

Addendum

→ **Wijziging pagina 7 (in Part 66 10.7):**

Categorie		Level A	Level B1 B2 B2L B3	Hfst
10.7	Continuing airworthiness General understanding of the Part 21 requirements on continuing airworthiness; General understanding of Part-M, Part-ML, Part-CAMO and Part-CAO; Aircraft Maintenance Programme.	2	2	7

→ **Wijziging pagina 45 (groep 1 en 2 paragraaf 2.2.7):**

Groep 1: complex motor powered aircraft, bestaat uit:

- vliegtuigen die gecertificeerd zijn voor een maximaal toegelaten opstijggewicht (MTOM) van meer dan 5.700 kg; vliegtuigen die gecertificeerd zijn voor een maximale passagiersconfiguratie van meer dan 19 zitplaatsen; vliegtuigen die gecertificeerd zijn voor gebruik met een minimale bemanning van ten minste twee piloten; vliegtuigen uitgerust met één of meer turbojetmotor(en) of meer dan één turbopropmotor; vliegtuigen met een maximaal gecertificeerde operationele hoogte boven FL290 die worden aangedreven door een ander type krachtbron dan een zuigermotor; vliegtuigen met een krachtbron die geen zuigermotor, turbinemotor of elektrische motor is;
- helikopters die gecertificeerd zijn voor een MTOM van meer dan 3.175 kg; helikopters die gecertificeerd zijn voor een maximale passagiersconfiguratie van meer dan negen zitplaatsen; helikopters die gecertificeerd zijn voor gebruik met een minimale bemanning van ten minste twee piloten; helikopters uitgerust met meerdere motoren; helikopters uitgerust met een krachtbron die geen zuigermotor, turbinemotor of elektrische motor is;
- gasluchtschepen anders dan ELA2;
- niet-conventionele luchtvaartuigen; en
- luchtvaartuigen uitgerust met fly-by-wire systemen.

Groep 2: luchtvaartuigen anders dan die in groep 1 genoemd. Onderverdeeld in en behorende bij de volgende subgroepen:

- subgroep 2a: single turbopropeller vliegtuigen
- subgroep 2b: single turbinemotor helikopters
- subgroep 2c: single zuigermotor helikopters
- - subgroep 2e: vliegtuigen met elektrisch voortstuwingsysteem

EASA kan vliegtuigen toewijzen aan een van deze groepen als gevolg van hun lagere complexiteit.

➔ **Wijziging pagina 213 (paragraaf 6.8):**

Agentschap Telecom is vervangen door de Rijksinspectie Digitale Infrastructuur.

➔ **Aanvulling pagina 278 (onder CAMO.A.300):**

De CAME heeft doorgaans de volgende indeling:

- Part 0 – General organisation, safety policy and objectives
- Part 1 – Continuing airworthiness management procedures
- Part 2 – Management system procedures
- Part 3 – Contracted maintenance – management of maintenance
- Part 4 – Airworthiness review procedures
- Part 4B – Permit to fly procedures
- Part 5 – Supporting documents

➔ **Aanvulling pagina 285 (na CAO.A.025):**

CAO.A.035 Personnel requirements

- (a) De organisatie benoemt een Accountable Manager, die de bedrijfsbevoegdheid heeft om ervoor te zorgen dat alle activiteiten kunnen worden gefinancierd en uitgevoerd.
- (b) De Accountable Manager moet één of meerdere personen nomineren die verantwoordelijk zijn om zeker te stellen dat de werkzaamheden ten alle tijden worden uitgevoerd volgens de voorschriften. Deze personen rapporteren aan de Accountable Manager en zijn veelal:
 - a. De Maintenance Manager – voor een CAO organisatie met het maintenance privilege.
 - b. De Continuing Airworthiness Manager – voor een CAO organisatie met het continuing airworthiness privilege.
- (c) Bovenstaande personen moeten over voldoende kennis en ervaring op het vlak van maintenance management of continuing airworthiness management beschikken, afhankelijk van hun functie.
- (d) De CAO moet over voldoende gekwalificeerd personeel beschikken om de werkzaamheden uit te voeren. Denk hierbij aan monteurs en Certifying Staff in geval van onderhoud en planners en engineers in geval van luchtwaardigheidsbeheer. De CAO mag tijdelijk gebruik maken van onderaannemers (subcontractors).
- (e) De CAO moet van al het personeel een assessment afnemen en de kwalificatiedocumenten (certificaten, licenties, diploma's, etc.) opslaan.
- (f) Personeel dat speciale onderhoudstaken uitvoert, zoals lassen en non-

destructive testing (NDT) moet gekwalificeerd zijn volgens een officiële standaard (zie ook hoofdstuk 9).

→ **Wijziging pagina 313 (paragraaf 9.3.1 en 9.3.2):**

9.3.1 NLD-MAR-66 licentie categoriën

Onder de NLD-MAR-66 kunnen dezelfde AML categorieën worden verkregen als onder EASA Part-66:

- A1 - Aeroplanes Turbine
- A2 – Aeroplanes Piston
- A3 - Helicopters Turbine
- A4 – Helicopters Piston
- B1.1 - Aeroplanes Turbine
- B1.2 – Aeroplanes Piston
- B1.3 - Helicopters Turbine
- B1.4 – Helicopters Piston
- B2 - Avionics
- C

De privileges binnen de categorieën zijn gelijk aan de EASA Part-66 categorieën.

9.3.2 Verkrijgen van een NLD-MAR-66 licentie

Om een NLD-MAR-66 licentie te verkrijgen zijn in aanvulling op de verschillende EASA Part-66 modules 1 tot en met 17 (afhankelijk van de aan te vragen categorie), nog zeven verplichte modules toegevoegd die betrekking hebben op specifieke militaire systemen:

- Module 10B - Aviation Legislation (Military)
- Module 50 - Principles of Armament
- Module 51 - Weapons Systems
- Module 52 - Operational Attack Systems
- Module 53 - Surveillance and Electronic Warfare
- Module 54 - Crew Safety
- Module 55 - Military Communication Systems

Na het behalen van alle benodigde modules of wanneer de kandidaat al een EASA Part-66 licentie heeft in de juiste categorie aangevuld met module 50 tot en met 55, kan de kandidaat zijn/haar NLD-MAR-66 licentie aanvragen bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

→ Aanvulling pagina 314 (onder paragraaf 9.4.1):

Op het niet nodig hebben van een AML na, zijn de overige eisen uit 145.A.35 voor Certifying Staff wel van toepassing. denk aan:

- (a) Bezitten van voldoende technische kennis van de te onderhouden componenten.
- (b) Kennis hebben van de bedrijfsprocedures, safety management en human factors.
- (c) Minimaal 21 jaar oud.
- (d) Aan kunnen tonen van recente werkervaring (tenminste 6 maanden in de afgelopen 2 jaar).

→ Aanvulling pagina 322 (toevoeging Appendix):

Verband tussen Initial Airworthiness en Continuing Airworthiness

In de hoofdstukken twee tot en met zeven zijn verschillende soorten regelgeving behandeld, maar hoe staan deze nu in relatie tot elkaar?

Ieder nieuw luchtvaartuig, of modificatie van een bestaand luchtvaartuig, begint bij een idee van bijvoorbeeld Airbus of Leonardo Helicopters. Dit zijn EASA Part-21J gecertificeerde organisaties, ook wel Design Organisation Approval (DOA) genoemd. Deze DOA's ontwerpen een luchtvaartuig of modificatie aan de hand van de eisen uit de Certification Specifications (CS-23, CS-25, CS-27, CS-29, etc.). Wanneer de ontwerporganisatie klaar is met het ontwerp, wordt deze aangeboden bij EASA om het ontwerp te laten certificeren. Voor een luchtvaartuig gebeurt dit middels een Type Certificate Data Sheet (TCDS) en voor een modificatie, middels een Supplemental Type Certificate (STC). Vervolgens kan het luchtvaartuig of de modificatie in productie gaan.

De productie van luchtvaartuigen en modificaties wordt uitgevoerd door een EASA Part-21G gecertificeerde organisatie, ook wel een Production Organisation Approval (POA) genoemd. Na de productie van een vliegtuig of helikopter wordt deze vrijgegeven met een Aircraft Statement of Conformity (EASA Form 52). Losse (reserve) onderdelen worden vrijgegeven met een Authorized Release Certificate (EASA Form 1).

Na productie zal het vliegtuig in gebruik worden genomen en zal deze worden geopereerd onder de EASA Air Operations regelgeving door de operator. Hierbij wordt het luchtwaardigheidsbeheer worden uitgevoerd door een Part-CAMO of Part-CAO organisatie volgens de voorschriften uit Part-M of Part-ML. De CAMO of CAO organisatie laat vervolgens het onderhoud uitvoeren door een gecertificeerd onderhoudsbedrijf, independent Certifying Staff of beperkt onderhoud door de pilot-owner.

Onder gecertificeerde onderhoudsbedrijven vallen de EASA Part-145 en EASA

Part-CAO organisaties. Binnen deze bedrijven geeft Certifying Staff na het uitvoeren van het onderhoud een Certificate of Release to Service (CRS) af.

De Certifying Staff is gecertificeerd volgens EASA Part-66 middels training en/of module examens en door een EASA Part-147 Maintenance Training Organisation. Daarnaast moet deze Certifying Staff over een type rating beschikken die wordt verkregen door type training van een EASA Part-147 organisatie, aangevuld met On-the-Job-Training (OJT) van een EASA Part-145 organisatie.

Na afgifte van het CRS wordt deze verwerkt in de vliegtuigadministratie door de CAMO of CAO organisatie. Deze organisaties bepalen vervolgens wanneer het eerstvolgende onderhoud weer uitgevoerd moet worden.

Een operator kan besluiten om vliegtuigen te modificeren, bijvoorbeeld door de businessclass te vernieuwen. De operator zal aan de CAMO organisatie vragen opzoek te gaan naar een geschikte modificatie. Hiervoor gaat de CAMO opzoek naar een STC bij een EASA Part-21J DOA organisatie. Vervolgens zal de CAMO in samenspraak met het onderhoudsbedrijf de onderdelen bestellen bij de Part-21G POA. Het onderhoudsbedrijf zal de modificatie vervolgens inbouwen en certificeert het uitgevoerde werk met een CRS. Dit CRS wordt door de CAMO in de vliegtuigadministratie verwerkt vervolgens kan de operator de passagiers verwelkomen in de nieuwe businessclass.