

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-, tot wijziging van de Regeling bewijzen van bevoegdheid en
bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001 in verband met het vervallen van
bevoegdverklaringen voor landbouwvliegen en vrije ballonnen, en in verband met
enkele actualisaties en reparaties en van de Regeling nationale
veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen in verband met het toepassen van de
onder de basisverordening inzake EASA geboden mogelijkheid van een opt out
voor zwaardere MLA's

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 5, 8, eerste lid, onderdeel a, 9, en 10, tweede lid, van het
Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, en de artikelen 9 en 13 van
het Besluit luchtvaartuigen 2008;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor
luchtvaardenden 2001 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervallen de onderdelen 'gasballon' en 'hete luchtballon' en
worden onder vervanging van de punt aan het slot van dat lid door een
puntkomma aan de alfabetische rangschikking twee onderdelen toegevoegd,
luidende:

Verordening (EU) 2018/1976: Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 van de
Commissie van 14 december 2018 tot vaststelling van gedetailleerde regels
voor vluchtuitvoeringen met zweefvliegtuigen overeenkomstig Verordening
(EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2018, L 326);

Verordening (EU) 2018/395: Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie
van 13 maart 2018 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor
vluchtuitvoeringen met ballonnen en voor bewijzen van bevoegdheid voor de
bemanning van ballonnen overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 van
het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2018, L 71).

2. In het tweede lid vervalt onderdeel b, onder verlettering van de onderdelen c
en d tot b en c.

B

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4. RPL

De bijzondere type- en klassebevoegdverklaringen voor RPL zijn opgenomen in bijlage 5 bij deze regeling.

C

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt onderdeel c, onder verlettering van onderdeel d tot c.
2. In het tweede lid wordt 'onderdelen a tot en met d' vervangen door 'onderdelen a tot en met c'.

D

Artikel 9 vervalt.

E

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b wordt 'sectie 2 onderscheidenlijk sectie 3' vervangen door 'sectie 1'.
2. In onderdeel d wordt 'solouren' vervangen door 'solo-uren'.

F

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

Het bedienen van een luchtvaartuig als bedoeld in bijlage I behorende bij de basisverordening is ook toegestaan wanneer de bestuurder beschikt over een geldig bewijs van bevoegdheid afgegeven overeenkomstig verordening (EU) nr. 1178/2011, verordening (EU) 2018/395 of verordening (EU) 2018/1976 waaraan een klasse- of type bevoegdverklaring is verbonden die de bevoegdheid geeft het desbetreffende luchtvaartuig te bedienen.

G

Artikel 17 vervalt.

H

In artikel 19 komen het eerste lid, onderdeel b, en het tweede lid, onderdeel b, elk te luiden:

- b. met goed gevolg het theorie-examen CPL(A), respectievelijk CPL(H), te hebben afgelegd;

I

Artikel 21 vervalt.

J

Artikel 22 vervalt.

K

Artikel 28 vervalt.

L

Artikel 31 vervalt.

M

Artikel 32 vervalt.

N

Artikel 35 vervalt.

O

Artikel 36 vervalt.

P

Artikel 41 vervalt.

Q

Artikel 42 vervalt.

R

Bijlage 1 vervalt.

S

Bijlage 4a vervalt.

T

Bijlage 4b vervalt.

U

Bijlage 5 wordt vervangen door de bijlage bij deze regeling.

V

Bijlage 6 vervalt.

W

Bijlage 7 vervalt.

ARTIKEL II

De Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt de omschrijving van het begrip '*ICAO Annex 16*' vervangen door:

de op grond van het op 7 december 1944, te Chicago gesloten Verdrag inzake de Burgerluchtvaart (Trb.1973, 109) door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde Bijlage 16, boekdeel I, deel II, Hoofdstuk 3, derde uitgave (juli 1993);

B

Artikel 10, eerste lid, onderdeel d, komt te luiden:

- d. een uittreksel van het geluidmeetrapport overeenkomstig de bij deze regeling behorende bijlage 2, opgesteld door of namens één van de in onderdeel a bedoelde autoriteiten dan wel door een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie, waaruit blijkt dat de conform ICAO Annex 16 gemeten geluidsproductie:
- 1°. voor het desbetreffende type en configuratie MLA met een maximum startmassa van ten hoogste 472,5 kg of gemotoriseerd schermvliegtuig niet meer dan 60 dB(A) bedraagt;
 - 2°. voor het desbetreffende type en configuratie MLA met een maximum startmassa van meer dan 472,5, maar niet meer dan 570 kg, de hierna gedefinieerde grenswaarde voor geluidproductie niet overschrijdt: de grenswaarde stijgt lineair mee met de maximale startmassa vanaf 60 dB(A) bij een maximale startmassa van 472,5 kg, tot 70 dB(A) bij een maximale startmassa van 570 kg;
 - 3°. voor het desbetreffende type en configuratie MLA met een maximum startmassa tussen 570 kg en 650 kg de grenswaarde constant op 70 dB(A) blijft;
 - 4°. voor de desbetreffende type en configuratie MLH of lichte gyrokopter, op basis van de specifieke meting in hoofdstuk 6 van ICAO Annex 16, niet meer dan 68 dB(A) bedraagt; en

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop het Besluit van... tot wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart in verband met het vervallen van nationale regels voor vrije ballonnen en voor CSR op CPL-brevetten, het vervallen van de AML-bevoegdheid en enkele technische wijzigingen, van het Besluit luchtvaartuigen 2008 in verband een gewijzigde begripsbepaling voor MLA, van het Besluit luchtverkeer 2014 in verband met een verduidelijking en van het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee in verband met een correctie, in werking treedt.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Bijlage, behorende bij artikel I, onderdeel U

Bijlage 5. behorende bij artikel 4 van de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001

1. : Lijst van klassebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor de categorie vliegtuigen

Klassebevoegdverklaringen

Micro Light Aeroplanes – Eén vlieger toegelaten

1 Fabrikant	2 Vliegtuigen	3	4 Bevoegdverklaring
Alle fabrikanten	Alle Micro Light Aeroplanes		MLA

2. : Lijst van klassebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor de categorie helikopters

Micro Light Helikopters – Eénvlieger toegelaten 1 Fabrikant	2 Helikopters	3	4 Bevoegdverklaring
Alle fabrikanten	Alle Micro Light Helikopters		MLH

3. : Lijst van typebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor de categorie helikopters 1 Fabrikant	2 Helikopters	3	4 Bevoegdverklaring
Revolution			
-SE Piston-	MINI 500		MINI 500

4. : Lijst van klassebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor	2 Anderen	3	4 Bevoegdverklaring
--	--------------	---	------------------------

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

de categorie gyrokoepers (GC)1 Fabrikant			
Alle fabrikanten	Alle lichte gyrokoepers		GC

5. : Lijst van typebevoegdverklaringen zoals toegestaan in een RPL voor de categorie gyrokoepers (GC)1 Fabrikant	2 Gyrokoepers	3	4 Bevoegdverklaring
RAF			
-Gyrokoepers-	2000 GTX SE	Kitplane	RAF 2000 GTX SE

TOELICHTING

Algemeen deel

Inleiding

Deze regeling strekt tot wijziging van:

- de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001 in verband met het vervallen van nationale regels voor vrije ballonnen en voor CSR op CPL-brevetten, en in verband met enkele actualisaties en reparaties;
- de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen in verband met het toepassen van de onder de basisverordening geboden mogelijkheid van een opt out voor zwaardere MLA's.

In de artikelsgewijze toelichting worden deze wijzingen verder toegelicht.

Toezicht en handhaving

De onderhavige wijzigingen zijn voor een Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) aan de ILT voorgelegd. De ILT acht het voorstel uitvoerbaar en handhaafbaar en het heeft geen gevolgen voor de inzet van de inspectie.

Administratieve lasten en nalevingskosten

De onderhavige wijzigingen brengen geen nieuwe administratieve lasten en nalevingskosten met zich mee.

Internetconsultatie

PM De ontwerpregeling is aangeboden voor internetconsultatie. De reacties op de internetconsultatie hebben **wel/niet** geleid tot inhoudelijke wijzigingen.

MKB-toets

Er is geen MKB-toets uitgevoerd voor deze regeling, omdat de onderhavige wijzigingen voornamelijk voortvloeien uit gewijzigde Europese regelgeving, met als gevolg dat bepalingen in het nationale recht geschrapt dienen te worden. De introductie van de aangepaste geluidseisen voor MLA's is een gevolg van het nemen van de zogenaamde mogelijkheid tot opt-out van de Europese regelgeving voor deze zwaardere MLA's. De opt-out is mede op dringende verzoeken van de relevante sectorpartijen genomen en met de belangenorganisaties afgestemd. Het betreft hier luchtvaartuigen voor recreatief privégebruik. Commerciële vluchtuitvoeringen zijn niet toegestaan. Een MKB-toets zal dan ook niet tot aanpassing van het voorstel in betekenende mate leiden.

Inwerkingtreding

De onderhavige wijzigingen hangen samen met het Besluit van... tot wijziging van de volgende besluiten:

- het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart in verband met het vervallen van nationale regels voor vrije ballonnen en voor CSR op CPL-brevetten, het vervallen van de AML-bevoegdheid en enkele technische wijzigingen;

- het Besluit luchtvaartuigen 2008 in verband een gewijzigde begripsbepaling voor MLA;
- het Besluit luchtverkeer 2014 in verband met een verduidelijking, en
- het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee in verband met een correctie.

Daarom wordt voor de inwerkingtreding van de onderhavige regeling aangesloten bij de inwerkingtreding van dat wijzigingsbesluit.

Indien hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en minimum invoeringstermijn is dat niet bezwaarlijk omdat wat betreft artikel I van de onderhavige wijzigingsregeling de wijzigingen voornamelijk zien op het schrappen van regelgeving in verband met nieuwe Europese regelgeving en enkele technische reparaties (AR 4.17, vijfde lid, onderdelen c en d). Inwerkingtreding van artikel II van de onderhavige wijzigingsregeling geschiedt met toepassing van de uitzonderingsgrond 'hoge private en publieke nadelen' eveneens zo spoedig mogelijk (AR 4.17, vijfde lid, onderdeel a). Teneinde voor houders of eigenaren van zwaardere MLA's op zo kort mogelijke termijn helderheid te bieden over het nieuwe, lichtere, wettelijke regime voor deze luchtvaartuigen is spoedige toepassing van de opt-out wenselijk. Dit teneinde te voorkomen dat houders of eigenaren van deze luchtvaartuigen hoge kosten maken voor het voldoen aan de tot de inwerkingtreding van onderhavige regeling van toepassing zijnde Europese eisen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I (wijziging Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001)

Onderdelen A, B, C, D, I, J, K, N, O (artikelen 1, 4, 7, 9, 21, 22, 28, 35 en 36)

Op 8 april 2021 loopt de mogelijkheid af om nationale regels te stellen voor bewijzen van bevoegdheid voor het varen met vrije ballonnen. Vanaf die datum zijn alle bewijzen van bevoegdheid voor ballonvaren Europees geregeld in verordening (EU) 2018/395. In artikel 3ter, onderdeel 3, van die verordening is bepaald dat vanaf die dag nationale bewijzen van bevoegdheid moeten zijn omgezet in Europese bewijzen van bevoegdheid. Om deze reden vervallen alle nationale bepalingen met betrekking tot vrije ballonnen.

Onderdeel B (artikel 4)

De bijzondere type- en klassebevoegdverklaringen voor RPL zijn opgenomen in bijlage 5 bij de regeling. Dat is met deze wijziging gerepareerd.

Onderdeel E (artikel 11)

In onderdeel b van artikel 11 werd naar de verkeerde sectie van de bijlage bij verordening (EU) nr. 1178/2011 verwezen. Dit is met deze wijziging gerepareerd.

Onderdeel F (artikel 12)

De Europese regels met betrekking tot brevetten en vluchtuitvoering voor ballonvaren en zweefvliegen zijn sinds 2018 opgenomen in aparte verordeningen. Daarom wordt in het eerste lid nu ook apart naar deze verordeningen verwezen. Het tweede lid vervalt zodat het mogelijk wordt om met een Europees brevet (LAPL, PPL, SPL en BPL) met een vergelijkbaar Annex 1 luchtvaartuig te kunnen vliegen. Om te verduidelijken dat het een additionele mogelijkheid betreft is toegevoegd dat het ook is toegestaan wanneer aan de genoemde voorwaarden is

voldaan. Voorts wordt aangegeven dat ook met de vereiste typebevoegdverklaringen rekening gehouden moet worden: voor het mogen vliegen met bepaalde typen is het verplicht te beschikken over een typebevoegdverklaring die is verbonden aan het bewijs van bevoegdheid. Dit betreft aldus reparatie van een omissie.

Onderdelen G, L en M (artikelen 17, 31 en 32)

Nationale bevoegdverklaringen hadden, wanneer deze binnen het toepassingsbereik van verordening (EU) 1178/2011 vielen, omgezet moeten zijn in Europese bevoegdverklaringen. Verordening (EU) 1178/2011 biedt niet de mogelijkheid om nationale bevoegdverklaringen op Europese bewijzen van bevoegdheid bij te schrijven.

Wat betreft de bevoegdverklaring CSR (*crop spray rating*) is er voor de bemande luchtvaart op EU-niveau voor gekozen om in plaats van een Europese bevoegdverklaring in het leven te roepen, deze activiteit te regelen op het gebied van de vluchtuitvoering in verordening (EU) 965/2012¹ als gespecialiseerde vluchtuitvoering. De desbetreffende exploitant moet een risicoanalyse van zijn activiteiten maken en aan de hand daarvan standaard vluchtuitvoeringprocedures voor de gespecialiseerde vluchtuitvoering en het te gebruiken vliegtuig opstellen. De piloot dient een vaardigheidstest af te leggen ter bevestiging van zijn of haar bekwaamheid in het uitvoeren van normale, abnormale en noodprocedures. Hierbij komen de relevante aspecten aan bod die verband houden met de gespecialiseerde taken. De exploitant moet verklaren aan de gestelde eisen te voldoen. Om deze reden vervallen alle bepalingen met betrekking tot CSR voor de bemande luchtvaart.

Onderdelen H, S en T (artikel 19, bijlagen 4a en 4b)

Voor een RFI dient de aanvrager nu met goed gevolg een CPL(A), dan wel CPL(H) theorie-examen te hebben afgelegd. Deze eis komt in plaats van de eisen gesteld in de bijlagen 4a en 4b, die dan ook zijn vervallen.

De redenen hiervoor zijn drieledig:

- ten eerste zijn de eisen in de bijlagen niet bijgewerkt met de laatste wijzigingen van de internationale standaarden uit de op grond van het op 7 december 1944, te Chicago gesloten Verdrag inzake de Burgerluchtvaart (Trb.1973, 109) door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde Bijlage 1, hoofdstuk 2, twaalfde uitgave (juli 2018) en uit verordening (EU) 1178/2011 betreffende de benodigde theoretische kennis voor het commercieel brevet. Door een rechtstreekse verwijzing naar het CPL-examen blijven de eisen voortaan automatisch in lijn met de internationale ontwikkelingen;
- ten tweede kan het RPL voortaan voor zwaardere luchtvaartuigen worden gebruikt. Nederland heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid in de basisverordening van een opt out. Hiermee komen MLA's met een MTOM tussen 450 en 600 kg, of tussen 495 en 650 kg voor een amfibie- of watervliegtuig, onder de nationale regelgeving te vallen. Daarnaast is het MTOM van de gyrokopters die nationaal gereguleerd zijn in de nieuwe basisverordening verhoogd van 560 naar 600 kg;

¹ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2012, L296)

- ten derde worden met het verplicht stellen van het CPL-examen aan instructeurs voor vergelijkbare vliegtuigen binnen de Nederlandse regelgeving en de Europese regelgeving gelijke eisen gesteld.

Onderdeel R (bijlage 1)

Er wordt in de artikelen van de regeling niet meer verwezen naar deze verouderde bijlage. De onderwerpen van deze bijlage zijn nu opgenomen in Deel-FCL van verordening (EU) 1178/2011. De bijlage is derhalve vervallen.

Onderdeel U (bijlage 5)

In bijlage 5 is, naast de tabel met betrekking tot vrije ballonnen, een verouderde toelichting refererend aan JAR-FCL en JAR-OPS vervallen.

Onderdelen V en W (bijlagen 6 en 7)

Er wordt in de artikelen van de regeling niet meer verwezen naar deze verouderde bijlagen. Deze zijn derhalve vervallen.

Artikel II (wijziging Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen)

Bij Besluit van... tot wijziging van onder meer het Besluit luchtvaartuigen 2008 in verband een gewijzigde begripsbepaling voor de MLA (Stb....) zijn MLA's met een maximaal startgewicht (MTOM) tussen 450 en 600 kg, of tussen 495 en 650 kg voor een amfibie- of watervliegtuig, in het kader van de zogenoemde *opt out* in de basisverordening, onder de nationale regelgeving gebracht voor zover het de luchtwaardigheid betreft. De *opt out* ziet op de mogelijkheid om activiteiten in verband met ontwerp, productie, onderhoud en vluchtuitvoering vrij te stellen van de basisverordening wat betreft een aantal in de verordening genoemde luchtvaartuigcategorieën. Een van die categorieën betreft MLA's met een MTOM tussen 450 en 600 kg of tussen de 495 en 650 kg voor een amfibie- of watervliegtuig. Tot aan de inwerkingtreding van het eerdergenoemde besluit tot wijziging van het Besluit luchtvaartuigen 2008 zag de (Nederlandse) nationale regelgeving enkel op MLA's met een MTOM tot 450 kg, met eventueel een toeslag als de MLA is uitgerust met een op het frame gemonteerd Total Recovery Parachute System (TRPS) of het een amfibie- of watervliegtuig betreft. Deze lichte categorie MLA's valt reeds buiten het toepassingsbereik van de basisverordening. Tot aan het wijzigingsbesluit vielen zwaardere MLA's onder de Europese regelgeving. Nederland maakt gebruik van de *opt out* voor deze zwaardere MLA's (hierna: *opt out* MLA's). Ten aanzien van de luchtwaardigheid is hiertoe het Besluit luchtvaartuigen 2008 aangepast. Met deze wijzigingsregeling is waar nodig hier uitwerking aan gegeven in de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen (hierna: Rnvl).

Omdat zwaardere luchtvaartuigen meer geluid maken, zijn voor *opt out* MLA's nieuwe geluidseisen vastgesteld. Ook hier is, evenals voor lichtere MLA's aansluiting gezocht bij de Duitse eisen. Artikel 10 is hiertoe aangepast. Als basis is uitgegaan van een MLA inclusief een op het frame gemonteerd TRPS met een MTOM van 472,5 kg. Daarboven kan de hoeveelheid geluid meestijgen met de stijging van het MTOM tot 70 dB(A) bij een totaal MTOM van 570 kg, inclusief een TRPS of de drijvers van het watervliegtuig. Boven de 570 kg MTOM wordt de grenswaarde constant gehouden op 70 dB(A).

Ten aanzien van de opt out MLA's is voor het overige geen aanpassing van de Rnvl nodig.

Voor de initiële luchtwaardigheid en daarmee de eventuele toelating tot het Nederlandse burgerluchtvaartuigenregister en het verkrijgen van een Nederlands speciaal-BvL voor de opt out MLA's, is teruggevallen op de eisen van en de toelating in Duitsland en Tsjechië. Zowel Duitsland als Tsjechië maken evenals Nederland gebruik van de opt out voor de zwaardere MLA's. Omdat het Verenigd Koninkrijk vooralsnog geen gebruik maakt van deze opt out mogelijkheid worden de Britse eisen niet gevolgd. Voor lichtere MLA's wordt wel aangesloten bij deze eisen. De betreffende bepalingen in de Rnvl zijn eveneens van toepassing op de opt out MLA's. Aanpassing van die regeling op dat punt is dan ook niet nodig. Ook wat betreft het onderhoud van de opt out MLA's is geen aanpassing van de Rnvl nodig. In de Rnvl is voor de lichtere MLA's geregeld dat de eigenaar/houder het onderhoud grotendeels zelf kan uitvoeren, dan wel dit onder zijn verantwoordelijkheid kan laten uitvoeren door eenieder die hij daartoe geschikt acht. Daarnaast zijn deels de onderhoudseisen uit Part ML² van verordening (EU) 1321/2014³ overeenkomstig van toepassing verklaard op de lichtere MLA's. Onder de Europese regelgeving zijn de onderhoudsvorschriften van Part ML van verordening (EU) 1321/2014 van toepassing op opt out MLA's. Daarbij is beperkt 'piloot/eigenaar onderhoud' (pilot/owner maintenance) mogelijk; het overige onderhoud moet door een Part 66⁴ AML-houder⁵ dan wel een erkend bedrijf worden uitgevoerd. Bovenstaande geldt met de inwerkingtreding van onderhavige wijzigingsregeling ook, op basis van nationale regelgeving, voor de opt out MLA's.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

² Deel betreffende de blijvende luchtwaardigheid van lichte EASA-luchtvaartuigen, Bijlage V ter bij verordening (EU) nr. 1321/2014

³ Verordening (EU) Nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en - uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU 2014, L 362)

⁴ Deel betreffende onderhoudstechnici en de bevoegdheid tot vrijgave na onderhoud van EASA-luchtvaartuigen, Bijlage III bij verordening (EU) 1321/2014

⁵ Houder van een bewijs van bevoegdheid voor onderhoudstechnicus als bedoeld in Part 66 van verordening (EU) nr. 1321/2014