring die vereist is, is afhankelijk van het verschil tussen de categorie/subcategorie waarvoor men reeds een AML bezit en waarvoor een aanvraag wordt ingediend. De aangetoonde basiservaring moet representatief zijn voor de aangevraagde categorie/subcategorie.

9.5 AML verkregen uit conversie Part-66.A.70

Indien de aanvrager het AML heeft verkregen door middel van conversie van het nationale AML of bedrijfsautorisatie naar een Part-66 AML, kunnen limitaties/uitsluitingen zijn opgenomen. In het conversierapport is opgenomen aan welke eisen de aanvrager moet voldoen om de limitaties op te heffen. Wanneer de aanvrager de bevoegdheid wil uitbreiden met een andere (sub) categorie dient u alle modules op Part-66 niveau te behalen.

9.6 Uitbreiding naar Categorie C

AML houder met een Part-66 AML die is verkregen uit conversie, heeft in veel gevallen één of meer technische limitaties/exclusions welke van toepassing zijn. In een aantal gevallen is het aantal limitaties zodanig groot, dat de bevoegdheid niet aansluit bij het kennis- en ervaringsniveau van een categorie C Aircraft Maintenance Engineer. ILT Luchtvaart hanteert daarom de regel dat bij uitbreiding van een Part-66 categorie B naar een categorie C er geen limitaties/exclusions van toepassing mogen zijn.

Uitzondering hierop zijn de limitaties/uitsluiting;

- metal structure,
- wooden structure,
- composite structure
- metal tubing structure covered with fabric

Deze worden toegepast op bevoegdheden van kleine vliegtuigen.

10. Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met een type rating

10.1 Wettelijke vereisten voor uitbreiding type bijschrijving

Om in aanmerking te komen voor een Part-66 AML met toevoeging van een type rating, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

10.2 Type bijschrijving Part-66.A.45

Na het verkrijgen van de basis AML kan de aanvrager zich gaan specialiseren. In het geval van een categorie A bevoegdheid betekent dit een specifieke taak training volgen. Houders van een Part-66 bevoegdheid in de categorieën B1, B2, en C moeten een type bijschrijving behalen. Houders van een Part-66 bevoegdheid in de categorie B3 moeten een groepsbijschrijving behalen. EASA heeft de vliegtuigtypen ingedeeld naar soort en complexiteit.

10.3 Overzicht van type bijschrijvingen

Groepsindeling	Soort bijschrijving		
	Type	Fabr. Group	Full Group
Groep 1 – Complexe vliegtuigen en meermotorige helikopters	X	-	-
	X	-	-
Subgroep 2a – Eenmotorige vliegtuigen met turbinemotor	X	X	X
Subgroep 2b – Eenmotorige helikopters met turbinemotor	X	X	X
Subgroep 2c - Eenmotorige helikopters met zuigermotor	X	X	X
Groep 3 - Vliegtuigen met zuigermotor	X	-	X
Groep 3 - Vliegtuigen met zuigermotor voor cat. B3	"Piston-engine non-pressurized aeroplanes of 2000kg MTOM and below"		

10.4 Type bevoegdheid

Om te kunnen werken met een Part-66 bevoegdheid, moet aanvullend op de basisopleiding een specialisatie op een type vliegtuig of helikopter worden gevolgd. Deze informatie is gebaseerd op EU verordening (EU) No. 1321/2014 Part-66.A.45, AMC 66.A.45 en AMC to paragraaf 1(b), 3.2 en 4.2 van Appendix III van Part-66.

Voor het verkrijgen van een type bevoegdheid dient de aanvrager over de juiste kennis en ervaring te beschikken. Dit kan door middel van het volgen een vliegtuig typetraining, eventueel gevolgd door een On the Job training (OJT), of het afleggen van een type examen en het aantonen van ervaring. Dit is afhankelijk van het type luchtvaartuig wat de kandidaat bijgeschreven wil hebben op zijn AML.

Zowel de vliegtuig typetraining als een type examen moet bij een daartoe erkende Part-147 opleidingsinstelling worden gevolgd.

10.5 Vliegtuig type training of type examen

EASA heeft een overzicht gepubliceerd, Part-66 AMC Appendix I, van alle vliegtuigen en helikopter typen, waarvoor een type bevoegdheid kan worden verkregen. Er zijn verschillende (sub-) groepen. Per groep is aangegeven of voor een bijschrijving van een type luchtvaartuig een vliegtuig typetraining of een type examen vereist is. Tevens is aangegeven wanneer naast een typetraining een On the Job training (OJT) moet worden gevolgd.

10.6 Vliegtuig typetraining voor complexe vliegtuigen geldig voor AML categorie B1, B2 en C – Groep 1

Een vliegtuig typetraining is verplicht voor complexe vliegtuigen en helikopters. Deze vliegtuigtypen zijn opgenomen in Groep 1 van AMC to Part-66 AMC Appendix I.

Een type bevoegdheid voor deze categorie vliegtuigen en helikopters kan worden aangevraagd wanneer is voldaan aan de relevante B1 en B2 categorie vliegtuig type training. Deze training bestaat uit een theorie en een praktijk deel plus eventueel een OJT.

Categorie C is vrijgesteld van het praktijkdeel van de typetraining, behalve voor het eerste type. De kandidaat moet dan aan de eisen van het B1 of B2 trainingsniveau voldoen.

10.6.1 Eisen aan een vliegtuig typetraining

Een Typetraining moet voldoen aan de eisen die gesteld zijn in Part-66 appendix III 'type training and Examination Standard' en bestaat uit een theorie en een praktijk deel. De inhoud en duur van het de training (theorie en praktijk) wordt bepaald door de Part-147 type trainingsorganisatie welke de training geeft en het trainingscertificaat afgeeft.

De inhoud en de duur van de training moet zijn gebaseerd op een Training Need Analyse (TNA). De duur en de inhoud van de praktijktraining is afhankelijk van de complexiteit van het betreffende luchtvaartuig waarvoor de praktijktraining wordt gevolgd. In de praktijktraining moet minimaal 50% van de taken worden opgenomen uit paragraaf 3.2 van appendix III van Part-66. De taken moeten worden uitgevoerd onder toezicht van een daartoe bevoegde begeleider / beoordelaar (assessor).

Van de praktijktraining moet een logboek worden samengesteld. In het logboek moeten alle taken zijn opgenomen en moet er een mogelijkheid zijn voor de trainee en begeleider / beoordelaar om voor de taken af te tekenen. Wanneer het praktijk deel van de typetraining niet door een Part-147 erkende opleidingsinstelling wordt verzorgd, moet deze voor aanvang van de praktijktraining door de ILT worden goedgekeurd. Zie voor verdere informatie het deel "66.A.130 goedkeuring niet Part-147 type training".

10.6.2 Duur van de praktijktraining

De duur van de praktijktraining is afhankelijk van de complexiteit van het betreffende vliegtuigtype qua constructie, systemen en motoren. Echter voor luchtvaartuigen met een MTOM gelijk of hoger dan 30.000 kg is de verplichte minimale duur van de praktijktraining twee weken.

10.6.3 On the Job training (OJT)

Een OJT is vereist voor het eerste type bijschrijving op uw AML per categorie/ subcategorie. Voor de volgende bijschrijving (en) kan volstaan worden met alleen een Part-147 vliegtuig typetraining, theorie en praktijk.

Voor luchtvaartuigen uit Groep 1 is de eis type training (theorie plus praktijk) plus voor de eerste typebijschrijving in de (sub)categorie een On-the-Job Training(66.A.45). Het doel van de OJT is om de vereiste deskundigheid en ervaring op te doen in het uitvoeren van vliegtuigonderhoud. De OJT training vindt plaats onder de verantwoordelijkheid van een Part-145 of Part M subpart F onderhoud organisatie in het bezit van een A rating voor het betreffende vliegtuigtype. De OJT die aangeleverd wordt dient te voldoen aan Appendix III section 6. De OJT dient te worden gekeurd door de autoriteit die het AML heeft afgegeven. De OJT procedures kunnen zijn

vastgelegd in het Part-145 MOE , hoofdstuk 3.15. Bij OJT uit een andere lidstaat kan de goedkeuring van 3.15 na verificatie worden overgenomen. Bij OJT's buiten Europa waar EASA toezicht op houdt is hoofdstuk 3.15 van het MOE niet van toepassing omdat EASA geen AML afgeeft.

Bij een delta OJT waarbij iemand op eenzelfde type vliegtuig van categorie B1 naar B2 of andersom gaat zal training moeten worden gedaan op de taken die nog niet zijn getraind. Het is de eerste in de categorie. Zodoende zal het logboek moeten worden beoordeeld welke ATA's dit betreft. (Zie ook Q&A 66 07-2014). Ook deze OJT dient te worden goedgekeurd door de autoriteit die het AML uitgeeft.

De OJT wordt gekeurd als onderdeel van de aanvraag voor eerste typebijschrijving. In geval er door een aanvrager c.q. erkend onderhoudsbedrijf op voorhand wordt gevraagd de te volgen OJT te beoordelen, zal er geïnformeerd worden wat er ten tijde van de aanvraag minimaal zal moeten worden aangetoond om tot acceptatie van de OJT te komen voor de uiteindelijke bijschrijving van het eerste type op het Part-66 AML.

Afhankelijk waar de OJT is/wordt uitgevoerd zal het volgende bij de aanvraag voor eerste typebijschrijving aangetoond dienen te worden:

Indien OJT uitgevoerd bij een Nederlandse Part-145 met ILT goedkeuring van MOE 3.15:

- OJT logboek

Indien OJT uit te voeren/uitgevoerd bij een Nederlandse Part-145 of Part-145 uit een EASA lidstaat zonder MOE 3.15:

(De keuring zal plaatsvinden in samenwerking met ILT middels het besluit AML)

- De OJT procedures
- De bedrijfsautorisatie en het AML van de supervisor(s)
- De bedrijfsautorisatie en het AML van de assessor(s)
- Het "Compliance Report" waarin wordt aangetoond hoe de OJT procedures voldoen aan Part-66
- OJT logboek (het Compliance Report kan hier deel van uitmaken).

Indien OJT uit te voeren/uitgevoerd bij Part-145 uit een EASA lidstaat met MOE 3.15:

- Bewijsvoering van het door de toezichthoudende autoriteit laatst goedgekeurde Part-145 MOE
- Het goedgekeurde hoofdstuk 3.15 uit het Part-145 MOE
- De bedrijfsautorisatie en het AML van de supervisor(s)
- De bedrijfsautorisatie en het AML van de assessor(s)
- Het "Compliance Report" waarin wordt aangetoond hoe de OJT procedures voldoen aan Part-66
- OJT logboek (het Compliance Report kan hier deel van uitmaken).

Indien OJT uit te voeren/uitgevoerd bij EASA Part-145 onderhoud organisatie buiten de EU:

(De keuring zal plaatsvinden in samenwerking met ILT middels het besluit AML)

- Bewijsvoering van het door de toezichthoudende autoriteit laatst goedgekeurde MOE
- De door de toezichthoudende autoriteit laatst goedgekeurde OJT procedures uit het MOE
- De bedrijfsautorisatie en het AML van de supervisor(s)
- De bedrijfsautorisatie en het AML van de assessor(s)
- Het "Compliance Report" waarin wordt aangetoond hoe de OJT procedures voldoen aan Part-66
- OJT logboek (het Compliance Report kan hier deel van uitmaken).

10.7 Type examen voor niet complexe vliegtuigen geldig voor de AML cat. B1.1, B1.3 en B1.4 en B2 (groep 2)

Voor niet complexe vliegtuigen en helikopters is een vliegtuig typetraining niet noodzakelijk. Men kan ook volstaan met een type examen en het aantonen van praktijk ervaring. Dit geldt voor de vliegtuigtypen in groep 2 van AMC to Part-66 AMC Appendix I

10.7.1 Eisen aan een type examen

Een type examen moet voldoen aan de eisen gesteld in Part-66 appendix III 'Type training and Examination Standard'.

10.7.2 Praktijkervaring

Praktijkervaring wordt over het algemeen opgedaan door het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden in een erkende Part-145 onderhoudsorganisatie. De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd onder toezicht van een daartoe bevoegde grondwerktuigkundige. De praktijkervaring moet minimaal bestaan uit 50% van de taken uit de appendix II to AMC van Part-66 welke relevant zijn voor de aangevraagde luchtvaartuig type en worden geselecteerd uit elke paragraaf.

Bij een tweede type uit deze groep mag de praktijkervaring worden aangetoond met 30 % van de taken uit appendix II op AMC van Part-66.

Voor de volgende typen uit deze groep hoeft nog maar 20% van de taken uit de appendix II op AMC van Part-66 worden aangetoond.

Voor het aantonen van uw praktijkervaring, dient u gebruik te maken van een van de Kiwa praktijk-logboeken. Het is belangrijk hierin per categorie het juiste logboek te gebruiken en per type luchtvaartuig één logboek in te vullen.

10.7.3 Training "piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2000 kg MTOM and below" geldig voor AML cat. B3 (groep 3)

Voor deze groep luchtvaartuigen is geen typetraining en type examen nodig. Hiervoor is het aantonen van praktische ervaring voldoende. Er worden in deze categorie dan ook geen type luchtvaartuig vermeld op uw AML. De praktijkervaring wordt over het algemeen opgedaan in een erkende Part-145 onderhoudsorganisatie door middel van een On the Job Training. De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd onder toezicht van een daartoe bevoegde grondwerktuigkundige. De praktijkervaring moet minimaal bestaan uit 50% van de taken uit de appendix II op AMC van Part-66 welke relevant zijn voor de aangevraagde AML categorie en worden geselecteerd uit elke paragraaf.

Op basis van de aangetoonde ervaring wordt het AML mogelijk gelimiteerd.

10.7.4 Limitaties (exclusions) voor AML cat. B1 en B3 (Groep 3)

Voor AML B1 zijn de volgende limitaties van toepassing:

- pressurized aeroplanes
- metal structure aeroplanes
- composite structure aeroplanes
- wooden structure aeroplanes
- aeroplanes with metal tubing structure covered with fabric.

Voor AML B3 zijn de volgende limitaties van toepassing:

- wooden structure aeroplanes,
- aeroplanes with metal tubing structure covered with fabric,
- metal structure aeroplanes,
- composite structure aeroplanes

10.7.5 Part-147 erkende opleiding

Bij een erkende Part-147 opleidingsinstelling moet de type training worden gevolgd of een type examen worden afgelegd. Het doel van een type opleiding is om de benodigde theoretische typekennis te verwerven voor een categorie B1 en B2 bevoegdheid. Verder worden de specifieke vaardigheden en onderhoudspraktijk getraind om de vereiste praktische vaardigheid te verwerven. Onderdeel van een typeopleiding is het theorie-examen en het toetsen van de praktische vaardigheden. Het accent van deze opleiding ligt op de technische specialisatie.

10.7.6 Geen Part-147 type training of type examen

Wanneer er geen Part-147 type training bestaat, is er een mogelijkheid een typetraining **vooraf** door de ILT te laten goedkeuren. Zie voor verdere informatie 66.B.130 "goedkeuring niet Part-147 type training".

Voor een type examen is er, voor groep 2 en 3 luchtvaartuigen, de mogelijkheid deze door ILT te laten afnemen. De aanvrager kan hiervoor gebruik maken van het aanvraagformulier op de ILT website.

10.7.7 Taaktraining voor Categorie A en B1

Met een Categorie A bevoegdheid kan alleen een taaktraining worden gevolgd. De training wordt doorgaans uitgevoerd door de erkende Part-145 onderhoudsorganisatie of door een daartoe erkende Part-147 opleidingsinstelling. Op basis van deze training mag een Part-145 erkende onderhoudsorganisatie aan een Cat. A onderhoudstechnicus een autorisatie afgeven met daarop aangegeven de getrainde taken.

Dit zelfde geldt tevens voor een onderhoudstechnicus met een B1 bevoegdheid deze kan taak getraind worden op vliegtuigtypen die niet op het AML staan.

10.7.8 Categorie B2 AML autoriseren voor Cat A taken

Met de invoering van regulation No. 1321/2014 is het voor de onderhoudsorganisatie mogelijk om een Cat. B2 AML houder te autoriseren voor het uitvoeren van cat A taken.

Hiervoor moet de B2 onderhoudstechnicus een "Cat. A task training" hebben doorlopen en 6 maanden ervaring kunnen aantonen. (ref Part-145.A.35(o).

Dit privilege is alleen geldig voor werkzaamheden die hij/zij zelf heeft uitgevoerd en op het type die hij/zij al op zijn AML heeft staan (ref Part-66.A20(a)(3)(ii).

Een lijst met taken welke in aanmerking komen voor een taaktraining vindt u in EASA AMC 145.A30(g).

10.8 Overzicht van type bijschrijving

Zoals in het overzicht is aangegeven, zijn er voor de (sub)groepen verschillende manieren van beschrijving mogelijk. Hieronder een nadere uitleg voor de type- en groepsbijschrijvingen.

Type bijschrijving, een type bijschrijving kan voor de AML categorieën B1(), B2 en C worden afgegeven in de Groepen 1, 2a, 2b, 2c en 3. Het bijschrijven van een vliegtuig- of helikopter type vindt plaats volgens de type rating endorsement van Appendix I to AMC to Part-66.

10.9 Overzicht van type bijschrijving per fabrikant

Een groepsbijschrijving per fabrikant(geldt alleen voor groep 2) kan voor de AML categorieën B1.1, B1.3, B1.4, B2 en C worden afgegeven voor de vliegtuigtypen uit de Subgroepen **2a, 2b en 2c**.

Voor de categorie B1() en C geldt dat u moet beschikken over twee type bijschrijvingen van één fabrikant, welke representatief zijn voor die subgroep van die fabrikant, om in aanmerking te komen voor een groepsbijschrijving voor die betreffende fabrikant. De combinatie van deze twee typen moet representatief zijn voor de subgroep van die fabrikant.

Voor de categorie B2 geldt dat u moet aantonen te beschikken over voldoende relevante praktische ervaring.

Categorie	Bijschrijving	Vermelding
B1.1 B2 C	Manufacturer sub-group 2a	Piper sub-group 2a (single turbine engine aeroplanes)
B1.3 B2 C	Manufacturer sub-group 2b	Eurocopter sub-group 2b (single turbine engine helicopters)
B1.4 B2 C	Manufacturer sub-group 2c	Robinson sub-group 2c (single piston engine helicopters)

10.10 Overzicht van Full Sub-Groep Rating

Een groepsbijschrijving (geldt alleen voor groep 2 en 3) kan voor het AML in de categorieën B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2 en C worden afgegeven en voor de (sub)-groepen 2a, 2b, 2c en 3.

Voor de categorie B1.1, B1.3, B1.4 en C geldt dat u moet beschikken over drie type bijschrijvingen van drie verschillende fabrikanten uit groep 2, welke representatief zijn voor een subgroep, om in aanmerking te komen voor een groepsbijschrijving voor die subgroep.

Voor de categorie B1.2 geldt dat u moet aantonen dat u beschikt over voldoende relevante praktische ervaring met de vliegtuigtypen uit groep 3. Hiervoor gelden mogelijk uitsluitingen (exclusions).

Voor de B2 geldt dat u moet aantonen dat u beschikt over voldoende relevante praktische ervaring.

Categorie	Bijschrijving	Vermelding
B1.1	Full sub-group 2a	Full sub-group 2a (single turbo-propeller engine aeroplanes)
B1.2	Full group 3	Full group 3 (piston engine aeroplanes) of , alleen op aanvraag, "piston-engine non-pressurized aeroplanes of 2.000 kg MTOW and below met als eventuele uitsluitingen: - drukcabine; - metalen constructies; - composiet constructies; - houten constructies; - metalen constructies met doekbespanning.
B1.3	Full sub-group 2b	Full sub-group 2b (single turbine engine helicopters)
B1.4	Full sub-group 2c	Full sub-group 2c (single piston engine helicopters)
B2 Aeroplane C Aeroplane	Full sub-group 2a Full group 3	Full sub-group 2a (single turbine engine aeroplanes) Full group 3 (piston engine aeroplanes)
B2 Helicopter C Helicopter	Full sub-groups 2b en 2c	Full sub-group 2b (single turbine engine helicopters) Full sub-group 2c (single piston engine helicopters)

10.11 Groepsbevoegdheid voor categorie B3

De groepsbevoegdheid voor de categorie B3 kent alleen de bijschrijving "piston-engine non-pressurized aeroplanes of 2000 Kg MTOM and below" met uitsluitingen op bepaalde constructies. Voor deze groepsbijschrijving is geen type examen nodig, maar moet u aantoonbaar beschikken over relevante praktische ervaring. Eventuele uitsluitingen kunt u wegwerken door het aantonen van ervaring op de desbetreffende constructie.

Categorie	Bijschrijving	Vermelding
B3	Piston-engine non-pressurized aeroplanes of 2000 Kg MTOM and below	Piston-engine non-pressurized aeroplanes of 2.000 Kg MTOM and below met als eventuele uitsluitingen: - metalen constructies; - composiet constructies;

		- houten constructies; - metalen constructies met doekbespanning.
--	--	---

10.12 Wijze van type bijschrijving

Na het verkrijgen van de basis AML moet u zich gaan specialiseren. In het geval van een categorie A bevoegdheid betekent dit een specifieke taak training volgen. Houders van een Part-66 bevoegdheid in de categorieën B1, B2, en C moeten een type bijschrijving behalen. Houders van een Part-66 bevoegdheid in de categorie B3 moeten een groepsbijschrijving behalen.

10.13 Annex II Vliegtuigen

Voor het bijschrijven van een Annex II luchtvaartuig welke zwaarder is dan 5.700 kg en valt onder de zogenaamde "Groep 1" vliegtuigen is het naast een type training een On the Job Training ook noodzakelijk.

Annex II vliegtuigen van onder de nationale wetgeving en als zodanig zijn de criteria waaraan moet worden voldaan voor een bijschrijving de verantwoordelijkheid van ILT.

Voor het luchtvaartuig is een OJT vereist, echter deze mag gecombineerd worden met het praktijkdeel van de typetraining;

- De training die is aangeboden omvat een theorie training plus examen
- De praktijktraining is gebaseerd op de Part-66 Appendix III
- Een logboek dat is samengesteld volgens de richtlijnen welke gelden voor de On the Job training, zie AML to Part-66 Appendix III section 6.

11. Uitbreiding Part-66 bevoegdheid opheffen limitatie

Exclusions zijn toegewezen vanuit conversie bedrijfsautorisatie, conversie nationaal AML of vanuit 66.A.45 tenzij de aanvrager aantoont dat ervaring is opgedaan op vliegtuig constructie.

11.1 Wettelijke vereisten voor opheffen limitatie

Om in aanmerking te komen voor een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

11.2 Opheffen limitatie Part-66.A.50

Exclusions op het AML, verkregen door middel van afgifte of uitbreiding van het AML 66.A.45 op categorie B1.2 en B3, deze worden opgeheven door middel van aantonen van praktijkervaring op de constructie welke is toegewezen. Het is ook mogelijk om praktijk assessment aan te tonen, deze is afgenomen door de bevoegde autoriteit.

11.3 AML verkregen uit conversie Part-66.A.70

Het AML verkregen door middel van conversie van het nationale AML of bedrijfsautorisatie naar een Part-66 AML, kunnen limitaties/exclusions zijn toegewezen. In het Conversierapport is vastgelegd aan welke eisen de AML houder moet voldoen om de exclusion op te heffen. Wanneer de kandidaat zijn bevoegdheid wil uitbreiden met een andere (sub) categorie dient de kandidaat alle modules op Part-66 niveau te halen.

11.4 Uitbreiding naar Categorie C

Het Part-66 AML die is verkregen uit conversie, zijn in veel gevallen een of meer technische limitaties/exclusions op van toepassing. In een aantal gevallen is het aantal limitaties zodanig groot, dat de bevoegdheid niet aansluit bij het kennis- en ervaringsniveau van een Categorie C Aircraft Maintenance Engineer. Inspectie Leefomgeving en Transport, afdeling Luchtvaart hanteert daarom de regel dat bij uitbreiding van een Part-66 categorie B naar een categorie C er geen limitaties/exclusions van toepassing mogen zijn.

Uitzondering hierop zijn de limitaties/exclusions voor:

- metal structure,
- wooden structure,
- composite structure
- metal tubing structure covered with fabric,

welke toegepast worden voor bevoegdheden voor kleine vliegtuigen.

12. Conversie Part-66 AML 66.A.70

Op 28 september 2005 is de Part-66 "Certification of maintenance certifying staff" ingevoerd. De Part-66 bevoegdheid is gefaseerd ingevoerd. Om de bestaande nationale bevoegdheden om te zetten naar een Part-66 AML, zijn er overgangs-maatregelen geïntroduceerd. Dit hoofdstuk beschrijft deze omzetting van de oude- naar de nieuwe situatie.

12.1 Wettelijke eisen

Om in aanmerking te komen voor een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

12.2 Invoering

Invoering van JAR 66 als nationale standaard voor vliegtuigen boven de 5.700kg MTOM helikopters boven de 2.730kg MTOM	1 september 2001
Invoering van Part-66 voor vliegtuigen boven de 5.700kg MTOM helikopters boven de 2.730kg MTOM	28 september 2005
Invoering van Part-66 voor vliegtuigen tot 5.700kg MTOM helikopters tot 2.730kg MTOM	28 september 2011 *)
AML's voor (motor)zweefvliegtuigen bedrijfsautorisaties voor ballonnen bedrijfsautorisaties voor componenten	blijven vooralsnog in hun huidige vorm bestaan

Bevoegdheden voor Annex II vliegtuigen vallen buiten de Part-66, en blijven in hun huidige nationale vorm bestaan.

*) deze datum is bepaald in EU verordening 962/2010 van 26 okt 2010.

12.3 Overgangsregeling voor grote luchtvaart

Voor vliegtuigen boven de 5.700kg MTOM en helikopters boven de 2.730kg MTOM geldt de volgende overgangsregeling.

Onderhoudstechnici die voor 1 september 2001 hun opleiding als vliegtuigonderhoudstechnicus zijn gestart mogen de opleiding volgens de destijds geldende nationale regels afronden. Na een voltooide basisopleiding vliegtuigonderhoudstechnicus, aangevuld met drie (3) jaar relevante praktijkervaring, komt men in aanmerking voor een basis Part-66 AML zonder typebijschrijving (ratings). Daarna kan volgens de Part-66 normen de typebijschrijving worden behaald.

Onderhoudstechnici die na 1 september 2001 hun opleiding als vliegtuigonderhoudstechnicus zijn gestart, gelden de per die datum gewijzigde nationale regels. Voor hen geldt de introductie van de JAR-66 examens voor vliegtuigonderhoudstechnici. Voor het verkrijgen van een Part-66 AML moeten

alle van toepassing zijnde modules worden behaald. De behaalde JAR-modules gelden ook als Part-66 modules, zie ook informatieblad 66.A.25 over vrijstellingen.

Na een voltooide basisopleiding vliegtuigonderhoudstechnicus, aangevuld met drie (3) jaar relevante praktijkervaring, komt men in aanmerking komen voor een basis Part-66 AML zonder typebijschrijving (ratings). Daarna kan volgens de Part-66 normen de typebijschrijving worden behaald.

Onderhoudstechnici die voor 28 september 2005 in bezit waren van een autorisatie van een erkend onderhoudsbedrijf genieten zgn. protected rights. De autorisatie wordt omgezet naar een gelijkwaardige Part-66 AML. Dit gebeurt zonder aanvullende examens.

12.4 Overgangsregeling voor kleine luchtvaart

Voor vliegtuigen tot 5700kg MTOM en helikopters tot 2730kg MTOM geldt de volgende overgangsregeling.

Onderhoudstechnici die voor 28 september 2011 hun opleiding of kwalificatie als vliegtuigonderhoudstechnicus zijn gestart, mogen deze volgens de destijds geldende nationale regels afronden. Na een voltooide basisopleiding vliegtuigonderhoudstechnicus, aangevuld met twee (2) jaar relevante praktijkervaring, komt men in aanmerking voor een basis Part-66 AML zonder typebevoegdheden (ratings). Deze AML is gelimiteerd tot de kleine luchtvaart (Excluding complex motor-powered aircraft)

Daarna kan volgens de Part-66 normen de beperkingen worden opgeheven en de typebijschrijving worden behaald.

Onderhoudstechnici die voor 28 september 2011 in bezit waren van een AML NL voor de kleine luchtvaart, genieten zgn. protected rights. De AML-NL wordt omgezet naar een gelijkwaardige Part-66 bevoegdheid. Dit gebeurt zonder aanvullende examens.

12.5 Opleidingen in het vliegtuigonderhoud

In Nederland bestaan de onderstaande middelbare technische opleidingen op het gebied van vliegtuigonderhoud:

MTS opleidingen:

- VOM Vliegtuigonderhoudsmonteur (Cat A)
- VOT-A Vliegtuigonderhoudstechnicus avionica (Cat B2)
- VOT-M Vliegtuigonderhoudstechnicus Mechanisch (Cat B1)

WEB opleidingen met crebonummer:

- 10056 Vliegtuigonderhoudstechnicus avionica (Cat B2)
- 10057 Vliegtuigonderhoudstechnicus mechanisch (Cat B1)
- 10059 Vliegtuigonderhoudsmonteur (Cat A)
- 10061 Vliegtuigonderhoudsmonteur (Cat A)
- 94412 Luchtvaarttechniek
- 94410 Technicus mechanica

Deze opleidingen werden (o.m.) verzorgd door onderstaande opleidingsinstituten:

- AM&TS Aircraft Maintenance and Training School – Hoogerheide
- Deltion College – Zwolle
- Fokker Bedrijfschool – Schiphol
- Leeuwenborgh Opleidingen – Maastricht
- MTS Anthony Fokker – Den Haag
- Nederlands Luchtvaart College – Hoofddorp
- ROC van Amsterdam Airport – Hoofddorp
- ROC Midden-Brabant - Tilburg

12.6 Conversie naar Part-66

Bij de omzetting (conversie) naar een Part-66 AML blijft de omvang (scope) van de bevoegdheid hetzelfde. Dit wordt bereikt door de nationale bevoegdheid om te zetten naar een ruimere Part-66 bevoegdheid, en vervolgens door middel van uitsluitingen het "te veel" weer te compenseren.

De omgezette Part-66 bevoegdheid bevat dus een categorie met typebijschrijvingen en onder het hoofdstuk "Limitations" één of meer uitsluitingen in de vorm van zgn. exclusions. De huidige "limited to"-formulering zullen worden omgezet naar een "Excluding"-formulering. De uitsluitingen kunnen worden weggewerkt door aanvullende theorie examens en de bijbehorende praktijkervaring.

13. Intrekken, schorsen of beperken

Indien bij een aanvraag voor uitbreiding of verlenging een onregelmatigheid wordt geconstateerd door de medewerker operations, wordt het dossier overgedragen aan de aangewezen specialist Product en Processen. Door de aangewezen specialist Product en Processen wordt een onderzoek ingesteld en de aanvraag wordt op de wettelijke punten beoordeeld:

13.1 Wettelijke eisen

Om in aanmerking te komen voor een Part-66 AML, dient er voldaan te worden aan de volgende wettelijke eisen.

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1

[EU Verordening \(EU\) No 1321/2014](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1536](#)

[EU Verordening \(EU\) No 2015/1088](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2](#)

[AMC and GM to Annex III Part-66 to \(EU\) 1321/2014 Issue 2- Amendment 1](#)

ICAO geeft in Annex I to the convention on International Civil Aviation regels omtrent personnel licensing. Deze regels worden volledig door EU regelgeving gedekt.

13.2 Intrekken schorsen beperken 66.B.500

De bevoegde autoriteit dient de onderhoudslicentie te schorsen, te beperken of in te trekken wanneer ze een veiligheidsprobleem heeft ontdekt of wanneer ze duidelijke bewijzen heeft dat de AML houder één of meer van onderstaande activiteiten heeft uitgevoerd of erbij betrokken was:

- het verkrijgen van de onderhoudslicentie en/of certificeringsautorisatie door vervalsing van voorgelegde documenten;
- nalaten het vereiste onderhoud uit te voeren, in combinatie met het niet rapporteren van dergelijk feit aan de organisatie of de persoon die om het onderhoud verzocht;
- nalaten het vereiste onderhoud uit te voeren dat uit een eigen inspectie voortvloeit, in combinatie met het niet rapporteren van dergelijk feit aan de organisatie of de persoon voor wie het onderhoud diende uitgevoerd te worden;
- onachtzaam onderhoud;
- vervalsing van de onderhoudsdocumenten;
- afgifte van een certificaat van vrijgave voor gebruik wetende dat het onderhoud dat op het certificaat van vrijgave voor gebruik is gespecificeerd, niet werd uitgevoerd of zonder na te gaan of dergelijk onderhoud wel werd uitgevoerd;
- uitvoeren van onderhoud of afgifte van een certificaat van vrijgave voor gebruik onder invloed van alcohol of drugs; 8. afgifte van een certificaat van vrijgave voor gebruik zonder naleving van Annex I Part-M, Annex II Part-145 dan wel Annex III Part-66.

Indien er ontdekt wordt dat de AML houder een van de bovenstaande activiteiten heeft uitgevoerd of was er bij betrokken, wordt ILT op de hoogte gebracht. Er wordt een onderzoek gestart en het AML wordt gedurende het onderzoek geschorst. ILT wordt op de hoogte gebracht en zij informeren EASA. Als de AML houder niet kan aantonen aan de eisen van de regelgeving te voldoen wordt het AML ingetrokken. ILT wordt op de hoogte gebracht en zij informeren EASA.

14. Tarieven

De tarieven voor de behandeling van een aanvraag staan op de website vermeld.

14.1 Express Service

De Express Service luchtvaart omvat producten van Part-66 AML als wettelijke basis. Eerste afgifte, licence transfer en uitbreiding van een categorie en type rating waarvoor een OJT moet worden aangetoond vallen **niet** onder de Express Service.

15. Levertijd Part-66 AML

De levertijden die Kiwa Register hanteert voor het afgeven van vergunningen, wordt door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld.

Bewijs van bevoegdheid	Soort aanvraag	Levertijd
Part-66 AML	Eerste aanvraag	15 werkdagen
	Uitbreiding (verlenging)	15 werkdagen
	Verlenging (duplicaat)	15 werkdagen
	Vernieuwing i.v.m. verlies of diefstal	15 werkdagen

16. Bezorging

16.1 Hoe bezorgt Kiwa Register Part-66 AML?

Op het aanvraagformulier kan de aanvrager aangeven hoe het AML bezorgt dient te worden. Het is mogelijk dat de werkgever (mail handler) de aanvraag verzorgt en dat alle correspondentie met betrekking tot de aanvraag naar de werkgever wordt gestuurd.

Indien de AML houder woonachtig is buiten Nederland wordt het AML per aangetekende post opgestuurd. U ontvangt hiervoor een factuur. Na het versturen ontvangt de AML houder per email de track en trace code.

17. Diversen en uitzonderingen

17.1 Aanvraagformulier Form 19

Het format van het aanvraagformulier Form 19 is vastgelegd in de EU Verordening 1321/2014, [EU Verordening 1321/2014](#).

17.2 Part-66 AML Form 26

Het format van het Aircraft Maintenance Licence is vastgelegd in de EU Verordening 1321/2014, [EU Verordening 1321/2014](#).

17.3 Licence transfer AML

Indien de AML houder besluit om zijn AML over te zetten naar een andere EU lidstaat, kan de aanvrager hiervoor een aanvraagformulier insturen. Na ontvangst van de kosten wordt het dossier overgedragen aan de autoriteit van de EU lidstaat, wat de aanvrager heeft aangegeven. Na de overdracht wordt het AML ingetrokken. Het dossier wordt voor vijf jaar bewaard. Het proces kan ook andersom. Kiwa neemt contact op met de autoriteit van de EU lidstaat waar het AML is afgegeven.

17.4 Verklaring woordenlijst

AML	Aircraft Maintenance Licence
MTOM	Maximum Take Off Mass
Part-145	Erkende onderhoudsorganisatie
Part-147	Erkende opleidingsinstelling
ICAO	International Civil Aviation Organisation
EASA	European Aviation Safety Agency
ATA	Air Transport Association
LUFORM	Mini
OJT	On the Job Training
TNA	Training Need Analysis
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
MOE	Maintenance Organisation Exposition
JAR	Joint Aviation Regulation
AMC	Acceptable Means of Compliance
GM	Guidance Material