



Avis n° 04/2009

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 11 décembre 2009

**concernant un règlement de la Commission modifiant le règlement (CE)
n° 2042/2003 de la Commission relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et
des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des
organismes et des personnels participant à ces tâches**

«Licences de maintenance d'aéronefs pour les aéronefs non complexes»

I. Généralités

1. Le présent avis a pour objectif de suggérer à la Commission de modifier le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission¹. Les raisons de cette activité de réglementation sont décrites ci-dessous.
2. L'avis a été adopté à la suite de la procédure spécifiée par le conseil d'administration² de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence), conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008³ (le règlement de base).

II. Consultation

3. Bien que le règlement (CE) n° 2042/2003 institue déjà dans son Annexe III (Partie-66) un système de licences pour les personnels chargés de la certification, pendant la révision de la Partie-M pour les aéronefs qui ne sont pas impliqués dans le transport aérien commercial (tâche M.017) mais également comme suite à la consultation réalisée à travers l'A-NPA14/2006, un nombre significatif d'acteurs ont exprimé leur inquiétude à propos du fait que le système de licences actuel n'était pas adapté à la complexité moins importante des petits aéronefs de l'aviation civile.
4. Afin de faire face à ce problème, l'Agence a créé une tâche de réglementation 66.022, ainsi que le groupe de rédaction correspondant, composé de représentants d'autorités nationales et d'associations des industries de l'aviation légère et ultra légère. L'objectif était d'évaluer la situation, de soumettre une proposition et d'élaborer des lignes directrices pour émettre un avis afin de modifier la Partie-66 et/ou une décision afin de modifier l'AMC de cette partie en rapport avec les TdR 66-022.
5. Pendant la rédaction, le groupe a axé ses efforts sur les licences couvrant la cellule, la motorisation et les systèmes électriques, ainsi que sur certaines prérogatives en matière d'avionique limitée. L'équivalent d'une licence B2 adaptée à l'environnement de l'aviation civile n'a pas été abordé par le groupe et fera l'objet de futures mesures de réglementation (tâche 66.027).
6. Le 28 mars 2008, s'appuyant sur les contributions du groupe de rédaction, l'Agence a émis l'avis de proposition de modification (NPA) 2008-03 sur son site Internet, à l'adresse suivante : (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

¹ Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, du 20 novembre 2003, relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 315, 28.11.2003). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission, du 27 octobre 2008 (JO L 283, 28.10.2008).

² Décision du conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour l'émission des avis, spécifications de certification et documents d'orientation. CA EASA 08-2007 du 11.06.2007 («Procédure de réglementation»).

³ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p.1).

7. À la date butoir du 28 juin 2008, l'Agence avait reçu 177 commentaires provenant de 39 autorités aéronautiques nationales, d'organismes professionnels et de personnes/organismes privés.
8. Afin de passer en revue ces commentaires, l'Agence a créé un groupe de révision composé des membres du groupe de travail 66.022 plus une personne du service Normalisation & agréments (Agence) et une personne issue de l'industrie qui a exprimé un avis divergent par rapport au NPA2008-03. Conséquence de ce passage en revue, l'Agence a publié le 16 septembre 2009 le CRD2008-03, qui comprenait les réponses à chaque commentaire et la proposition de texte pour la règle et pour l'AMC/GM.
9. Il convient de noter à ce stade que le groupe de révision a également pris en compte les commentaires reçus pendant la consultation du NPA2007-07, notamment ceux liés aux «Qualifications de types et qualifications de groupes».
10. Après la publication du CRD2008-03, l'Agence a tenu, le 29 octobre 2009 à Cologne, un atelier afin d'en expliquer le contenu et d'aider les parties prenantes à comprendre la proposition avant que des retours ne soient envoyés.
11. Conséquence de la consultation externe du CRD2008-03, qui s'est terminée le 16 novembre 2009, l'Agence a reçu des retours de:
 - 5 autorités compétentes, à savoir: AustroControl-Autriche, Administration de l'aviation civile néerlandaise, Administration de l'aviation civile suédoise, CAA-Royaume-Uni et DGAC-France.
 - 11 organismes et associations, à savoir: British Gliding Association, Union européenne des vélivoles, Fédération danoise de vol à voile (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, Fabricants européens de planeurs, Association aéronautique finlandaise, Association de l'aviation légère de République tchèque, Flightdesign, Royal aéroclub du Danemark et Fédération néerlandaise de vol à voile.
 - 1 particulier.

Ces retours ont été analysés en détail dans la pièce jointe.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

12. Le présent avis tient compte, autant que possible, des suggestions apportées par les nombreux acteurs qui ont pris part à la consultation et ont réagi au CRD.
13. Prenant en compte la hiérarchie des règles de l'EASA, le présent avis aborde uniquement les modifications qui sont suggérées par l'Agence concernant les règlements applicables de la Commission (Partie-145, Partie-66 et Partie-147). Les moyens acceptables de mise en conformité (AMC) et documents d'orientation (GM) associés, qui ont été détaillés dans le CRD, peuvent être et seront uniquement publiés par l'Agence une fois que les règlements susmentionnés auront été adoptés par la Commission. Il convient cependant de préciser que les mesures indiquées dans le présent avis doivent être lues conjointement avec lesdits AMC et GM dans le cadre d'un paquet convenu au préalable.

a) Licence B3

14. La première mesure prise par l'Agence est la proposition d'une nouvelle licence B3, semblable à la B1.2, mais avec des exigences simplifiées adaptées à la complexité moins importante des avions à moteur à pistons de l'aviation civile légère.
15. Cette licence B3 proposée par l'Agence est applicable aux «avions non pressurisés à moteur à pistons de 2 000 Kg MTOM et moins». Même si, au départ, dans le NPA2008-03, cette licence était également applicable aux planeurs et aux motoplaneurs, l'Agence a décidé de les écarter du champ d'application pour les raisons suivantes:
- Les planeurs et motoplaneurs sont déjà couverts par la licence L.
 - Il est prévu que la licence B1.2, qui ne couvre ni les planeurs ni les motoplaneurs, englobe automatiquement la licence B3. Cela est possible uniquement si la licence B3 ne comprend ni les planeurs ni les motoplaneurs.

Néanmoins et en s'appuyant sur les retours reçus pendant la consultation du CRD2008-03, l'Agence a proposé de permettre aux détenteurs de licences B1.2 et B3 d'obtenir, sans autres conditions, une licence L complète avec les qualifications «aéronef à base de bois», «aéronef composite» et «aéronef à base de métal», pour autant que la licence B1.2 / B3 ne comprenne pas de restriction concernant le matériau de la structure correspondante (se reporter aux points modifiés 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 et à l'appendice IV de la Partie-66). Cela permettra également aux détenteurs de licences B1.2 et B3 existantes d'émettre des certificats de remise en service pour les planeurs et les motoplaneurs.

16. Les prérogatives de cette licence comprennent la structure de l'aéronef, la motorisation, les systèmes mécaniques et électriques et l'avionique limitée. Elles sont semblables aux prérogatives de la licence B1.2 excepté en ce qui concerne les aéronefs couverts et le fait que la licence B3 ne comprend pas de sous-catégorie A.
17. Les exigences en matière de connaissances de base et d'examen pour la licence B3 figurent à l'appendice I et à l'appendice II de la Partie-66. S'agissant des examens, il a été garanti que le nombre de questions pour chaque module soit toujours un multiple de 4, afin de satisfaire le critère de la note éliminatoire de 75 %.
18. Dans les cas où un organisme relevant de la Partie-147 impartirait un cours de formation sur les connaissances de base B3, celui-ci aura une durée de 1 000 heures, tel qu'indiqué à l'appendice I de la Partie-147. Cette durée correspond à la moitié des 2 000 heures requises pour la formation B1.2, ce qui se justifie comme suit:
- Le niveau de formation pour les différents thèmes a été réduit par rapport à la B1.2 en raison de la complexité moins importante de l'aéronef couvert.
 - Des modules distincts 7B, 9B, 11C et 17B ont été créés pour la licence B3 et les modules actuels 7, 9 et 17 ont été renommés 7A, 9A et 17A. Cela a été fait afin de garantir que même lorsque le niveau de formation (niveaux 1, 2 ou 3) de certains thèmes soit le même que pour la B1.2, mais cela n'implique pas que le contenu de la formation soit identique. En fait, le contenu de la formation pour la licence B3 doit être élaboré en tenant compte de la complexité moins importante de l'environnement technologique et de maintenance relative à cette catégorie d'aéronefs.
19. Créer des modules distincts pour la licence B3 signifie que ces modules 7B, 9B, 11C et 17B ne sauraient être considérés automatiquement comme équivalents aux modules 7A, 9A, 11A, 11B et 17A correspondants lors de l'extension d'une licence B3 à d'autres catégories/sous-catégories, même si le niveau de formation est le même. Cela découle de

l'objectif principal de la tâche, qui consistait à avoir une licence avec des exigences sensiblement moins élevées en matière de formation que la B1.2 existante.

20. Les exigences en matière d'expérience de base (66.A.30) sont maintenues à l'identique par rapport à la licence B1.2 et varient de 1 à 3 ans en fonction de la formation technique reçue précédemment par le candidat.
21. L'appendice IV de la Partie-66 a été modifié afin de faire apparaître la période d'expérience supplémentaire requise pour étendre une licence B3 à d'autres catégories/sous-catégories ou pour étendre une catégorie/sous-catégorie existante à une licence B3.
22. Afin d'exercer des prérogatives de certification, la licence B3 doit être approuvée avec la qualification «*avions non pressurisés à moteur à pistons de 2 000 Kg MTOM et moins*». Cette qualification est approuvée sous réserve de pouvoir prouver que l'on possède une expérience appropriée, ce qui sera expliqué par la suite dans le matériel AMC correspondant comme signifiant:
 - 50 % des tâches de l'appendice II de l'AMC applicables à cette qualification.
 - Sous la supervision des personnels autorisés chargés de la certification.
23. Toutefois, cette qualification sera soumise aux restrictions ci-dessous si la personne n'est pas en mesure de démontrer qu'elle possède une expérience appropriée dans les domaines suivants:
 - Avions avec une structure en bois.
 - Avions avec une structure de tuyauterie métallique recouverte de tissu.
 - Avions avec une structure métallique.
 - Avions avec une structure composite.

Il convient de noter ici que dans le NPA2008-03, le nombre de restrictions était plus élevé, avec notamment des restrictions en matière de:

- Train d'atterrissage escamotable.
- Hélice à pas variable.
- Moteur à turbocompresseur.
- Moteur électrique et/ou turboréacteur (sur les motoplaneurs).
- FADEC.

Cependant, ces restrictions supplémentaires ont été supprimées de la proposition finale en concertation avec le groupe de révision correspondant au NPA2007-07, alors que des restrictions similaires avaient été introduites pour les aéronefs du Groupe 2 et du Groupe 3 (tâche 66.009).

Les raisons de la suppression des restrictions relatives à ces systèmes sont les suivantes:

- On pourrait se demander pourquoi ces systèmes ont été choisis et pas d'autres.
- Le système d'approbation et de suppression des restrictions peut représenter un poids significatif pour les autorités compétentes et les détenteurs de licences.
- Néanmoins, le détenteur de licence doit toujours satisfaire aux exigences en matière de connaissances et d'expérience de base.

En outre, en guise de mesure de compensation, une disposition sera introduite dans l'avis résultant du CRD2007-07, au point 66.A.20(b), avec un matériel AMC supplémentaire, afin d'établir sans ambiguïté que l'employé chargé de la certification ne peut pas exercer de prérogatives à moins qu'il soit compétent sur cet aéronef particulier. Cela renforce la

responsabilité actuelle de l'organisme de maintenance ou du personnel indépendant chargé de la certification, dans l'optique de garantir cette compétence avant de mettre en service un aéronef.

24. Les restrictions approuvées concernant la licence:

- signifient les «exclusions» des prérogatives de certification.
- Affectent l'aéronef dans son ensemble. Rien ne peut être mis en service sur l'aéronef excepté les tâches de maintenance du pilote-proprétaire.
- Peuvent être supprimées:
 1. en démontrant que l'on possède une expérience appropriée (expliqué plus en détail dans l'AMC), ou
 2. par une évaluation pratique réalisée par l'autorité compétente.

66.B.115 a été modifiée en conséquence afin de faire apparaître les exigences pour que l'autorité compétente puisse supprimer les restrictions (autres que celles provenant de la conversion des qualifications nationales selon 66.A.70).

25. Dans l'appendice V de la Partie-66, le Formulaire 19 (Formulaire de candidature) et le Formulaire 26 (Exemple de format de licence) ont été modifiés pour refléter les nouvelles catégories de licences (à la fois la licence B3 et la licence L). Le Formulaire 26 a été divisé en deux formulaires: le Formulaire 26A (toutes les licences excepté la licence L) et le Formulaire 26B (licence L).

26. L'appendice II de la Partie-147 a été modifié pour comprendre les formations de base relatives aux nouvelles catégories de licences (à la fois la licence B3 et la licence L).

b) Licence L

27. La deuxième mesure prise par l'Agence est la proposition d'une nouvelle licence L, avec des exigences nettement simplifiées et qui s'applique aux planeurs, motoplaneurs, ballons et à la plupart des dirigeables. Cette mesure normalisera le système de licences pour les planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables, qui sont actuellement couverts par des règles nationales, afin d'atteindre un niveau de sécurité uniforme et d'améliorer le marché commun. Les personnes détenant ces licences pourront également travailler comme du personnel de certification indépendant, ou dans tout organisme de maintenance agréé, et elles seront également en mesure de certifier un aéronef immatriculé dans un État membre. De plus, la licence L sera également applicable aux avions avec une masse maximale au décollage inférieure à 1 000 Kg.

28. En sélectionnant les aéronefs couverts par la licence L, l'objectif de l'Agence était le suivant:

- Tirer profit des catégories d'aéronefs définies dans le NPA2008-07 (tâche MDM.032), où un processus de certification ELA1 et ELA2 est actuellement en cours de définition.
- Inclure tous les aéronefs éligibles au titre du processus ELA1, plus tous les aéronefs éligibles au titre du processus ELA2 excepté les avions compris entre 1 000 Kg et 2 000 Kg MTOM et excepté les giravions ultralégers, qui sont exclus compte tenu du fait qu'ils trop complexes pour le programme simplifié établi pour la licence L.

Cela signifie que la licence L ne couvrira aucun dirigeable à gaz avec équipage qui n'est pas inclus dans le processus ELA2.

29. Néanmoins, l'Agence souligne ici que la limite de 1 000 Kg mentionnée dans le NPA2008-07 pour le processus ELA1 passera probablement à 1 200 Kg après le passage en revue des

commentaires reçus à ce NPA. Si tel est le cas, l'avis formulé par l'Agence à la suite du CRD2008-07 à venir introduira le même changement de limites pour la licence L.

30. La licence L proposée est divisée en 2 niveaux: L limitée et L complète. La différence réside dans le fait que la licence L limitée ne permet pas la délivrance d'un certificat de remise en service après des inspections avec un intervalle supérieur à 100 heures/an ou après la mise en œuvre de réparations et de modifications majeures. Cela a été une modification introduite après les retours reçus sur le CRD2008-03.
31. Chacun de ces niveaux de licences peut comprendre différentes qualifications, qui peuvent être choisies par le candidat en fonction du domaine dans lequel il souhaiterait exercer des prérogatives de certification. Ces qualifications sont spécifiées au point 66.A.1(d).
32. Tout comme pour la licence B3, le NPA2008-03 a envisagé l'introduction des restrictions suivantes à la licence L si le candidat ne pouvait pas prouver qu'il possédait une expérience appropriée:
 - Train d'atterrissage escamotable.
 - Hélice à pas variable.
 - Moteur à turbocompresseur.
 - Moteur électrique et/ou turboréacteur (sur les motoplaneurs).
 - FADEC.

Cependant, ces restrictions ont été supprimées de la proposition finale de la même manière que pour la licence B3, en concertation avec le groupe de révision correspondant au NPA2007-07 alors que des restrictions similaires avaient été introduites pour les aéronefs du Groupe 2 et du Groupe 3 (tâche 66.009).

Les raisons de la suppression des restrictions relatives à ces systèmes sont les suivantes:

- On pourrait se demander pourquoi ces systèmes ont été choisis et pas d'autres.
- Le système d'approbation et de suppression des restrictions peut représenter un poids significatif pour les autorités compétentes et les détenteurs de licences.
- Néanmoins, le détenteur de licence doit toujours satisfaire les exigences en matière de connaissance et d'expérience de base.

En outre, en guise de mesure de compensation, une disposition sera introduite dans l'avis résultant du CRD2007-07, au point 66.A.20(b), avec un matériel AMC supplémentaire, afin d'établir sans ambiguïté que l'employé chargé de la certification ne peut pas exercer de prérogatives à moins qu'il ou elle soit compétent sur cet aéronef particulier. Cela renforce la responsabilité actuelle de l'organisme de maintenance ou du personnel indépendant chargé de la certification dans l'optique de garantir cette compétence avant de mettre en service un aéronef.

Manifestement, les restrictions associées au matériau de la structure (bois, tuyauterie métallique avec du tissu, composite et métal) existantes pour la licence B3 ne sont pas applicables à la licence L car ces matériaux sont déjà soumis aux restrictions des qualifications approuvées pour la licence L.

Par conséquent, la licence L proposée par l'Agence ne comprend aucune restriction.

33. Quant aux prérogatives de la licence L, elles comprennent la structure de l'aéronef, la motorisation, les systèmes mécaniques et électriques et l'avionique limitée. Cette licence L ne

peut être étendue à aucune autre catégorie/sous-catégorie en raison de ses exigences nettement simplifiées en matière de qualification. Néanmoins, cela n'empêche pas l'autorité compétente d'accorder des crédits d'examen si une équivalence peut être démontrée conformément au point 66.A.25(e).

34. Les exigences en matière de formation et d'examen peuvent être résumées comme suit:
- Formation conforme au nouveau programme contenu dans l'appendice VII de la Partie-66. Les thèmes dépendront du niveau de la licence (limitée ou complète) ainsi que des qualifications recherchées par le candidat, une formation destinée à une qualification simple pour la licence L limitée pouvant être terminée au bout de 2 à 3 semaines. La formation peut être remplacée par une expérience supplémentaire.
 - Examen conforme au nouvel appendice VIII de la Partie-66, qui ne peut pas être remplacé par de l'expérience.
35. Par ailleurs, les exigences en matière d'expérience ont été instituées aux points 66.A.30(a)6 et 7, qui peuvent être résumées comme suit:
- Pour la licence L limitée:
 1. Six mois pour les candidats qui ont suivi la formation de l'appendice VII et ont réussi l'examen de l'appendice VIII.
 2. Une année pour les candidats qui ont réussi l'examen de l'appendice VIII mais n'ont pas effectué la formation.
 - Pour la licence L complète, une année à exercer les prérogatives de la licence L limitée.

c) Dispositions relatives à la conversion et à la transition

36. Si la Note explicative du NPA2008-03 prévoyait qu'un processus de conversion des qualifications nationales dans les nouvelles licences B3 et L n'était pas envisagé, le nombre très significatif de commentaires reçus pendant le processus de consultation NPA s'opposant à cette approche et justifiant de façon adéquate la nécessité d'une telle conversion a conduit l'Agence à l'autoriser. Ces conversions peuvent être effectuées en suivant la procédure existante décrite en 66.A.70.
37. Cette conversion, une fois effectuée, permettra aux personnels existants chargés de la certification de posséder une licence B3 ou L délivrée sur la base des prérogatives qu'ils avaient avant que le nouveau règlement entre en vigueur.
38. En outre, et afin de faciliter plus avant la transition vers le nouveau système d'aéronefs alors que la règle actuelle permet l'utilisation de qualifications nationales (aéronefs autres que les avions et hélicoptères), un nouveau paragraphe 8 a été introduit à l'article 7 du règlement (CE) n° 2042/2003, permettant la coexistence de la licence L et des qualifications nationales pendant 3 années après l'entrée en vigueur du nouveau règlement. Après cette période de temps, la licence L sera la seule licence acceptable (elle peut être obtenue soit par conversion, soit en satisfaisant aux nouvelles exigences relatives à la délivrance d'une telle licence).
39. L'Agence souligne ici qu'une période de transition de 5 ans a été examinée dans le NPA2008-03 du fait qu'un processus de conversion n'était pas envisagé. Par conséquent, toutes les personnes postulant à l'obtention d'une licence L auraient dû remplir toutes les conditions requises en vertu des nouvelles exigences (formation/examen/expérience) et une période de 5 ans a été jugée raisonnable. Cependant, dans cette proposition finale, tel qu'expliqué ci-dessus, la conversion d'une qualification nationale existante a été introduite, ce qui signifie

que toutes ces personnes n'ont pas à passer par le processus de formation/examen/expérience. Ainsi, la période de transition a été réduite à 3 ans, ce que l'Agence considère suffisant pour que les autorités compétentes mettent en œuvre le nouveau système de licences.

40. Enfin, il convient de noter qu'il existe toujours certaines situations, pour les aéronefs autres que les avions et les hélicoptères, qui ne sont pas couvertes par la licence L. C'est le cas:
- Des dirigeables qui ne sont pas couverts par la licence L en raison de leur complexité.
 - Des travaux sur des systèmes avioniques pour les aéronefs autres que les avions et les hélicoptères.

Cela signifie que dans ces cas, le règlement des États membres concernés continuera à s'appliquer (66.A.100).

Néanmoins, dans le cas particulier de travaux sur des systèmes avioniques, cette question sera abordée tel qu'expliqué ci-dessus par la future mesure de réglementation (tâche 66.027).

IV. Évaluation de l'impact réglementaire

41. L'évaluation complète de l'impact réglementaire figure dans le NPA 2008-03.

À Cologne, le 11 décembre 2009

P. GOUDOU
Directeur exécutif

PIÈCE JOINTE: Retours sur le CRD2008-03**Retours relatifs au processus de conversion des qualifications du personnel chargé de la certification dans l'aviation civile:**

- (1) Les «Fabricants européens de planeurs», l'«Union européenne des vélivoles», la «British Gliding Association», «Europe Air Sports», la «Fédération danoise de vol à voile», le «Royal aéroclub du Danemark» et une personne privée ont exprimé leurs inquiétudes concernant la manière dont les dispositions existantes en matière de conversion en 66.A.70 seront appliquées par les différentes autorités nationales et ont demandé à l'Agence que le règlement garantisse le transfert intégral des prérogatives, des qualifications nationales actuelles du personnel chargé de la certification aux licences Partie-66 correspondantes.

À cet égard, l'Agence relève que la politique existante, relative au point 66.A.70, de comparaison des normes de qualification nationales et de la Partie-66 n'a pas été modifiée et continuera à être appliquée comme avant.

En parallèle, l'Agence estime que, en plus de cette politique existante, il est cohérent d'adopter une approche spécifique pour la conversion de qualifications dans le domaine de l'aviation civile (aéronefs, autre que les gros porteurs, qui ne sont pas impliqués dans le transport aérien commercial) en s'appuyant sur la politique existante de l'EASA en matière d'aviation civile, sous réserve de l'introduction d'un ensemble de restrictions plus rigoureuses.

Cette approche permettrait au détenteur de licence de continuer à entreprendre les activités de maintenance pour lesquelles il est légalement habilité en vertu du système national.

Une fois que la licence Partie-66 convertie est délivrée, elle sera entièrement soumise à la Partie-66. Par conséquent, si le détenteur souhaite étendre la portée de sa licence Partie-66 convertie pour certifier d'autres activités de maintenance, elle devra être entièrement conforme à la Partie-66, ce qui signifie de même que toutes les différences entre la qualification de certification nationale précédente et la Partie-66 doivent être traitées.

Le résultat de la conversion et le type de restrictions à imposer dans le cadre de la licence Partie-66 ne peut être déterminé que par chaque État membre en raison des différences existantes entre les systèmes de licences nationaux des États membres. Il convient de réaliser cette détermination en adoptant une approche au cas par cas et fondée sur des principes de sécurité. Afin d'atteindre cet objectif, il convient de prendre en compte non seulement les tâches concrètes que le candidat était habilité à effectuer dans le cadre du système national, mais également l'«environnement» à l'intérieur duquel de telles tâches ont été effectuées, à savoir le système et les procédures de gestion de l'organisme où le candidat a développé ses tâches.

La prise en compte de ces facteurs pourrait entraîner des restrictions autres que celles associées de manière spécifique aux systèmes ou structures des aéronaves, par exemple :

- Valable uniquement dans l'organisme XXXX.
- Valable uniquement pour les aéronaves Cessna monomoteur à pistons.

- Valable uniquement pour le Cessna 172.
- Valable uniquement pour le Cessna 172, immatriculation XXXX.

Il convient également de noter ce qui suit:

- La restriction «valable pour les aéronefs qui ne sont pas impliqués dans le transport aérien commercial» doit toujours être présente.
- Indépendamment de toute autre restriction, la licence n'est pas valable pour les gros porteurs.

L'Agence produira du matériel AMC/GM afin d'expliquer cette approche spécifique pour l'aviation civile.

- (2) Le «Deutsche Aeroclub» a déclaré que, dans le système allemand, le personnel possédant une licence d'entretien délivrée par le Deutsche Aeroclub appose sa signature à ses travaux et donnent le feu vert à l'aéronef pour voler. Cependant, il a ajouté que ces travaux de maintenance ne sont ni révisés ni officiellement certifiés (par la Prüfer Klasse 3) avant la vérification annuelle de la navigabilité. Par conséquent, ils ont demandé une modification de 66.A.70 car ils craignent qu'avec le texte actuel, leur autorité compétente ne convertisse pas les qualifications de ces détenteurs de licences.

La position de l'Agence est la suivante: si les qualifications possédées par ces détenteurs de licences sont suffisantes d'un point de vue juridique pour attester que la maintenance entreprise a été dûment effectuée et que, à cet égard, l'aéronef peut voler, ces qualifications sont considérées comme des «qualifications du personnel chargé de la certification» et sont soumises au processus de conversion institué en 66.A.70. Et cela que le détenteur de licences ait effectivement mis en service ou non des aéronefs, et qu'un examen de navigabilité à signer par une Prüfer Klasse 3 à une date ultérieure ait été nécessaire ou non.

Dans le règlement (CE) n° 2042/2003, le processus de maintenance et le processus d'examen de navigabilité sont totalement distincts. Le personnel chargé de la certification est impliqué uniquement dans la certification de travaux d'entretien. Par conséquent, les «qualifications du personnel chargé de la certification» décrites en 66.A.70 sont entièrement indépendantes du processus d'examen de navigabilité.

- (3) La «DGAC-France» a demandé à ce que soit précisée la date de référence du processus de conversion en rapport avec le paragraphe figurant en 66.A.70 et déclarant «*Le détenteur d'une qualification du personnel chargé de la certification, valable dans un État membre, avant la date d'entrée en vigueur de la présente Partie....*».

L'Agence ajoutera du matériel AMC/GM afin de préciser que la «*date d'entrée en vigueur*» est la suivante:

- Pour la licence B3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif.
- Pour les planeurs, motoplaneurs, ballons, et les dirigeables couverts par la licence L conformément au point 66.A.1(d), 3 ans après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif (voir l'article 7, paragraphe 8). Pour les avions de moins de 1 000 Kg, qui rentrent également dans le champ d'application de la licence L, la date applicable sera la même que pour la licence B3 ci-dessus.

- (4) Plusieurs retours ont démontré une certaine incompréhension vis-à-vis du processus de conversion.

À ce stade, l'Agence souhaite apporter les précisions suivantes:

- Le processus de conversion de la licence L n'est pas lié à la période de transition de 3 ans établie en vertu de l'article 7, paragraphe 8. Le processus de conversion transfère une qualification nationale existante dans une licence Partie-66 qui peut être utilisée par la suite et qui ne présente pas de date d'expiration autre que le processus de renouvellement standard long de 5 années. La période de transition de 3 ans établit une période pendant laquelle la qualification nationale peut toujours être utilisée.
- Les conversions sont toujours effectuées par les autorités compétentes.
- Les conversions ne constituent pas un processus volontaire pour les autorités compétentes. Il s'agit d'un processus obligatoire qui doit être effectué à la demande de toute personne possédant une qualification de personnel chargé de la certification, valable dans un État membre.
- Aucun examen n'est nécessaire pour convertir une qualification nationale. Des examens sont nécessaires uniquement afin de supprimer les éventuelles restrictions introduites pendant la conversion. Cela représente simplement une possibilité pour le détenteur de licence.

Retours relatifs à la période de transition de 3 ans instituée à l'article 7, paragraphe 8:

- (5) Les «Fabricants européens de planeurs» ont déclaré que la période de transition de 3 ans était trop courte.

L'Agence souligne ici que le NPA2008-03 a avancé une période de transition de 5 ans parce qu'un processus de conversion n'était pas envisagé. Par conséquent, toutes les personnes postulant à l'obtention d'une licence L auraient dû remplir toutes les conditions requises en vertu des nouvelles exigences (formation/examen/expérience). Cependant, dans cette proposition finale, la conversion d'une qualification nationale existante a été introduite, ce qui signifie que toutes ces personnes n'ont pas à passer par le processus de formation/examen/expérience. Ainsi, la période de transition a été réduite à 3 ans, ce que l'Agence considère suffisant pour que les autorités compétentes mettent en œuvre le nouveau système de licences.

Retours relatifs aux prérogatives de la licence B3:

- (6) Les «Fabricants européens de planeurs» ont demandé que la licence B3 comprenne des prérogatives pour les planeurs et motoplaneurs ou, autre possibilité, une manière très abordable pour un détenteur de licence B3 d'obtenir une licence L.

L'Agence n'est pas favorable à l'idée d'inclure de telles prérogatives dans la licence B3, pour les raisons suivantes:

- La licence B1.2 ne pourrait pas englober automatiquement la B3, à moins que la B1.2 comprenne également les prérogatives des planeurs et motoplaneurs. Toutefois, cela

remettrait également en cause la définition de la licence B1.2 dans la mesure où elle ne serait pas applicable uniquement aux avions (un planeur n'étant pas un avion).

- Cela peut donner l'impression qu'accumuler de l'expérience concernant les planeurs serait suffisant pour obtenir la qualification «Avions non-pressurisés à moteur à pistons de 2 000 Kg MTOM et moins» dans la licence B3 (décrite en 66.A.45(i)) ou la qualification du Groupe 3 dans la licence B1.2 (décrite dans le CRD2007-07).

Néanmoins, puisque l'Agence est favorable à l'idée d'augmenter le nombre de personnes habilitées à certifier les planeurs et motoplaneurs, elle a proposé de permettre aux détenteurs de licences B1.2 et B3 d'obtenir, sans autres conditions, une licence L complète avec les qualifications «aéronef à base de bois», «aéronef composite» et «aéronef à base de métal», pour autant que la licence B1.2/B3 ne comprenne pas de restriction concernant le matériau de la structure correspondante (se reporter aux points modifiés 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 et à l'appendice IV de la Partie-66). Cela permettra également aux détenteurs de licences B1.2 et B3 existantes d'émettre des certificats d'autorisation de remise en service pour les planeurs et les motoplaneurs.

L'AMC/GM sera publié par l'Agence pour préciser que si un détenteur de licences B1.2 / B3 souhaite obtenir une licence L avec une qualification «aéronef à base de bois», la phrase «*pour autant que la licence B1.2 / B3 ne comprenne pas de restriction concernant le matériau de la structure correspondante*» signifie qu'elle ne comprend ni la restriction «aéronef à base de bois» ni la restriction «aéronef avec tuyauterie métallique et tissu».

Retours relatifs aux restrictions concernant la licence B3:

- (7) «CAA-Royaume-Uni» et «AustroControl-Autriche» ont déclaré que pour la licence L, la qualification «aéronef à base de bois» comprend la tuyauterie métallique avec du tissu. Cependant, il existe des restrictions distinctes pour «aéronef à base de bois» et «aéronef avec tuyauterie métallique et tissu» pour les licences B3 et B1.2.

L'Agence souligne qu'il s'agit de sujets différents:

- Dans le cas de la licence L, nous parlons de qualifications et non pas de restrictions. Tous les détenteurs de licences avec une qualification pour «aéronef à base de bois» doivent avoir reçu la formation contenue dans le module L4, qui comprend la combinaison d'une structure en bois avec une tuyauterie métallique et du tissu.
- Dans le cas des licences B3 et B1.2, nous parlons de restrictions qui peuvent être supprimées par l'expérience. L'Agence est d'avis qu'il est préférable de garder ces restrictions séparées afin de pouvoir supprimer l'une ou l'autre si la personne ne possède pas d'expérience concernant l'une des structures.

- (8) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» et l'«Administration de l'aviation civile suédoise» ont demandé des clarifications concernant la signification d'une «restriction», en particulier si cela signifie une activité qui peut être certifiée ou une activité qui ne peut pas l'être.

L'Agence convient qu'il existe quelques incohérences dans le règlement. Par exemple:

- 66.B.305 fait référence aux «*examens nécessaires pour garantir la conversion sans restrictions*», ce qui signifie que la restriction se rapporte aux tâches qui ne peuvent pas être certifiées.

- Le point 15 dans la licence Partie-66 (appendice V de la Partie-66) dispose que «*en l'absence de restrictions applicables, la page RESTRICTIONS sera émise en indiquant "Pas de restrictions"*». À nouveau, cela signifie que la restriction se rapporte aux tâches qui ne peuvent pas être certifiées.
- La Partie-145 utilise des restrictions pour limiter l'étendue des activités, ce qui signifie que la restriction se rapporte aux tâches qui peuvent être certifiées.

Même si l'Agence a choisi de déclarer que les restrictions approuvées pour une licence B3 sont des tâches qui ne peuvent pas être certifiées, nous convenons que, dans certains cas, il peut être plus pratique de se rapporter à des tâches qui peuvent être certifiées, par exemple lorsque les prérogatives sont très réduites en comparaison avec les tâches qui ne sont pas autorisées. Dans ces cas, il s'avère peu pratique de répertorier toutes les tâches qui ne peuvent pas être certifiées.

Une autre activité de réglementation pourrait être nécessaire dans le futur afin de remédier à toutes ces incohérences.

Retours relatifs aux prérogatives de la licence L:

- (9) La «British Gliding Association», la «Fédération néerlandaise de vol à voile» et l'«Union européenne des vélivoles» ont demandé que des «inspections annuelles» fassent partie des prérogatives de la licence L limitée. Par ailleurs, l'Administration de l'aviation civile suédoise a demandé que les niveaux L limitée et L complète soient fusionnés en un seul niveau.

La position de l'Agence est la suivante: les deux niveaux sont toujours requis afin de permettre aux personnels d'entretien moins expérimentés d'accéder à cette industrie dès lors que des normes raisonnables sont atteintes. Toutefois, leurs prérogatives seront proportionnelles à la connaissance et à l'expérience de base acquises.

Néanmoins, l'Agence a choisi de permettre aux détenteurs de licence L limitée d'effectuer des inspections annuelles et des inspections de 100 heures. Pour ce faire, les modules L4.5, L5.7, L6.7, et L8.14 de l'appendice VII de la Partie-66, qui sont applicables à la licence L limitée, ont été modifiés pour inclure les inspections annuelles et de 100 heures. En outre, le module L9 «Procédures d'inspection physique» a été déplacé du programme L complète au programme L limitée.

- (10) La «British Gliding Association», l'«Union européenne des vélivoles» et «AustroControl-Autriche» ont exprimé leur inquiétude concernant la manière dont les travaux d'avionique sur les planeurs seront réalisés.

Concernant ce problème, l'Agence a étudié et rejeté les possibilités suivantes:

- Inclure dans la licence L les prérogatives complètes pour les systèmes avioniques. Cependant, cela n'a pas été possible à ce stade dans la mesure où le programme figurant à l'appendice VII de la Partie-66 ne couvre pas ces systèmes.
- Étendre les prérogatives de la licence B2 pour couvrir les planeurs, ballons et dirigeables. Cependant, cela ne résoudrait pas le problème pour la communauté de l'aviation civile, puisqu'il se peut qu'un nombre très réduit de détenteurs de licences

B2 soient prêts à travailler dans ce domaine. En outre, une redéfinition des qualifications serait requise pour la licence B2.

Par conséquent, l'option finale choisie par l'Agence consiste à continuer à soumettre aux règles nationales (66.A.100) les travaux sur les systèmes avioniques pour les aéronefs autres que les avions et les hélicoptères, et de procéder à d'autres mesures de réglementation (tâche 66.027) afin de développer un système de licences pour les ingénieurs en avionique, adapté à l'aviation civile.

Néanmoins, la licence L permet toujours la remise en service des éléments suivants (66.A.20(a)5):

- Travaux sur tout système avionique nécessitant de simples essais pour démontrer son aptitude au service et ne nécessitant pas de dépannage.
- Travaux sur les systèmes radio, de communication et de transpondeur si la qualification «Radio-Comm/Transpondeur» est mentionnée dans la licence L complète.

(11) Plusieurs retours ont démontré une certaine incompréhension vis-à-vis des prérogatives de la licence L.

À ce stade, l'Agence aimerait apporter les précisions suivantes:

- La licence L ne comprend pas de qualifications de type d'aéronef ou de moteur et, dès lors, une formation type ou un examen type ne sont pas requis, que ce soit pour les aéronefs ou pour les moteurs. Il n'est donc pas nécessaire d'impliquer les fabricants.
- Les différentes qualifications contenues dans une licence L sont obtenues une fois que les exigences en matière de connaissance et d'expérience de base sont satisfaites.
- La qualification «motorisation» mentionnée pour la licence L permet la certification des travaux effectués sur toute motorisation installée sur un aéronef couvert par la licence L.
- La même personne peut posséder la qualification pour la cellule et la qualification pour la motorisation. La formation couvrant les deux qualifications dure environ 1 mois mais elle n'est pas obligatoire, car il suffit de passer avec succès les examens correspondants.

L'Agence produira le matériel AMC/GM supplémentaire.

Retours relatifs aux exigences en matière de connaissance de base pour la licence L (66.A.25(b)):

(12) La «British Gliding Association» a exprimé son inquiétude quant au fait qu'un nombre insuffisant d'organismes Partie-147 émergent afin de dispenser une formation de base pour la licence L, et a demandé que les fédérations sportives nationales qui ont la confiance de leur autorité compétente puissent continuer à remplir cette fonction.

La position de l'Agence est la suivante:

- Une formation de base pour la licence L (66.A.25(b)) n'est pas obligatoire, tel qu'autorisé par le point 66.A.25(c), même si dans ce cas l'expérience requise est de 1 an au lieu de 6 mois.

- Un examen de base est obligatoire.
- Une formation de base et un examen de base peuvent être donnés par les fédérations sportives nationales si elles sont agréées par l'autorité compétente (voir en 66.A.25(b)). Par conséquent, le manque d'organismes Partie-147 peut être compensé grâce à cette solution.

Retours relatifs à la mise à niveau d'une licence L:

- (13) La «British Gliding Association» a demandé la possibilité d'obtenir des crédits pour la connaissance et l'expérience accumulées au niveau de la licence L afin d'obtenir une licence «A» ou «B».

L'Agence souligne que la licence L ne peut être étendue à aucune autre catégorie/sous-catégorie en raison de ses exigences nettement simplifiées en matière de qualification et au grand nombre de qualifications disponibles. Néanmoins, cela n'empêche pas l'autorité compétente d'accorder des crédits d'examen si une équivalence peut être démontrée conformément au point 66.A.25(e).

Retours relatifs aux différents types de planeurs et de motoplaneurs:

- (14) «CAA-Royaume-Uni» a demandé des clarifications sur les qualifications qui sont nécessaires dans la licence L afin de mettre en service les différents types de planeurs et de motoplaneurs, qui comprennent notamment les «motoplaneurs avec dispositif d'envol incorporé», les «motoplaneurs à décollage autonome» et les «motoplaneurs à vol autonome».

La position de l'Agence est la suivante: tout planeur équipé d'un moteur est considéré comme un «motoplaneur» et requiert la qualification «motorisation» afin de certifier les travaux sur un tel moteur. C'est la raison pour laquelle le présent avis fait référence uniquement aux «planeurs» et aux «motoplaneurs», en adéquation avec le titre de CS-22 «*Spécifications de certification, y compris des codes de navigabilité et des moyens acceptables de mise en conformité pour les planeurs et les motoplaneurs*».

Retours relatifs au renouvellement des licences Partie-66:

- (15) La «British Gliding Association» a exprimé des inquiétudes à propos du coût du processus de renouvellement des licences Partie-66 et a proposé de modifier la décision 2007/018/R. Cet organisme a également remis en question la nécessité du renouvellement et a proposé de le remplacer par des exigences en matière d'expérience récente du candidat.

La position de l'Agence est la suivante: les exigences en matière d'expérience récente du candidat existent déjà en vue d'exercer les prérogatives de certification. Les introduire dans les exigences relatives aux licences ajouterait un poids significatif sur les autorités compétentes et les détenteurs de licences dans la mesure où la licence deviendrait nulle et devrait être rééditée.

Concernant la nécessité du renouvellement, celle-ci a été évaluée dans le cadre de la tâche 66.008 qui a abouti à la décision 2007/018/R. Ce renouvellement est effectué tous les 5 ans et ne devrait pas entraîner un coût significatif puisqu'il s'agit d'un simple renouvellement administratif afin de vérifier que la licence correspond aux fichiers de l'autorité compétente et qu'aucune affaire n'est en cours conformément à 66.B.500.

Retours relatifs à l'utilisation de licences B3 et L pour le personnel d'examen de navigabilité:

- (16) Les «Fabricants européens de planeurs» ont demandé que M.A.707 dans la Partie-M soit révisé afin de permettre l'utilisation des licences B3 et L par le personnel d'examen de navigabilité.

L'Agence accepte la proposition et modifiera M.A.707(a), point 4, de l'AMC, en conséquence.

Retours proposant des exigences spécifiques en matière de licence pour les aéronefs légers de sport (LSA):

- (17) «L'Association aéronautique finlandaise», l'«Association des aéronefs légers de République tchèque» et «Flightdesign» ont demandé la création d'une licence spécifique pour les aéronefs légers de sport (LSA) inférieurs à 600 Kg parce qu'ils considèrent comme excessives les exigences de la licence L. Ils ont par ailleurs soutenu que le programme type pour une licence L complète couvrant différents matériaux peut prendre environ 190 heures tandis que le système FAA ne prend que 120 heures.

La position de l'Agence est la suivante: l'objectif de la tâche ayant conduit au présent avis consistait à créer un système de licences adapté à la communauté de l'aviation civile. Il a été atteint avec la création de la licence B3 et de la licence L. De plus, la licence L a été divisée en une licence L limitée et une licence L complète afin de permettre aux personnels d'entretien moins expérimentés d'accéder à cette industrie dès lors que des normes raisonnables sont atteintes.

En outre, la définition européenne proposée pour LSA permet un aéronef nettement plus complexe que son homologue américain. Cela signifie qu'il n'est pas possible de simplement comparer la durée de la licence L avec la durée de la licence FAA.

Créer une licence spécifique pour LSA entraînerait une charge supplémentaire pour les autorités nationales, et il serait plus difficile pour les détenteurs de licence LSA de travailler sur d'autres aéronefs de moins de 1 000 Kg (ils devraient obtenir une licence L distincte). L'Agence estime que cette charge ne se justifie pas, sachant que nous parlons d'un éventuel gain de quelques heures de formation.

Retours relatifs à l'entretien des composants :

- (18) «Europe Air Sports» a recommandé d'exempter les parachutes ETSO des exigences Partie-66 et de se soumettre aux règlements nationaux.

L'Agence souligne que c'est déjà actuellement le cas. L'entretien des parachutes ETSO est considéré comme «entretien des composants» et, en tant que tel, 66.A.200 fait référence aux règles nationales.

- (19) «L'Administration de l'aviation civile suédoise» a demandé des éclaircissements sur la manière dont est classé l'entretien effectué sur les groupes moto propulseurs électriques et les turboréacteurs installés sur les planeurs.

La position de l'Agence est la suivante: la maintenance effectuée sur le système d'interface de groupe motopropulseur, de rentrée du train et d'alimentation est considérée comme de la maintenance d'aéronef et peut être fournie avec la licence L (cette question est couverte par les modules L7.9 et L7.10 de l'appendice VII de la Partie-66). Cependant, l'entretien effectué sur le groupe motopropulseur lui-même est considéré comme «entretien des composants» et, en tant que tel, 66.A.200 fait référence aux règles nationales.

Retours reçus de l'Administration de l'aviation civile néerlandaise en rapport avec les réponses fournies dans le CRD2008-03:

- (20) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» a déclaré que l'expérience concernant l'exploitation d'aéronefs requise en 66.A.30 peut être obtenue auprès d'un organisme de maintenance (par exemple Partie-145, sous-partie F, FAR 145) ou sous la supervision de personnels de certification indépendants.

L'Agence est d'accord avec ce commentaire. Du matériel AMC sera ajouté.

- (21) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» a demandé pourquoi un taux d'achèvement de 80 % a été introduit pour les ballons et les dirigeables dans l'AMC 66.A.30(a)6 et 7.

L'Agence a introduit ce taux de 80 % parce que le tableau relatif aux ballons et dirigeables figurant dans l'appendice II de l'AMC de la Partie-66 a été élaboré en incluant un nombre d'éléments plus faible que celui des autres aéronefs. L'Agence a estimé que ces 80 % étaient importants afin de garantir que le candidat acquière l'expérience appropriée.

- (22) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» n'est pas d'accord avec la position de l'Agence, à savoir ne pas inclure dans la liste des qualifications type (appendice I de l'AMC de la Partie-66) le type de licence (B1, B3, L) applicable à chaque qualification en considérant le poids de l'aéronef.

La position de l'Agence est la suivante: ce n'est pas possible car le même modèle d'aéronef, équipé de différentes options client, peut nécessiter une licence différente. Le poids de l'aéronef est propre à chaque immatriculation d'aéronef. Ce poids figure sur le Manuel de vol, qui doit impérativement se trouver à bord de l'aéronef.

- (23) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» a demandé d'imposer le même âge minimum pour le personnel de certification dans les organismes de maintenance Partie-

145 (21 ans actuellement) et dans les organismes de maintenance sous-partie F (18 ans actuellement).

L'Agence fait remarquer que la condition d'avoir 21 ans minimum est applicable uniquement au personnel de certification dans les organismes Partie-145 compte tenu de la complexité supérieure de l'organisme et des procédures associées. Toutefois, pour les organismes de maintenance sous-partie F, l'Agence considère que la limite fixée à 18 ans est raisonnable.

- (24) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» a fait valoir le fait que la réponse au commentaire 22 du CRD2008-03 devrait inclure la possibilité d'effectuer des «tâches de maintenance complexes» non seulement par les organismes de maintenance sous-partie F, mais également par les organismes Partie-145.

L'Agence est d'accord avec ce commentaire. Néanmoins, il n'est pas nécessaire de modifier la règle ou le matériel AMC/GM dans la mesure où ce point est suffisamment clair dans le texte actuel. M.A.801 ne s'appliquant pas aux aéronefs mis en service en vertu de la Partie-145 (se reporter à M.A.801(a)), cela explique le fait que M.A.801(b) se réfère uniquement aux organismes de maintenance sous-partie F. Un organisme de maintenance Partie-145 peut bien entendu effectuer de telles tâches.

- (25) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» a donné son avis selon lequel, jusqu'à présent, si pour différentes sous-catégories de licences à l'intérieur d'un module particulier de l'appendice I de la Partie-66, le thème/niveau était identique, cela signifiait des exigences identiques, ce qui simplifiait le classement. Par conséquent, elle s'oppose à l'introduction dans certains modules de la phrase «*Dans le cas de la catégorie B3, la portée de ce Module reflétera la technologie des avions appartenant à cette catégorie*».

L'Agence est d'accord avec ce commentaire.

Par conséquent, des modules distincts 7B, 9B, 11C et 17B ont été créés pour la licence B3 et les modules actuels 7, 9 et 17 ont été renommés 7A, 9A et 17A afin de garantir que même lorsque le niveau de formation (niveaux 1, 2 ou 3) de certains thèmes est le même que pour la B1.2, le contenu de la formation n'est pas identique. En fait, le contenu du cours pour la licence B3 doit être élaboré en tenant compte de la complexité moins importante de l'environnement technologique et de maintenance dans cette catégorie d'aéronefs. Autrement, il serait impossible d'obtenir la réduction souhaitée de la durée de formation (1 000 heures).

- (26) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» a déclaré que la qualification «aéronef à base de bois» ne comprend toujours pas la combinaison d'ailes en bois avec fuselage de tuyauterie métallique.

L'Agence a reformulé le sous-module L4.1 à l'appendice VII de la Partie-66 afin de préciser que la formation couvre toute combinaison de bois / tuyauterie métallique et structures en tissu.

L'Agence a également modifié le point 66.A.1(d) qui se lit comme suit:

«Les qualifications "cellule à base de bois", "aéronef à base de bois" et "planeur à base de bois", couvrent également la combinaison de structures en bois avec des tuyaux métalliques et du tissu».

- (27) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» a déclaré que, même si la licence B3 ne comprend pas de sous-catégorie A, le détenteur de licence B3 peut certifier des tâches mécaniques simples sur des avions non-pressurisés de moins de 2 000 Kg.

L'Agence est d'accord avec ce commentaire et c'est ce que le point 4 du GM 66.A.20(a) visait à clarifier dans le CRD2008-03.

- (28) «L'Administration de l'aviation civile néerlandaise» a proposé de modifier le titre du point 66.A.45 pour faire référence également aux «restrictions de qualification B3».

L'Agence est en partie d'accord avec la proposition excepté le fait qu'elle ne peut pas être spécifique à la licence B3 (se reporter au CRD2007-07 avec les restrictions valables également pour la licence B1.2 pour les aéronefs du Groupe 3). Le titre de 66.A.45 a été modifié en conséquence.