



Dictamen nº 04/2009
de la Agencia Europea de Seguridad Aérea
de 11 de diciembre de 2009

sobre un Reglamento de la Comisión que modifique el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas

«Licencias de mantenimiento de aeronaves para aeronaves no complejas»

1. Generalidades

1. La finalidad de este dictamen es sugerir a la Comisión que modifique el Reglamento (CE) nº 2042 / 2003 de la Comisión¹. Seguidamente se describen los motivos para esta actividad normativa.
2. El dictamen ha sido adoptado siguiendo el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (la Agencia)² en virtud de las disposiciones del artículo 19 del Reglamento (CE) nº 216/2008 de la Comisión³ (el Reglamento de base).

II. Consulta

3. Si bien el Reglamento (CE) nº 2042 / 2003 ya establece en su Anexo III (Parte 66) un sistema de licencia para el personal certificador durante la revisión de la Parte M para aeronaves no implicadas en transporte aéreo comercial (tarea M.017), y también como resultado de la consulta llevada a cabo a través de la A-NPA 14/2006, un número significativo de partes interesadas expresó su preocupación por el hecho de que el sistema actual de licencias no estaba adaptado a la menor complejidad de las aeronaves de Aviación General.
4. Para abordar este asunto, la Agencia creó una Tarea normativa 66.022 y el correspondiente grupo de redacción compuesto por representantes de autoridades nacionales y de asociaciones de la industria de aeronaves ligeras y muy ligeras. El propósito era evaluar la situación, presentar una propuesta y desarrollar orientaciones para presentar un dictamen para modificar la Parte 66 y/o una decisión para modificar el AMC de esta Parte con relación a la ToR 66-022.
5. Durante la redacción de la propuesta, el grupo centró su trabajo en las licencias que cubrían el armazón, el grupo motopropulsor y los sistemas eléctricos, más algunas facultades limitadas de aviónica. El grupo no consideró el equivalente a una licencia B2 adaptada al entorno de la aviación general, que será objeto de una futura acción normativa (tarea 66.027).
6. Partiendo de las aportaciones del grupo de redacción, la Agencia emitió la NPA 2008-03 de 28 de marzo de 2008 en su sitio web: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
7. En la fecha de cierre, el 28 de junio de 2008, la Agencia había recibido 177 comentarios de 39 autoridades nacionales de aviación, organizaciones profesionales y organizaciones y personas privadas.

¹ Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y los productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1). Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1056/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008 (DO L 283 de 28.10.2008).

² Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa. EASA MB 08-2007 de 11.06.2007 ("Procedimiento normativo").

³ Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p.1).

8. Para revisar estos comentarios, la Agencia creó un grupo de revisión, compuesto por los miembros del grupo de trabajo 66.022 más una persona responsable de Estandarizaciones y Aprobaciones (Agencia) y una persona procedente de la industria, que había expresado su disentimiento respecto a la NPA2008-03. Como resultado de esta revisión, la Agencia publicó, el 16 de septiembre de 2009, el CRD2008-03, que contenía las respuestas a cada uno de los comentarios y el texto propuesto para la norma y para AMC/GM.
9. En este punto, es importante señalar que el grupo de revisión también tuvo en cuenta los comentarios recibidos durante la consulta de la NPA2007-07, especialmente los relacionados con «Habilitaciones de tipos y habilitaciones de grupos».
10. Una vez publicado el CRD2008-03, la Agencia organizó el 29 de octubre de 2009 un taller en Colonia para explicar su contenido y para ayudar a las partes interesadas a entender la propuesta antes de que se enviaran las reacciones correspondientes.
11. Como resultado de la consulta externa del CRD2008-03, que finalizó el 16 de noviembre de 2009, la Agencia recibió reacciones procedentes de:
 - 5 autoridades competentes: AustroControl-Austria, CAA-Holanda, CAA-Suecia, CAA-Reino Unido y DGAC-Francia.
 - 11 organizaciones y asociaciones: Asociación Británica de Vuelo sin Motor, Unión Europea de Vuelo sin Motor, Asociación Danesa de Vuelo sin Motor (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, Fabricantes Europeos de Planeadores, Asociación Aeronáutica Finlandesa, Asociación de Aeronaves Ligeras de la República Checa, Flightdesign, Real Aeroclub de Dinamarca y Asociación Holandesa de Vuelo sin Motor.
 - 1 persona individual.

Estas reacciones se analizan detalladamente en el Documento adjunto.

III. Contenido del dictamen de la Agencia

12. El presente dictamen tiene en cuenta en la medida de lo posible las sugerencias efectuadas por las muchas partes interesadas que participaron en la consulta y que reaccionaron al CRD.
13. Teniendo en cuenta la jerarquía de las normas de la EASA, el presente dictamen aborda únicamente los cambios que sugiere la Agencia a los Reglamentos de la Comisión aplicables (Parte 145, Parte 66 y Parte 147); los medios de cumplimiento relacionados (AMC) y la documentación orientativa (GM), que se detallaron en el CRD, únicamente pueden ser y serán emitidos por la Agencia cuando las normas anteriormente mencionadas hayan sido adoptadas por la Comisión. Debe quedar claro no obstante que las medidas presentadas en este dictamen deben leerse junto con los mencionados AMC y GM como parte de un paquete previamente aceptado.

a) Licencia B3

14. La primera medida tomada por la Agencia es la propuesta de una nueva licencia B3, similar a la B1.2, pero con requisitos simplificados adaptados a la menor complejidad de los aviones de motores de pistón de aviación general.

15. Esta licencia B3 propuesta por la Agencia es aplicable a «aviones no presurizados de motor de pistón con MTOM de 2000 Kg e inferior». Si bien, inicialmente en la NPA2008-03, esta licencia era también aplicable a planeadores y a planeadores a motor, la Agencia decidió eliminarlos por los siguientes motivos:

- Los planeadores y planeadores a motor ya están cubiertos por la licencia L.
- Se pretende que la licencia B1.2, que no cubre planeadores ni planeadores a motor, incluya automáticamente la licencia B3. Esto es posible únicamente si la licencia B3 tampoco incluye planeadores y planeadores a motor.

Sin embargo, Partiendo de las reacciones recibidas durante la consulta del CRD2008-03, la Agencia ha propuesto permitir que los titulares de las licencias B1.2 y B3 puedan obtener, sin otros requisitos adicionales, una licencia L completa con las habilitaciones «aeronaves de madera», «aeronaves de materiales compuestos» y «aeronaves de metal», siempre que la licencia B1.2 / B3 no contenga una limitación sobre el material de estructura correspondiente (consúltese el punto 66.A.25 d) modificado, 66.A.30 a) 8 y el apéndice IV de la Parte 66). Esto permitirá a los titulares actuales de licencias B1.2 y B3 expedir certificados de aptitud para el servicio para planeadores y planeadores a motor.

16. Las facultades de esta licencia incluyen la estructura de la aeronave, la grupo motopropulsor, los sistemas mecánicos y eléctricos y una aviónica limitada, siendo similares a los privilegios de la licencia B1.2 salvo para el ámbito de las aeronaves cubiertas y salvo para el hecho de que la licencia B3 no incluye ninguna subcategoría A.

17. Los conocimientos básicos y los requisitos de examen para la licencia B3 se han incluido en los apéndices I y II ya existentes de la Parte 66. En el caso de los exámenes, se ha asegurado que el número de preguntas para cada módulo siempre sea múltiplo de 4, para satisfacer así los criterios de la nota de aprobación del 75%.

18. Para aquellos casos en los que la organización de la Parte 147 imparta un curso de conocimientos básicos de B3, la duración será de 1000 horas según se indica en el apéndice I a la Parte 147. Esta duración es la mitad de la duración de 2000 horas requerida para el curso de B1.2, estando justificada esta reducción por lo siguiente:

- El nivel de formación para las distintas materias se ha reducido con respecto a la B1.2 debido a la menor complejidad de las aeronaves cubiertas.
- Se han creado módulos separados 7B, 9B, 11C y 17B para la licencia B3, y se han renombrado los módulos actuales 7, 9 y 17 como 7A, 9A y 17A. Esto se ha hecho para asegurarse de que aun cuando el nivel de formación (niveles 1, 2 y 3) para algunas materias sea el mismo que para la licencia B1.2, esto no significa que el contenido sea el mismo. De hecho, el contenido del curso para la licencia B3 debe desarrollarse considerando la menor complejidad de la tecnología y del entorno de mantenimiento inherentes a esta categoría de aeronaves.

19. La creación de módulos separados para la licencia B3 significa que estos módulos 7B,9B, 11C y 17B no pueden considerarse automáticamente como equivalentes a los correspondientes módulos 7A, 9A, 11A, 11B y 17A cuando se extienda una licencia B3 existente a otras categorías o subcategorías, aun si el nivel de formación es el mismo. Esto es consecuencia del objetivo principal de la tarea, que era tener una licencia con unos requisitos de formación significativamente menores que los de la B1.2 existente.

20. Los requisitos básicos de experiencia (66.A.30) se han mantenido idénticos a los de la licencia B1.2, siendo de 1 a 3 años dependiendo de la formación técnica previa recibida por el solicitante.

21. Se ha modificado el apéndice IV de la Parte 66 para que incluya el periodo de experiencia adicional requerido para extender una licencia B3 a otras categorías o subcategorías o para extender una categoría o sub-categoría existente a una licencia B3.
22. Para ejercer las facultades de certificación, la licencia B3 debe incluir la habilitación «*aviones no presurizados de motor de pistón con MTOM de 2000 Kg e inferior*». Esta habilitación se incluye sobre la base de la demostración de una experiencia adecuada, que se explicará adicionalmente en el material correspondiente de AMC:
- 50% de las tareas del apéndice II de AMC aplicables a esta habilitación.
 - Bajo la supervisión del personal certificador autorizado.
23. Sin embargo, esta habilitación estará sujeta a las siguientes limitaciones si la persona no puede demostrar una experiencia adecuada:
- Aviones con estructura de madera.
 - Aviones con estructura de tubos metálicos y cubierta de material textil.
 - Aviones con estructura metálica.
 - Aviones con estructura de materiales compuestos.

Es importante señalar en este punto que en el NPA2008-03, el número de limitaciones era mayor, incluyendo también limitaciones a:

- Trenes de aterrizaje retráctiles.
- Hélices de paso variable.
- Motores turboalimentados.
- Motores eléctricos o de reacción (en planeadores con motor).
- FADEC.

Sin embargo, Estas limitaciones adicionales se suprimieron de la propuesta final en coordinación con el grupo de revisión correspondiente a la NPA2007-07, en la que se habían introducido limitaciones similares para aeronaves de los Grupos 2 y 3 (tarea 66.009).

Los motivos para suprimir las limitaciones relacionadas con estos sistemas fueron las siguientes:

- Podría cuestionarse por qué se habían seleccionado estos sistemas y no otros.
- El sistema para incluir y suprimir limitaciones puede crear una carga de trabajo importante para las autoridades competentes y para los titulares de licencias.
- Sin embargo, el titular de la licencia debe cubrir todos los requisitos de conocimientos básicos y de experiencia.

Además, como medida compensatoria, se introducirá una disposición en el dictamen que resulte del CRD2007-07, en el punto 66.A.20(b), con material de AMC adicional, para dejar muy claro que el personal certificador no puede ejercer facultades a menos que sea competente para una aeronave en particular. Con ello se refuerza la responsabilidad actual de la organización de mantenimiento o del personal certificador independiente para garantizar esta competencia antes de dar el visto bueno a una aeronave.

24. Las limitaciones incluidas en la licencia:
- Significan «exclusiones» de las facultades de certificación.
 - Afectan a toda la aeronave. No puede declararse apto nada en la aeronave excepto las tareas de mantenimiento del piloto o propietario.
 - Pueden suprimirse mediante:

1. La demostración de una experiencia adecuada (que se explicará con más detalle en el AMC), o bien
2. Una valoración práctica realizada por la autoridad competente.

El punto 66.B.115 se ha modificado del modo correspondiente para incluir los requisitos de la autoridad competente para la supresión de limitaciones (salvo para aquellas emanadas de la conversión de cualificaciones nacionales conforme a 66.A.70).

25. En el apéndice V de la Parte 66, se han modificado el Formulario 19 (Formulario de solicitud) y el Formulario 26 (Ejemplo de formato de licencia) para que queden reflejadas las nuevas categorías de licencia (licencias B3 y L). El Formulario 26 se ha dividido en Formulario 26A (todas las licencias excepto la licencia L) y en Formulario 26B (Licencia L).
26. El apéndice II de la Parte 147 se ha modificado para incluir los cursos básicos para las nuevas categorías de licencia (licencias B3 y L).

b) Licencia L

27. La segunda medida tomada por la Agencia es la propuesta de una nueva licencia L, con requisitos muy simplificados, aplicable a planeadores, planeadores con motor, globos y la mayor parte de los dirigibles. Esta medida normalizará el sistema de licencias para planeadores, planeadores con motor, globos y dirigibles, actualmente cubiertos por normas nacionales, lográndose así un nivel uniforme de seguridad y una mejora del mercado común. Las personas titulares de estas licencias podrán trabajar como personal certificador independiente o dentro de una organización de mantenimiento aprobada, y podrán certificar aeronaves matriculadas en cualquiera de los Estados miembros. Además, la licencia L también será aplicable a aviones con MTOM inferior a 1000 Kg.
28. La intención de la Agencia a la hora de seleccionar las aeronaves cubiertas por la licencia L ha sido la siguiente:
 - Aprovechar las categorías de aeronave definidas en NPA2008-07 (tarea MDM.032), en la que se están definiendo actualmente los procesos de certificación ELA1 y ELA2.
 - Incluir todas las aeronaves elegibles para el proceso ELA1, más todas las aeronaves elegibles para el proceso ELA2 excepto los aviones incluidos entre 1000 Kg y 2000 Kg de MTOM y excepto aeronaves de rotor muy ligeras, que se excluyen porque son demasiado complejas para el programa de formación simplificado establecido para la licencia L.Esto significa que la licencia L tampoco cubrirá los dirigibles de gas tripulados no incluidos en el proceso ELA2.
29. Sin embargo, la Agencia señala en este punto que es probable que el límite de 1000 Kg incluido en la NPA2008-07 para el proceso ELA1 se cambie a 1200 Kg tras la revisión de los comentarios recibidos para dicha NPA. En tal caso, el dictamen emitido por la Agencia tras el próximo CRD2008-07 introducirá el mismo cambio en los límites de la licencia L.
30. La licencia L propuesta se divide en 2 niveles: L limitada y L completa. La diferencia estriba en que la L limitada no permite la expedición de un certificado de aptitud para el servicio tras las inspecciones con un intervalo superior a las 100 horas / anual o tras la realización de reparaciones importantes y de modificaciones importantes. Esto ha sido una modificación introducida tras las reacciones recibidas para el CRD2008-03.

31. Cada uno de estos niveles de licencia puede incluir diversas habilitaciones, seleccionables por el solicitante dependiendo del campo en el que quisieran ejercer sus facultades de certificación. Estas habilitaciones se especifican en el apartado 66.A.1 d).
32. De forma similar a la licencia B3, la NPA2008-03 consideraba la introducción de las siguientes limitaciones en la licencia L en caso de que el solicitante no pudiera demostrar una experiencia adecuada:
- Trenes de aterrizaje retráctiles.
 - Hélices de paso variable.
 - Motores turboalimentados.
 - Motores eléctricos o de reacción (en planeadores con motor).
 - FADEC.

Sin embargo, estas limitaciones se suprimieron de la propuesta final, las mismas que para la licencia B3, en coordinación con el grupo de revisión correspondiente a la NPA2007-07, en la que se habían introducido limitaciones similares para aeronaves de los Grupos 2 y 3 (tarea 66.009).

Los motivos para suprimir las limitaciones relacionadas con estos sistemas fueron los siguientes:

- Podría cuestionarse por qué se habían seleccionado estos sistemas y no otros.
- El sistema para incluir y suprimir limitaciones puede crear una carga de trabajo importante para las autoridades competentes y para los titulares de licencias.
- Sin embargo, El titular de la licencia debe cubrir todos los requisitos de conocimientos básicos y de experiencia.

Además, como medida compensatoria, se introducirá una disposición en el dictamen que resulte del CRD2007-07, en el punto 66.A.20 b), con material de AMC adicional, para dejar muy claro que el personal certificador no puede ejercer facultades a menos que sea competente para una aeronave en particular. Con ello se refuerza la responsabilidad actual de la organización de mantenimiento o del personal certificador independiente para garantizar esta competencia antes de dar el visto bueno a una aeronave.

Como es obvio, las limitaciones relacionadas con los materiales de la estructura (madera, tubos metálicos con material textil, compuesta y metálica) existentes en la licencia B3 no son aplicables a la licencia L debido a que estos materiales ya están restringidos por las habilitaciones rubricadas en la licencia L.

Por tanto, la licencia L propuesta por la Agencia no contiene limitaciones.

33. En cuanto a las facultades de la licencia L, incluyen la estructura de la aeronave, el grupo motopropulsor, los sistemas mecánicos y eléctricos y una aviónica limitada. La licencia L no puede extenderse a ninguna otra categoría o subcategoría debido a sus requisitos de cualificación muy simplificados. Sin embargo, esto no debe impedir que la autoridad competente conceda créditos de examen si puede demostrarse equivalencia de conformidad con 66.A.25 e).
34. En cuanto a los requisitos de formación y examen, pueden resumirse éstos de la siguiente manera:
- Formación de acuerdo con el nuevo programa de formación contenido en el apéndice VII de la Parte 66. Las asignaturas dependerán del nivel de licencia (Limitada o Completa) y de

las habilitaciones que desee el solicitante, con un curso para una habilitación única para la licencia L Limitada que puede completarse en 2 o 3 semanas. La formación puede sustituirse mediante experiencia adicional.

- Examen de conformidad con el nuevo apéndice VIII de la Parte 66, que no puede sustituirse mediante experiencia.

35. Además, se han establecido requisitos de experiencia en los puntos 6 y 7 del apartado 66.A.30 (a), que pueden resumirse así:

- Para la licencia L Limitada:
 1. Seis meses para solicitantes que hayan seguido la formación del apéndice VII y hayan pasado el examen del apéndice VIII.
 2. Un año para solicitantes que hayan pasado el examen del apéndice VIII pero que no hayan llevado a cabo la formación.
- Para la licencia L Completa, un año de ejercicio de las facultades de la licencia L Limitada.

c) Disposiciones de conversión y transición

36. Aun cuando la Nota Explicativa de la NPA 2008-03 afirma que no había previsto un proceso de conversión de cualificaciones nacionales a las nuevas licencias B3 y L, el gran número de comentarios recibidos durante el proceso de consulta de la NPA que se oponían a este enfoque y que justificaban adecuadamente la necesidad de dicha conversión, ha llevado a la Agencia a permitirlos. Estas conversiones pueden realizarse siguiendo el procedimiento existente descrito en 66.A.70.

37. Esta conversión, una vez llevada a cabo, permitirá al personal certificador existente poseer una licencia B3 o L expedida sobre la base de las facultades que tenían antes de la entrada en vigor del nuevo reglamento.

38. Además, con el fin de facilitar aún más la transición al nuevo sistema para aeronaves en el que la norma actual permite el uso de cualificaciones nacionales (aeronaves distintas de aviones y helicópteros), se ha introducido un nuevo apartado 8 en el Artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2042 / 2003, que permite la coexistencia de la licencia L y de las cualificaciones nacionales durante 3 años después de la entrada en vigor del nuevo Reglamento. Transcurrido este periodo de tiempo, la licencia L será la única aceptable (puede obtenerse mediante conversión o mediante la satisfacción de nuevos requisitos para la expedición de dicha licencia).

39. En este punto, la Agencia señala que la NPA 2008-03 consideraba un periodo de transición de 5 años, dado que no había previsto un proceso de conversión. Por ello, todas las personas que soliciten la licencia L tendrían que estar plenamente cualificadas según los nuevos requisitos (formación / examen / experiencia) considerándose que un periodo de 5 años era razonable. Sin embargo, tal como se ha explicado anteriormente, en esta propuesta final, se ha introducido la conversión de la cualificación nacional existente, lo que significa que no es necesario que todas estas personas pasen por el proceso de formación / examen / experiencia. Por lo tanto, el periodo de transición ha quedado reducido a 3 años, periodo que la Agencia considera suficiente para que las autoridades competentes establezcan un nuevo sistema de licencias.

40. Por último, es importante señalar que siguen existiendo algunas situaciones, para aeronaves que no sean aviones ni helicópteros, que no están cubiertas por la licencia L. Es el caso de:

- Los dirigibles no cubiertos por la licencia L debido a su complejidad.
- El trabajo en sistemas de aviónica para aeronaves distintas de aviones y helicópteros.

Esto significa que, para estos casos, se seguirá aplicando el reglamento de los Estados miembros correspondientes (66.A.100).

Sin embargo, En el caso particular de los trabajos en sistemas de aviónica, se tratará este asunto, tal como se ha explicado anteriormente, mediante acción normativa futura (tarea 66.027).

IV. Evaluación del impacto en la normativa

41. La evaluación del impacto en la normativa está íntegramente contenida en la NPA 2008-03.

Colonia, 11 de diciembre de 2009

P. GOUDOU
Director Ejecutivo

DOCUMENTO ADJUNTO: Reacciones al CRD2008-03**Reacciones relacionadas con el proceso de conversión de cualificaciones de personal certificador en aviación general:**

- (1) Los «Fabricantes Europeos de Planeadores», la «Unión Europea de Vuelo sin Motor», la «Asociación Británica de Vuelo sin Motor», «Europe Air Sports», la «Asociación Danesa de Vuelo sin Motor», el «Real Aeroclub Danés» y una persona individual expresaron su preocupación sobre cómo aplicarán las distintas autoridades nacionales las disposiciones existentes de conversión de 66.A.70, solicitando a la Agencia que el reglamento asegure la plena transferencia de facultades desde las cualificaciones nacionales actuales de certificación a las licencias correspondientes de la Parte 66.

En este sentido, la Agencia señala que no ha cambiado la política existente con relación a 66.A.70 de comparar los estándares de cualificación nacionales y los de la Parte 66, y que seguirá aplicándose como hasta ahora.

Al mismo tiempo, la Agencia considera que, además de esta política existente, es proporcionado aplicar un enfoque específico para la conversión de cualificaciones en el campo de la aviación general (aeronaves no implicadas en el transporte aéreo comercial, salvo las de gran tamaño) basado en la política de aviación general de la EASA actualmente existente, sujeto a la introducción de un conjunto más estricto de limitaciones.

Este enfoque permitiría al titular de la licencia seguir llevando a cabo las mismas actividades de mantenimiento a las que legalmente tuviera derecho en virtud del sistema nacional.

Una vez emitida la licencia convertida de la Parte 66, estará plenamente sujeta a la Parte 66. Por lo tanto, Si el titular desea extender el ámbito de su licencia convertida de la Parte 66 para certificar otras actividades de mantenimiento, será necesaria la plena conformidad con la Parte 66, lo que quiere decir que también deben resolverse todas las diferencias entre la cualificación nacional de certificación y la Parte 66.

El resultado de la conversión y el tipo de limitaciones que deberán imponerse en la licencia de la Parte 66 únicamente podrán ser determinadas por cada Estado miembro, debido a las diferencias existentes entre los sistemas nacionales de licencias de los Estados miembros. Esta determinación deberá hacerse de forma individualizada y partiendo de consideraciones de seguridad. Para lograrlo, deben considerarse no sólo las tareas concretas para las que estaba facultado el solicitante dentro del sistema nacional, sino también el 'entorno' en el que se llevaron a cabo dichas tareas, concretamente el sistema de gestión y los procedimientos de la organización en la que el solicitante desarrolló sus tareas.

La consideración de estos factores podría dar lugar a limitaciones distintas a las específicamente relacionadas con sistemas o estructuras de aeronaves, por ejemplo:

- Válido únicamente en la organización XXXX.
- Válido únicamente para aeronaves Cessna con motor de un pistón.
- Válido únicamente para Cessna 172.
- Válido únicamente para Cessna 172, matrícula XXXX.

También es importante señalar lo siguiente:

- Siempre ha de estar presente la limitación «válido para aeronaves no implicadas en transporte aéreo comercial».
- Independientemente de cualquier otra limitación, la licencia no es válida para aeronaves de gran tamaño.

La Agencia producirá material de AMC/GM para explicar este enfoque específico para aviación general.

- (2) El «Deutsche Aeroclub» comentó que, en el sistema alemán, el personal con una licencia de mantenimiento expedida por el Deutsche Aeroclub firma su trabajo y da el visto bueno de aptitud de vuelo para la aeronave. Sin embargo, mencionaron que este mantenimiento no es revisado ni recibe el visto bueno formal (por un Prüfer Klasse 3) hasta la revisión anual de aeronavegabilidad. Por tanto, han solicitado un cambio a 66.A.70 debido a que temen que, con el texto actual, su autoridad competente no convertirá las cualificaciones de estos titulares de licencia.

La posición de la Agencia es que, si las cualificaciones de estos titulares de licencia son legalmente suficientes para certificar que el mantenimiento efectuado se ha llevado a cabo adecuadamente y que a este respecto la aeronave puede volar, estas cualificaciones se consideran «cualificaciones de personal certificador» y están sujetas al proceso de conversión establecido en 66.A.70. Esto independientemente de si el titular de la licencia estaba realmente certificando o no la aptitud de una aeronave y también independientemente de si era necesaria una revisión de aeronavegabilidad firmada por un Prüfer Klasse 3 en una fecha posterior.

En el Reglamento (CE) n° 2042 / 2003, el proceso de mantenimiento y el proceso de revisión de la aeronavegabilidad están completamente separados. El personal certificador interviene únicamente en el visto bueno del mantenimiento. Por tanto, las «cualificaciones de personal certificador» descritas en 66.A.70 son completamente independientes del proceso de revisión de la aeronavegabilidad.

- (3) «DGAC-Francia» solicitó aclarar cuál será la fecha de referencia para el proceso de conversión con relación al párrafo incluido en 66.A.70 en el que se afirma que *«El titular de una cualificación de personal certificador válida en un Estado MIEMBRO, antes de la fecha de entrada en vigor de esta Parte...»*.

La Agencia añadirá material de AMC/GM para aclarar que la *«fecha de entrada en vigor»* es la siguiente:

- Para la licencia B3, la fecha de entrada en vigor de este Reglamento modificador.
- Para planeadores, planeadores a motor, globos aerostáticos Y los dirigibles cubiertos por la licencia L de conformidad con 66.A.1 d), 3 años después de la entrada en vigor de este Reglamento por el que se modifica (véase el Artículo 7, apartado 8). Para aeroplanos de masa inferior a 1000 Kg, que también forman parte de la licencia L, la fecha aplicable será la misma que para la licencia B3 anterior.

- (4) Varias reacciones han puesto de manifiesto algunos malentendidos relacionados con el proceso de conversión.

En este punto, la Agencia quisiera aclarar lo siguiente:

- El proceso de conversión para la licencia L no tiene que ver con el periodo de transición de 3 años establecido en virtud del apartado 8 del Artículo 7. El proceso de conversión transfiere una cualificación nacional existente a una licencia de la Parte 66, que puede utilizarse posteriormente y que no tiene otra fecha de vencimiento distinta del proceso ordinario de renovación de 5 años. El periodo de transición de 3 años establece un periodo durante el cual puede seguir utilizándose la cualificación nacional.
- Las conversiones siempre son llevadas a cabo por las autoridades competentes.
- Las conversiones no son un proceso voluntario para las autoridades competentes. Es un proceso obligatorio que debe llevarse a cabo a petición de cualquier persona titular de una cualificación de personal certificador válido en un Estado Miembro.
- No es necesario un examen para convertir una cualificación nacional. Los exámenes son necesarios únicamente para suprimir las posibles limitaciones introducidas durante la conversión. Esta es una opción disponible para el titular de la licencia.

Reacciones relacionadas con el periodo de transición de 3 años establecido en el apartado 8 del Artículo 7:

- (5) Los «Fabricantes Europeos de Planeadores» expresaron que el periodo de transición de 3 años era demasiado corto.

En este punto, la Agencia señala que la NPA2008-03 consideraba un periodo de transición de 5 años, dado que no había previsto un proceso de conversión. Por ello, todas las personas que soliciten la licencia L tendrían que estar plenamente cualificadas según los nuevos requisitos (formación / examen / experiencia). Sin embargo, en esta propuesta final, se ha introducido la conversión de la cualificación nacional existente, lo que significa que no es necesario que todas estas personas pasen por el proceso de formación / examen / experiencia. Por lo tanto, el periodo de transición ha quedado reducido a 3 años, periodo que la Agencia considera suficiente para que las autoridades competentes establezcan un nuevo sistema de licencias.

Reacciones relacionadas con las facultades de la licencia B3:

- (6) Los «Fabricantes Europeos de Planeadores» solicitaron que la licencia B3 incluyera facultades para planeadores y planeadores a motor o, alternativamente, un modo muy asequible de que un titular de una licencia B3 obtenga una licencia L.

La Agencia no está a favor de incluir estas facultades en la licencia B3 por los siguientes motivos:

- No sería posible, para la licencia B1.2, incluir automáticamente la B3, a menos que la B1.2 incluyera también las facultades para planeadores y planeadores a motor. Sin embargo, Esto también afectaría a la definición de la licencia B1.2, ya que no sería aplicable únicamente a aviones (un planeador no es un avión).
- Puede darse la impresión de que obtener experiencia en planeadores sería suficiente para obtener la habilitación «Aviones no presurizados de motor de pistón de MTOM de

2000 Kg e inferior» en la licencia B3 (descrita en 66.A.45 i)) o la habilitación del Grupo 3 en la licencia B1.2 (descrita en CRD2007-07).

Sin embargo, dado que la Agencia está a favor de incrementar el número de personas facultadas para certificar planeadores y planeadores a motor, ésta ha propuesto permitir que los titulares de las licencias B1.2 y B3 puedan obtener, sin otros requisitos adicionales, una licencia L Completa con las habilitaciones «aeronaves de madera», «aeronaves de materiales compuestos» y «aeronaves de metal», siempre que la licencia B1.2 / B3 no contenga una limitación sobre el material de estructura correspondiente (consúltese el punto 66.A.25 d) modificado, 66.A.30 a) 8 y el apéndice IV de la Parte 66). Esto permitirá a los titulares actuales de licencias B1.2 y B3 expedir certificados de aptitud para el servicio para planeadores y planeadores a motor.

La agencia emitirá un AMC/GM para aclarar que si un titular de una licencia B1.2 / B3 desea obtener una licencia L con una habilitación de «aeronaves de madera», la frase «*siempre que la licencia B1.2 / B3 no contenga una limitación sobre el material estructural correspondiente*» significa que no contiene la limitación «aeronaves de madera» o la limitación «aeronaves de tubos metálicos y material textil».

Reacciones relacionadas con las limitaciones en la licencia B3:

- (7) «CAA-Reino Unido» y «AustroControl-Austria» comentaron que para la licencia L, la habilitación «aeronaves de madera» incluye tubos de metal con material textil. Sin embargo, Hay limitaciones separadas para «aeronaves de madera» y para «aeronave de tubos metálicos y de material textil» para las licencias B3 y B1.2.

La Agencia señala que estos asuntos son distintos:

- En el caso de la licencia L estamos hablando de habilitaciones y no de limitaciones. Todos los titulares de licencia con una habilitación de «aeronaves de madera» deben haber recibido la formación contenida en el módulo L4, que incluye la combinación de estructura de madera con tubos metálicos y material textil.
- En el caso de las licencias B3 y B1.2, estamos hablando de limitaciones que pueden suprimirse con la experiencia. La Agencia considera que es mejor mantener separadas estas limitaciones para poder suprimir una u otra si la persona no tiene experiencia en una de las estructuras.

- (8) «CAA-Holanda» y «CAA-Suecia» solicitaron aclarar qué significa una «limitación», concretamente, si significa una actividad que pueda certificarse o una actividad que no puede certificarse.

La Agencia está de acuerdo con que en el reglamento hay algunas discrepancias. Por ejemplo:

- 66.B.305 hace referencia a «*exámenes necesarios para asegurar la conversión sin limitaciones*», lo que significa que la limitación hace referencia a tareas que no pueden certificarse.
- El punto 15 de la licencia de la Parte 66 (apéndice V de la Parte 66) afirma que «*si no hay limitaciones aplicables*, la página de LIMITACIONES indicará "Sin limitaciones"». Una vez más, esto significa que la limitación se refiere a tareas que no pueden certificarse.

- La Parte 145 utiliza limitaciones para restringir el ámbito de actividades, lo que significa que la limitación hace referencia a tareas que pueden certificarse.

Si bien la Agencia ha decidido afirmar que las limitaciones asignadas a una licencia B3 son tareas que no pueden certificarse, estamos de acuerdo con que en algunos casos puede ser más práctico referirse a tareas que pueden certificarse, por ejemplo, cuando las facultades son muy pequeñas comparadas con las tareas que no están autorizadas. En estos casos no es práctico enumerar todas las tareas que no pueden certificarse.

Pueden ser necesarias nuevas tareas normativas en el futuro para abordar todas estas discrepancias.

Reacciones relacionadas con las facultades de la licencia L:

- (9) La «Asociación Británica de Vuelo sin Motor», la «Asociación Holandesa de Vuelo sin Motor» y la «Unión Europea de Vuelo sin Motor» solicitaron que las «inspecciones anuales» formaran parte de las facultades de la L Limitada. Además, CAA-Suecia solicitó que los niveles L Limitado y L Completo se agruparan en un único nivel.

La posición de la Agencia es que todavía son necesarios los dos niveles para permitir al personal de mantenimiento menos experimentado acceder a la industria tan pronto como se satisfagan algunos estándares razonables. Sin embargo, sus facultades serán acordes con el conocimiento y experiencia básicos adquiridos.

Sin embargo, la Agencia ha decidido permitir a los titulares de licencias L Limitadas llevar a cabo inspecciones anuales e inspecciones de 100 horas. Para ello, los módulos L4.5, L5.7, L6.7, y L8.14 del apéndice VII de la Parte 66, que son aplicables a la licencia L Limitada, se han modificado para incluir las inspecciones de 100 horas y las inspecciones anuales. Además, el módulo L9 «Procedimientos de inspección física» se ha llevado del programa de formación de la L Completa al de la L Limitada.

- (10) La «Asociación Británica de Vuelo sin Motor», la «Unión Europea de Vuelo sin Motor» y «AustroControl-Austria» expresaron su preocupación de cómo va a darse el visto bueno al trabajo de aviónica para planeadores.

Con respecto a este asunto, la Agencia ha evaluado y rechazado las siguientes opciones:

- Incluir facultades plenas para los sistemas de aviónica en la licencia L. Sin embargo, Esto no ha sido posible en este momento debido a que el programa de formación incluido en el apéndice VII de la Parte 66 no cubre estos sistemas.
- Extender las facultades de la licencia B2 para cubrir planeadores, globos aerostáticos y dirigibles. Sin embargo, Esto no resolvería el problema para el sector de la aviación general, puestos que son muy pocos los titulares de licencias B2 listos para trabajar en este campo. Además, para la licencia B2 sería necesaria una redefinición de las habilitaciones.

Por tanto, la opción final seleccionada por la Agencia es la de mantener bajo la normativa nacional (66.A.100) el trabajo sobre los sistemas de aviónica para aeronaves que no sean aviones y helicópteros, y proceder a una actividad normativa (tarea 66.027) para desarrollar un sistema de licencias para técnicos de aviónica adaptado a la aviación general.

Sin embargo, la licencia L todavía permite la aptitud para el servicio del siguiente punto (66.A.20(a)5):

- Trabajos en un sistema de aviónica que exija pruebas simples para probar su aptitud para el servicio y que no requiera la resolución de problemas.
- Trabajos en sistemas de radio, de comunicaciones y de transpondedores si en la licencia L completa está rubricada la habilitación «Radiocomunicaciones/Transpondedor».

(11) Varias reacciones han puesto de manifiesto algunos malentendidos relacionados con las facultades de la licencia L.

En este punto, la Agencia quisiera aclarar lo siguiente:

- La licencia L no contiene habilitaciones de aeronave o de tipo de motor, por lo que no son necesarios exámenes de tipo o formación de tipo, ni para aeronaves ni para motores. No es necesaria la implicación de los fabricantes.
- Las distintas habilitaciones contenidas en una licencia L se obtienen una vez que se satisfacen los requisitos básicos de conocimientos y experiencia.
- La habilitación «grupo motopropulsor» incluida en la licencia L limitada permite la aptitud para el servicio del trabajo realizado en una planta de potencia instalada en una aeronave cubierta por la licencia L.
- La misma persona puede tener la habilitación para el armazón y la habilitación para el grupo motopropulsor. La formación que cubre ambas habilitaciones es de aproximadamente 1 mes de duración, si bien no es obligatoria, pero sí suficiente para completar de forma satisfactoria los exámenes correspondientes.

La Agencia producirá material de AMC/GM adicional.

Reacciones relacionadas con los requisitos de conocimientos básicos para la licencia L (66.A.25(b)):

(12) La «Asociación Británica de Vuelo sin Motor» expresó su preocupación de que no surgiera un número suficiente de organizaciones de la Parte 147 que proporcionaran formación básica para la licencia L, y solicitó que las asociaciones nacionales deportivas, que cuentan con la confianza de la autoridad competente, puedan seguir desempeñando esta función.

La posición de la Agencia es la siguiente:

- La formación básica para la licencia L (66.A.25(b)) no es obligatoria según lo permitido por 66.A.25(c) si bien en este caso, la experiencia requerida es de 1 año, en vez de 6 meses.
- El examen básico es obligatorio.
- La formación básica y el examen básico pueden ser proporcionados por las asociaciones nacionales deportivas si así lo aprueba la autoridad competente (véase 66.A.25(b)). Por tanto, puede compensarse con esta solución la falta de organizaciones de la Parte 147.

Reacciones relacionadas con la mejora de una licencia L:

- (13) La «Asociación Británica de Vuelo sin Motor» solicitó la posibilidad de obtener créditos para los conocimientos y experiencia adquiridos en el nivel de licencia L para obtener una licencia «A» o «B».

La Agencia señala que la licencia L no puede extenderse a ninguna otra categoría o subcategoría debido a sus requisitos de cualificación muy simplificados y al gran número de diferentes habilitaciones disponibles. Sin embargo, esto no debe impedir que la autoridad competente conceda créditos de examen si puede demostrarse equivalencia de conformidad con 66.A.25(e).

Reacciones relacionadas con los distintos tipos de planeadores y planeadores a motor:

- (14) «CAA-Reino Unido» solicitó aclarar qué habilitaciones son necesarias en la licencia L para certificar la aptitud de distintos tipos de planeadores y planeadores a motor, que incluyen, entre otros, «planeadores motorizados de tipo TGM», «planeadores motorizados con autodespegue», «planeadores motorizados autónomos».

La posición de la Agencia es que cualquier planeador equipado con un motor sea considerado un «planeador motorizado» y que requiera la habilitación «grupo motopropulsor» para certificar aptitud en trabajos realizados en dicho motor. Este es el motivo por el que este dictamen hace referencia únicamente a «planeadores» y a «planeadores motorizados», ajustándose al título de *CS-22 «Especificaciones de certificación, incluyendo códigos de aeronavegabilidad y medios aceptables de conformidad para planeadores y planeadores motorizados»*.

Reacciones relacionadas con la renovación de las licencias de la Parte 66:

- (15) La «Asociación Británica de Vuelo sin Motor» expresó su preocupación con relación al coste del proceso de renovación de las licencias de la Parte 66, y proponía enmendar la Decisión 2007/018/R. Esta organización también cuestionaba la necesidad de renovación, y propuso sustituirla por requisitos de novedad.

La posición de la Agencia es que los requisitos de novedad ya existen para ejercer facultades de certificación. Su introducción en los requisitos de licencia supondría imponer una carga significativa a las autoridades competentes y a los titulares de licencias, debido a que la licencia perdería su validez y tendría que volver a expedirse.

En lo referente a la necesidad de renovación, se evaluó ésta como parte de la tarea 66.008, que dio lugar a la Decisión 2007/018/R. Esta renovación se lleva a cabo cada 5 años, y no debe implicar un coste significativo, dado que es una renovación puramente administrativa para comprobar que la licencia se ajusta a los archivos de la autoridad competente y que no hay acciones pendientes en virtud de 66.B.500.

Reacciones relacionadas con el uso de licencias B3 y L para el personal de revisión de la aeronavegabilidad:

- (16) Los «Fabricantes Europeos de Planeadores» solicitaron que se revise M.A.707, en la Parte M, para permitir el uso de las licencias B3 y L para personal de revisión de aeronavegabilidad.

La Agencia acepta la propuesta y enmendará como corresponda el AMC M.A.707(a), punto 4.

Reacciones que proponen requisitos específicos de licencia para aviones deportivos ligeros (LSA):

- (17) La «Asociación Aeronáutica Finlandesa», la «Asociación de Aeronaves Ligeras de la República Checa» y «Flightdesign» solicitaron la creación de una licencia específica para aviones deportivos ligeros (LSA) de menos de 600 Kg, ya que consideran excesivos los requisitos de la licencia L. Argumentaron además que el programa de formación típico para una licencia L Completa que cubra diferentes materiales puede suponer unas 190 horas, mientras que el sistema de FAA únicamente lleva unas 120 horas.

La posición de la Agencia es que el objetivo de la tarea que lleva a este dictamen era crear un sistema de licencias adaptado al sector de la aviación general. Se ha logrado esto mediante la creación de la licencia B3 y de la licencia L. Además, La licencia L se ha dividido en L Limitada y L Completa para permitir que el personal de mantenimiento menos experimentado pueda acceder a la industria tan pronto como se satisfagan algunos estándares razonables.

Además, la definición europea propuesta de LSA permite incluir aeronaves más complejas que la definición homóloga de los EEUU. Esto significa que no es posible comparar simplemente la duración de la licencia L con la duración de la licencia FAA.

La creación de una licencia específica para LSA significaría una carga adicional para las autoridades nacionales y también haría más difícil que los titulares de una licencia LSA trabajaran en otras aeronaves de masa inferior a 1000 Kg (deberían obtener una licencia L separada). La Agencia no encuentra una justificación para esta carga, teniendo en cuenta que estamos hablando de un posible ahorro de unas pocas horas de formación.

Reacciones relacionadas con el mantenimiento de elementos:

- (18) «Europe Air Sports» recomendó eximir los paracaídas ETSO de los requisitos de la Parte 66 utilizando en vez de ello la reglamentación nacional.

La Agencia señala que ya se está haciendo esto. El mantenimiento de paracaídas ETSO se considera «mantenimiento de elementos», y como tal, 66.A.200 hace referencia a normas nacionales.

- (19) «CAA-Suecia» solicitó aclarar cómo se clasifica el mantenimiento llevado a cabo en grupos motopropulsores a reacción y eléctricos instalados en planeadores.

La posición de la Agencia es que el mantenimiento llevado a cabo en el sistema de interfaz del grupo motopropulsor, de retracción y de alimentación sea considerado mantenimiento de aeronaves, y que pueda aprobarse con la licencia L (cubierto por los módulos L7.9 y L7.10 del apéndice VII de la Parte 66). Sin embargo, el mantenimiento

llevado a cabo en el mismo grupo motopropulsor se considera «mantenimiento de elementos», y como tal, 66.A.200 hace referencia a normas nacionales.

Reacciones recibidas de CAA-Holanda con relación a las respuestas proporcionadas en el CRD2008-03:

- (20) «CAA-Holanda» comentó que la experiencia en la operación de aeronaves requerida en 66.A.30 puede obtenerse en cualquier organización de mantenimiento (por ejemplo, en la Parte 145, Subparte F, FAR-145) o bajo la supervisión de personal certificador independiente.

La Agencia está de acuerdo con el comentario. Se añadirá material de AMC.

- (21) «CAA-Holanda» solicitó aclarar por qué se ha introducido un porcentaje de completado del 80% para globos aerostáticos y dirigibles en AMC 66.A.30(a)6 y 7.

La Agencia ha introducido este porcentaje del 80% debido a que la tabla relacionada con globos aerostáticos y dirigibles incluida en el apéndice II de AMC de la Parte 66 se ha desarrollado incluyendo un número de elementos menor que en la tabla para otras aeronaves. La Agencia ha considerado este 80% importante para asegurar que el solicitante obtenga la experiencia adecuada.

- (22) «CAA-Holanda» no está de acuerdo con la posición de la Agencia de no incluir en la lista de habilitaciones de tipo (apéndice I de AMC de la Parte 66) el tipo de licencia (B1, B3, L) aplicable a cada habilitación, considerando el peso de la aeronave.

La posición de la Agencia es que esto no es posible, debido a que el mismo modelo de aeronave equipada con diversas opciones personales, puede exigir una licencia distinta. El peso de la aeronave es específico para cada matrícula de aeronave. Este peso puede encontrarse en el manual de vuelo, que debe permanecer a bordo de la aeronave.

- (23) «CAA-Holanda» solicitó exigir la misma edad mínima para el personal certificador en las organizaciones de mantenimiento de la Parte 145 (actualmente de 21 años) y en las organizaciones de mantenimiento de la Subparte F (actualmente de 18 años).

La Agencia señala que el requisito de 21 años de edad únicamente es aplicable al personal certificador en organizaciones de la Parte 145, debido a la mayor complejidad de la organización y de los procedimientos asociados. Sin embargo, Para las organizaciones de mantenimiento de la Subparte F, la Agencia considera razonable el límite de 18 años.

- (24) «CAA-Holanda» señaló que la respuesta al comentario 22 del CRD2008-03 debería incluir la posibilidad de aprobar «tareas de mantenimiento complejas» no sólo por parte de organizaciones de mantenimiento de la Subparte F, sino también por parte de organizaciones de la Parte 145.

La Agencia está de acuerdo con el comentario. Sin embargo, No hay necesidad de cambiar la norma del material de AMC/GM debido a que está claro en el texto actual. El hecho de que M.A.801(b) haga referencia únicamente a las organizaciones de

mantenimiento de la Subparte F se debe a que M.A.801 no es aplicable a aeronaves aprobadas en virtud de la Parte 145 (consúltase M.A.801(a)). Una organización de mantenimiento de la Parte 145 puede llevar a cabo dichas tareas.

- (25) «CAA-Holanda» expresó su opinión de que, hasta ahora, si para distintas subcategorías de licencias dentro de un módulo concreto del apéndice I de la Parte 66, la materia / nivel eran idénticos, esto significaría requisitos idénticos, facilitando la asignación de créditos a dicha materia / nivel. Por tanto, se oponen a la introducción en algunos módulos de la frase «*En el caso de la categoría B3, el ámbito de este Módulo reflejará la tecnología de los aviones pertinentes a esta categoría*».

La Agencia está de acuerdo con el comentario.

Por tanto, se han creado módulos separados 7B, 9B, 11C y 17B para la licencia B3, renombrándose los módulos actuales 7, 9 y 17 como 7A, 9A y 17A para asegurarse de que aún en el caso de que el nivel de formación (niveles 1, 2 o 3) para algunas materias sea el mismo que para B1.2, el contenido de la formación no es el mismo. De hecho, el contenido del curso para la licencia B3 debe desarrollarse considerando la menor complejidad de la tecnología y del entorno de mantenimiento encontrado en esta categoría de aeronaves. De lo contrario, Sería imposible obtener la reducción deseada de duración de la formación (1000 horas).

- (26) «CAA-Holanda» comentó que la habilitación «aeronaves de madera» sigue sin incluir la combinación de alas de madera con fuselaje de tubos de metal.

La Agencia ha vuelto a redactar el submódulo L4.1 del apéndice VII de la Parte 66 para dejar claro que la formación cubre cualquier combinación de estructuras de madera / tubos de metal y material textil.

La Agencia también ha modificado el punto 66.A.1 d) con el resultado del siguiente texto:

«Las habilitaciones "armazones de madera", "aeronaves de madera" y "planeadores de madera" también cubren la combinación de estructuras de madera con tubos de metal y material textil».

- (27) «CAA-Holanda» comentó que, aun cuando la licencia B3 no incluye ninguna subcategoría A, el titular de la licencia B3 puede certificar tareas mecánicas simples en aviones no presurizados de masa inferior a 2000 Kg.

La Agencia está de acuerdo con el comentario y es esto lo que el punto 4 de GM 66.A.20 a) aclaraba en el CRD2008-03.

- (28) «CAA-Holanda» propuso cambiar el título del punto 66.A.45 para referirse también a las «limitaciones de habilitación de B3».

La Agencia está de acuerdo parcialmente con la propuesta excepto en que no puede ser específica para la licencia B3 (consúltase el CRD2007-07 con limitaciones también para la licencia B1.2 para aeronaves del Grupo 3). Se ha modificado también el título de 66.A.45 según corresponda.