



Online Handboek Part-66 AML

Colofon: disclaimer, de voorwaarden van de disclaimer staan vermeld op de website en is tevens van toepassing op dit handboek.

Contents

1.	Part-66 AML.....	4
1.1	Waarom is Part-66 ingevoerd?.....	4
1.2	Voor wie is het Part-66 AML verplicht?	4
2.	Part-66 AML.....	5
2.1	Afgifte Part-66 AML	5
2.2	Uitbreiding Part-66 AML	5
2.3	Verlenging Part-66 AML	5
2.4	Conversie Nationaal AML naar Part-66 AML	5
3.	Wettelijk kader	6
3.1	Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van een Part-66 AML	6
4.	Categorieën 66.A.3.....	7
5.	Luchtvaartuig groepen 66.A.5	7
6.	Basis Kennis 66.A.25	9
6.1	Categorie A/B1/B3.....	10
6.2	Categorie B2/B2L	11
6.3	Categorie L	12
7.	Basis ervaring 66.A.30	13
7.1	Evaringsduur	13
7.2	Evaringsduur per categorie	13
7.3	Evaringsduur Part-66.A.30(a) onder 1	14
7.4	Recente ervaring Part-66.A.30(d)	15
7.5	Militaire ervaring Part-66.A.30(e)	15
7.6	Evaring opgedaan buiten de EU	15
8.	Verlenging 66.A.40	17
8.1	Verlenging Part-66.A.40	17
9.	Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met andere categorie.....	18
9.1	Basis Kennis Part-66.A.25.....	18
9.2	Basis Evaring Part-66.A.30	19
9.3	Evaring met recent zijn Part-66.A.30(d)	19
9.4	AML verkregen uit conversie Part-66.A.70.....	20
9.5	Uitbreiding naar Categorie C	20
10.	Uitbreiding Part-66 bevoegdheid met een type rating	21
10.1	Type bevoegdheid bijschrijving Part-66.A.45	21
10.2	On the Job training (OJT)	23
10.3	Part-147 erkende opleiding	24
10.4	Geen Part-147 type training of type examen.....	24
10.5	Taaktraining voor Categorie A en B1	24
10.6	Categorie B2 AML autoriseren voor Cat A taken	25
10.7	Annex II Vliegtuigen.....	25
11.	Uitbreiding Part-66 bevoegdheid opheffen limitatie.....	26
11.1	Opheffen limitatie Part-66.A.50	26

11.2	AML verkregen uit conversie Part-66.A.70.....	26
12.	Conversie Part-66 AML 66.A.70.....	27
12.1	Invoering.....	27
12.2	Overgangsregeling voor grote luchtvaart.....	27
12.3	Overgangsregeling voor kleine luchtvaart.....	27
12.4	Opleidingen in het vliegtuigonderhoud.....	28
12.5	Conversie naar Part-66.....	28
13.	Intrekken, schorsen of beperken.....	29
13.1	Intrekken schorsen beperken 66.B.500.....	29
14.	Tarieven.....	30
14.1	Express Service.....	30
15.	Diversen en uitzonderingen.....	31
15.1	Aanvraagformulier Form 19.....	31
15.2	Part-66 AML Form 26.....	31
15.3	Licence transfer AML.....	31
15.4	Verklaring woordenlijst.....	31

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.

Voor zeefvliegtuigen, heteluchtballonnen en luchtschepen is vanaf 1 oktober 2020 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. Wettelijk kader

In [EU Verordening \(EU\) No 2018/1139](#) zijn de gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart vastgelegd.

3.1 Wettelijke vereisten voor het verkrijgen van een Part-66 AML

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

EU verordening (EU) No 2020/270 van 27 februari 2020. [zie link](#)

EU verordening (EU) No 2019/1383 van 4 september 2019, [zie link](#)

EU verordening (EU) No 2018/1142 van 14 augustus 2018, [zie link](#)

EU verordening (EU) No 2015/1088 van 3 juli 2015, [zie link](#)

EU verordening (EU) No 2015/1536 van 16 september 2015, [zie link](#)

EU verordening (EU) No 1321/2014 van 26 november 2014, [zie link](#)

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 5, [zie link](#)

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 4, [zie link](#)

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 3, [zie link](#)

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 2, [zie link](#)

AMC Annex III (Part-66) naar Regelgeving (EU) No 1321/2014 Issue 2 – Amendment 1, [zie link](#)

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. Categorieën 66.A.3

Het AML is onderverdeeld in categorieën

- Categorie A
- Categorie B1
- Categorie B2/B2L
- Categorie B3
- Categorie C
- Categorie L

Categorieën A, B1 en L zijn onderverdeeld in subcategorieën met betrekking tot combinaties van vleugelvliegtuigen, helikopters, turbine- en zuigermotoren. De subcategorieën zijn:

- A1 en B1.1 Vleugelvliegtuigen turbine
- A2 en B1.2 Vleugelvliegtuigen zuiger
- A3 en B1.3 Helikopters turbine
- A4 en B1.4 Helikopters zuiger

Categorie B2 Het bewijs van bevoegdheid van categorie B2 geldt voor alle luchtvaartuigen.

Categorie B2L Het bewijs van bevoegdheid van categorie B2L geldt voor alle luchtvaartuigen, behalve die in groep 1, zoals uiteengezet in punt 66.A.5, onder 1, en is onderverdeeld in de volgende „systeembevoegdverklaringen”:

- communicatie/navigatie (com/nav),
- instrumenten,
- automatische vlucht,
- surveillance,
- cascosystemen.

Een bewijs van bevoegdheid van categorie B2L bevat minstens één systeembevoegdverklaring.

Categorie B3 Het bewijs van bevoegdheid van categorie B3 is van toepassing op vliegtuigen met zuigermotor zonder drukcabine met een maximale startmassa van hoogstens 2 000 kg

Categorie L, onderverdeeld in de volgende subcategorieën:

- L1C: composietzweefvliegtuigen
- L1: zweefvliegtuigen
- L2C: gemotoriseerde composietzweefvliegtuigen en composiet-ELA1-vleugelvliegtuigen
- L2: gemotoriseerde zweefvliegtuigen en ELA1-vleugelvliegtuigen
- L3H: heteluchtballonnen
- L3G: gasballonnen
- L4H: heteluchtzeppelins
- L4G: ELA2-gaszeppelins
- L5: andere gaszeppelins dan ELA2

5. Luchtvaartuig groepen 66.A.5

De luchtvaartuigen zijn ingedeeld in de volgende groepen:

- Groep 1: complexe luchtvaartuigen met motoraandrijving alsmede helikopters met meerdere motoren, vleugelvliegtuigen met een maximaal gecertificeerde vlieghoogte boven FL290, luchtvaartuigen uitgerust met fly- by-wiresystemen en andere luchtvaartuigen waarvoor een bevoegdverklaring vereist is indien het Agentschap dit bepaalt.
- Groep 2: andere luchtvaartuigen dan de luchtvaartuigen van groep 1, behorend tot de volgende subgroepen:
 - subgroep 2a: propeller aangedreven vleugelvliegtuig met één turbinemotor
 - subgroep 2b: helikopters met één turbinemotor
 - subgroep 2c: helikopters met één zuigermotor
- Groep 3: vleugelvliegtuigen met zuigermotor, anders dan die van groep 1.
- Groep 4: zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen, ballonnen en zeppelins, anders dan die van groep 1.

Category/subcategory Groups	A, B1 and C	B2	B2L	B3	L				
					L1C and L1	L2C and L2	L3H and L3G	L4H and L4G	L5
1 — Complex motor-powered aircraft — Multi-engine helicopters — Aeroplanes above FL290 — Aircraft with fly-by-wire systems — Any other aircraft when defined by the Agency	X	X							
1 — Gas airships other than ELA2									X
2 2a: Single turboprop aeroplanes 2b: Single turbine helicopters 2c: Single piston helicopters	X	X	X						
3 — Piston engine aeroplanes	X	X	X						
3 — Piston engine aeroplanes (non-pressurised of 2 000 kg MTOM and below)	X	X	X	X					
3 — ELA1 piston engine aeroplanes	X	X	X	X		X			
4 — Sailplanes — Powered sailplanes — Balloons — Airships not in Group 1		X X X X	X X X X		X	X X		X	X

6. Basis Kennis 66.A.25

Om voor de afgifte van een Part-66 AML in aanmerking te komen dient u aan de eisen van afgifte te voldoen. Een van de eisen is basis kennis. U toont aan de hand van een basis opleiding of module examen dat u hierover beschikt. De module examens komen overeen met de Appendix I van Annex III, [EU Verordening 1321/2014](#). Deze 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 u aanvraag van het AML, ook voor uitbreiding van een categorie of subcategorie is dit van toepassing. Als dit niet het geval is, kunt u examenvrijstellingen bij ILT aanvragen. Toegekende vrijstellingen komen te vervallen tien jaar nadat de bevoegde autoriteit ze heeft toegekend aan u. Na het vervallen van de vrijstellingen kan de aanvrager nieuwe vrijstellingen aanvragen.

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.

Als houder van een AML met subcategorie B1.2 of categorie B3 wordt geacht te voldoen aan de basis kennis eisen voor een bewijs van bevoegdheid van subcategorieën L1C, L1, L2C en L2.

De basis kennis eisen voor subcategorie L4H omvatten de basis kennis eisen voor subcategorie L3H. De basis kennis eisen voor subcategorie L4G omvatten de basis kennis eisen voor subcategorie L3G.

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.

6.1 Categorie A/B1/B3

Subject module	A or B1 aeroplane with		A or B1 helicopter with		B3
	Turbine Engine(s)	Piston engine(s)	Turbine Engine(s)	Piston engine(s)	Piston-engine non-pressurised aeroplanes 2000 kg MTOM and below
1	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	
7B					X
8	X	X	X	X	X
9A	X	X	X	X	
9B					X
10	X	X	X	X	X
11A	X				
11B		X			
11C					X
12			X	X	
13					
14					
15	X		X		
16		X		X	X
17A	X	X			
17B					X

6.2 Categorie B2/B2L

Subject module	B2	B2L
	Avionics	Avionics
1	X	X
2	X	X
3	X	X
4	X	X
5	X	X
6	X	X
7A	X	X
7B		
8	X	X
9A	X	X
9B		
10	X	X
11A		
11B		
11C		
12		
13.1 and 13.2	X	X
13.3(a)	X	X (for system rating 'Autoflight')
13.3(b)	X	
13.4(a)	X	X (for system rating 'Com/Nav')
13.4(b)	X	X (for system rating 'Surveillance')
13.5	X	
13.6	X	
13.7	X	X (for system rating 'Autoflight')
13.8	X	X (for system rating 'Instruments')
13.9	X	X
13.10	X	
13.11 to 13.18	X	X (for system rating 'Airframe systems')
13.19 to 13.22	X	
14	X	X (for system rating 'Instruments' and 'Airframe systems')
15		
16		
17A		
17B		

6.3 Categorie L

Subcategorieën	Modules die vereist zijn voor elke subcategorie (verwijs naar de onderstaande syllabustabel)
L1C: composietzweefvliegtuigen	1L, 2L, 3L, 5L, 7L en 12L
L1: zweefvliegtuigen	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L en 12L
L2C: gemotoriseerde composietzweefvliegtuigen en composiet-ELA1-vleugelvliegtuigen	1L, 2L, 3L, 5L, 7L, 8L en 12L
L2: gemotoriseerde zweefvliegtuigen en ELA1-vleugelvliegtuigen	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L, 8L en 12L
L3H: heteluchtballonnen	1L, 2L, 3L, 9L en 12L
L3G: gasballonnen	1L, 2L, 3L, 10L en 12L
L4H: heteluchtzeppelins	1L, 2L, 3L, 8L, 9L, 11L en 12L
L4G: ELA2-gaszeppelins	1L, 2L, 3L, 8L, 10L, 11L en 12L
L5: gaszeppelins hoger dan ELA2	Basiskennisvereisten voor alle subcategorieën van B1 plus 8L (voor B1.1 en B1.3), 10L, 11L en 12L

7. Basis ervaring 66.A.30

Basis ervaring is ook een eis voor afgifte van een AML. De ervaringsduur hangt af van de aangevraagde categorie en de door u gevolgde opleiding. 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, Part-CAO, FAR-145, enz.) of onder toezicht van de onafhankelijke supervisor/AML houder;

7.1 Ervaringsduur

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
- MBO 4 Luchtvaarttechniek - Technicus mechanica
- MBO 4 Luchtvaarttechniek — Technicus avionica
- MBO 3 Luchtvaarttechniek — 1e Monteur
- MBO 4 Machinebouw Mechatronica (mits opleiding gevolgd bij VTOC Fokker B.V)

7.2 Ervaringsduur per categorie

Voor categorie A, subcategorieën B1.2 en B1.4, en categorie B3:

- drie jaar praktijkervaring met onderhoud van in bedrijf zijnde luchtvaartuigen, indien de aanvrager geen voorafgaande relevante technische opleiding heeft genoten, of
- twee jaar praktijkervaring met onderhoud van in bedrijf zijnde luchtvaartuigen en voltooiing van een door de bevoegde autoriteit als relevant beschouwde opleiding als geschoolde arbeidskracht in een technisch vak, of
- een jaar praktijkervaring met onderhoud van in bedrijf zijnde luchtvaartuigen en de voltooiing van een overeenkomstig bijlage IV (Part-147) erkende basisopleiding.

Voor categorie B2 en subcategorieën B1.1 en B1.3:

- vijf jaar praktijkervaring met onderhoud van in bedrijf zijnde luchtvaartuigen, indien de aanvrager geen voorafgaande relevante technische opleiding heeft genoten, of
- drie jaar praktijkervaring met onderhoud van in bedrijf zijnde luchtvaartuigen en voltooiing van een door de bevoegde autoriteit als relevant beschouwde opleiding als geschoolde arbeidskracht in een technisch vak, of

- twee jaar praktijkervaring met onderhoud van in bedrijf zijnde luchtvaartuigen en de voltooiing van een overeenkomstig bijlage IV (Part-147) erkende basisopleiding.

Voor categorie B2L:

- drie jaar praktijkervaring met de exploitatie van luchtvaartuigen, die betrekking heeft op de desbetreffende systeembevoegdverklaring(en), als de aanvrager niet eerder een relevante technische opleiding heeft genoten; of
- twee jaar praktijkervaring met de exploitatie van luchtvaartuigen, die betrekking heeft op de desbetreffende systeembevoegdverklaring(en), en de voltooiing van een opleiding die door de bevoegde autoriteit als relevant wordt beschouwd, als ervaren arbeider in een technisch beroep; of
- één jaar praktijkervaring met de exploitatie van luchtvaartuigen, die betrekking heeft op de desbetreffende systeembevoegdverklaring(en), en de voltooiing van een basisopleiding die is goedgekeurd overeenkomstig Part-147.

Voor categorie C, met betrekking tot grote luchtvaartuigen:

- drie jaar ervaring in het uitoefenen van bevoegdheden van categorie B1.1, B1.3 of B2 voor grote luchtvaartuigen of als ondersteunend personeel overeenkomstig punt 145.A.35 of een combinatie van beide, of
- vijf jaar ervaring in het uitoefenen van bevoegdheden van categorie B1.2 of B1.4 voor grote luchtvaartuigen of als ondersteunend personeel overeenkomstig punt 145.A.35 of een combinatie van beide.
- voor categorie C, met betrekking tot andere dan grote luchtvaartuigen: drie jaar ervaring in het uitoefenen van bevoegdheden van categorie B1 of B2 voor andere dan grote luchtvaartuigen of als ondersteunend personeel overeenkomstig punt 145.A.35, onder a), of een combinatie van beide.
- voor categorie C, verkregen via een academische opleiding: voor een aanvrager die houder is van een academische graad in een technische specialisatie toegekend door een universiteit of een andere door de bevoegde autoriteit erkende organisatie voor hoger onderwijs, drie jaar werkervaring in een onderhoudsomgeving voor burgerluchtvaartuigen, waarbij een representatieve doorsnede is verricht van taken die rechtstreeks in verband staan met het luchtvaartuigonderhoud, waaronder zes maanden observatie van werkzaamheden voor groot onderhoud.

Voor categorie L:

- twee jaar praktijkervaring met de exploitatie van luchtvaartuigen, die betrekking heeft op een representatieve dwarsdoorsnede van onderhoudsactiviteiten in de overeenkomstige subcategorie;
- bij wijze van uitzondering op punt (i), één jaar praktijkervaring met de exploitatie van luchtvaartuigen, die betrekking heeft op een representatieve dwarsdoorsnede van onderhoudsactiviteiten in de overeenkomstige subcategorie, onder voorbehoud van de invoering van de beperking van punt 66.A.45, onder h), punt (ii), punt 3.

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.

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.

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

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

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.

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

7.4 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.

7.5 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 **zes (6) maanden voor categorie A/L** en **twaalf (12) maanden voor categorie B** relevante praktische ervaring in het civiele vliegtuigonderhoud. Militaire basiservaring wordt met Luform 0199 aangetoond, indien geen Luform 0199, 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.

7.6 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.

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.

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.

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. werkzaamheden aan avionica systemen waarbij slechts eenvoudige tests nodig zijn om de luchtwaardigheid aan te tonen en waarbij geen probleemoplossing vereist is.

Categorie B2 vrijgave van werkzaamheden aan avionica en elektrische systemen in een Part-145 onderhoudsorganisatie zijn:

- onderhoud aan avionica- en elektrische systemen
- elektrische en avionica taken binnen de motor- en mechanische systemen, waarbij slechts eenvoudige tests nodig zijn om de luchtwaardigheid ervan aan te tonen, en
- het afgeven van certificaten van vrijgave voor gebruik na klein lijnonderhoud en reparatie van eenvoudige defecten voor zover dit valt binnen de grenzen van de werkzaamheden die zijn aangetekend op de certificeringsautorisatie waarnaar wordt verwezen in punt 145.A.35 van bijlage II Part-145. Deze certificeringsbevoegdheid is beperkt tot werkzaamheden die door de houder zelf zijn uitgevoerd in de onderhoudsorganisatie die de certificeringsautorisatie heeft afgegeven en geldt uitsluitend voor de luchtvaartuigtypen die zijn toegewezen op het AML categorie B2.

Categorie B2L vrijgave van werkzaamheden in categorie B2L

- onderhoud van elektrische systemen;
- onderhoud van avionicasystemen, binnen de grenzen van de op het bewijs van bevoegdheid aangetekende systeembevoegdverklaringen, en
- voor zover hij houder is van de bevoegdverklaring „cascosysteem”, elektrische en avionicataken binnen de motor- en mechanische systemen, waarbij slechts eenvoudige tests nodig zijn om de luchtwaardigheid ervan aan te tonen.

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

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

Categorie L geeft de bevoegdheid voor de vrijgave van onderhoud en op te treden als ondersteunend personeel van categorie L voor het volgende:

- onderhoud aan de structuur, de motoren en de mechanische en elektrische systemen van het luchtvaartuig;
- werkzaamheden aan radio-, ELT- (Emergency Locator Transmitters) en transpondersystemen; en
- werkzaamheden aan andere avionicasystemen, waarbij eenvoudige tests nodig zijn om de luchtwaardigheid ervan aan te tonen.

Subcategorie L2 omvat subcategorie L1. Elke limitatie toegewezen op subcategorie L2 volgens 66.A.45, onder h), is ook van toepassing op subcategorie L1. Subcategorie L2C omvat subcategorie L1C.

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.

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".

8. Verlenging 66.A.40

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 Verlenging Part-66.A.40

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 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	A1	7, 11A, 15 en 17
	A2	7, 11B, 16 en 17
	A3	7, 12 en 15
	A4	7, 12 en 16

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

9.2 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	B2L	B3
A1	-	6 mnd	6 mnd	6 mnd	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar	2 jaar	1 jaar	6 mnd
A2	6 mnd	-	6 mnd	6 mnd	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar	2 jaar	1 jaar	6 mnd
A3	6 mnd	6 mnd	-	6 mnd	2 jaar	1 jaar	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar	1 jaar
A4	6 mnd	6 mnd	6 mnd	-	2 jaar	1 jaar	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar	1 jaar
B1.1	Geen	6 mnd	6 mnd	6 mnd	-	6 mnd	6 mnd	6 mnd	1 jaar	1 jaar	6 mnd
B1.2	6 mnd	Geen	6 mnd	6 mnd	2 jaar	-	2 jaar	6 mnd	2 jaar	1 jaar	Geen
B1.3	6 mnd	6 mnd	Geen	6 mnd	6 mnd	6 mnd	-	6 mnd	1 jaar	1 jaar	6 mnd
B1.4	6 mnd	6 mnd	6 mnd	Geen	2 jaar	6 mnd	2 jaar	-	2 jaar	1 jaar	6 mnd
B2	6 mnd	6 mnd	6 mnd	6 mnd	1 jaar	1 jaar	1 jaar	1 jaar	-	-	1 jaar
B2L	6 mnd	6 mnd	6 mnd	6 mnd	1 jaar	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	1 jaar	-

Voor het aantonen van de ervaring kan er, gebruik worden gemaakt van het "Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML". Het basis bevoegdheid logboek kan worden gedownload op www.kiwaregister.nl, Logboek basiservaring eerste afgifte of uitbreiding categorie Part-66 AML.

9.3 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.

9.4 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.

9.5 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

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.

10.1 Type bevoegdheid bijschrijving Part-66.A.45

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.

Aircraft rating requirements			
Aircraft	B1/B3/L licence	B2/B2L licence	C licence
<u>Group 1 aircraft, except airships</u> - Complex motor-powered aircraft. - Multiple engine helicopters. - Aeroplanes certified above FL290. - Aircraft equipped with fly-by-wire. - Other aircraft when defined by the Agency.	(For B1) Individual TYPE RATING Type training: - Theory + examination - Practical + assessment PLUS OJT (for first aircraft in licence subcategory)	(For B2) Individual TYPE RATING Type training: - Theory + examination - Practical + assessment PLUS OJT (for first aircraft in licence subcategory)	Individual TYPE RATING Type training: - Theory + examination
<u>Group 1 airships</u>	(For L5 licence) Individual TYPE RATING Type training: - Theory + examination - Practical + assessment PLUS OJT (for first aircraft in licence subcategory)	(For B2) Individual TYPE RATING Type training: - Theory + examination - Practical + assessment PLUS OJT (for first aircraft in licence category)	Not applicable

<p><u>Group 2 aircraft</u></p> <p>Subgroups:</p> <p>2a: single turboprop aeroplanes (*)</p> <p>2b: single turbine engine helicopters (*)</p> <p>2c: single piston engine helicopters (*)</p> <p>(*) Except those classified in Group 1.</p>	<p>(For B1.1, B1.3, B1.4)</p> <p>Individual TYPE RATING (type training + OJT) or (type examination + practical experience)</p> <p>Full SUBGROUP RATING (type training + OJT) or (type examination + practical experience) on at least 3 aircraft representative of that subgroup</p> <p>Manufacturer SUBGROUP RATING (type training + OJT) or (type examination + practical experience) on at least 2 aircraft representative of that manufacturer subgroup</p>	<p>(For B2)</p> <p>Individual TYPE RATING (type training + OJT) or (type examination + practical experience)</p> <p>(For B2 and B2L)</p> <p>Full SUBGROUP RATING based on demonstration of practical experience</p> <p>Manufacturer SUBGROUP RATING based on demonstration of practical experience</p>	<p>Individual TYPE RATING type training or type examination</p> <p>Full SUBGROUP RATING type training or type examination on at least 3 aircraft representative of that subgroup</p> <p>Manufacturer SUBGROUP RATING type training or type examination on at least 2 aircraft representative of that manufacturer subgroup</p>
<p><u>Group 3 aircraft</u></p> <p>Piston engine aeroplanes (except those classified in Group 1)</p>	<p>(For B1.2)</p> <p>Individual TYPE RATING (type training + OJT) or (type examination + practical experience)</p> <p>Full GROUP 3 RATING based on demonstration of practical experience Limitations: - Pressurized aeroplanes - Metal aeroplanes - Composite aeroplanes - Wooden aeroplanes - Metal tubing & fabric Aeroplanes</p>	<p>(For B2)</p> <p>Individual TYPE RATING (type training + OJT) or (type examination + practical experience)</p> <p>(For B2 and B2L)</p> <p>Full GROUP 3 RATING based on demonstration of appropriate experience</p>	<p>Individual TYPE RATING type training or type examination</p> <p>Full GROUP 3 RATING based on demonstration of practical experience</p>
<p><u>Piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2 000 kg MTOM and below</u></p>	<p>(For B3)</p> <p>FULL RATING "Piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2 000 kg MTOM and below" based on demonstration of practical experience Limitations: - Metal aeroplanes - Composite aeroplanes - Wooden aeroplanes - Metal tubing & fabric aeroplanes</p>	<p>This rating cannot be endorsed on a B2/B2L licence. These aircraft are already covered by the endorsement of ratings for Group 3 aircraft (see box above)</p>	<p>This rating cannot be endorsed on a C licence. These aircraft are already covered by the endorsement of ratings for Group 3 aircraft (see box above)</p>

<p><u>Group 4 aircraft</u></p> <p>Sailplanes, powered sailplanes, balloons and airships other than those in Group 1</p>	<p>(For all L subcategories, except L5)</p> <ul style="list-style-type: none"> - For L1C: 'composite sailplanes' rating, - For L1: 'sailplanes' rating, - For L2C: 'composite powered sailplanes and composite ELA1 aeroplanes' rating, - For L2: 'powered sailplanes and ELA1 aeroplanes' rating, - For L3H: 'hot-air balloons' rating, - For L3G: 'gas balloons' rating, - For L4H: 'hot-air airships' rating, - For L4G: 'ELA2 gas airships' rating, all based on demonstration of practical experience <p>Limitations: see 66.A.45(h)</p>	<p>(For B2 and B2L)</p> <p>Full GROUP 4 RATING based on demonstration of practical experience</p>	<p>Not applicable</p>
---	--	--	-----------------------

10.2 On the Job training (OJT)

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).

10.3 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.

10.4 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.

10.5 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.

10.6 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).

10.7 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 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.

11.2 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 modulen op Part-66 niveau te halen.

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 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	1 oktober 2019

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

12.2 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.

12.3 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.

12.4 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 Vliegtuigonderhoudsmnteur (Cat A)
- 10061 Vliegtuigonderhoudsmonteur (Cat A)
- 94412 Luchtvaarttechniek
- 94410Technicus mechanica

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

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

12.5 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 u aanvraag voor uitbreiding of verlenging een onregelmatigheid wordt geconstateerd, wordt er een onderzoek ingesteld en uw aanvraag wordt op de wettelijke punten beoordeeld:

13.1 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 u als 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 u een van de bovenstaande activiteiten heeft uitgevoerd of u was er bij betrokken, dan wordt ILT op de hoogte gebracht. Er wordt een onderzoek gestart en het AML wordt gedurende het onderzoek geschorst. Tijdens het onderzoek brengt ILT, EASA op de hoogte. Als u niet kan aantonen dat u aan de eisen van de regelgeving voldoet dan wordt het AML ingetrokken.

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. Diversen en uitzonderingen

15.1 Aanvraagformulier Form 19

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

15.2 Part-66 AML Form 26

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

15.3 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.

15.4 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