



PARECER N.º 04/2009

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 11 de Dezembro de 2009

sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas

«Licenças de manutenção aeronáutica para aeronaves não complexas»

I. Generalidades

1. O presente parecer tem por finalidade propor à Comissão a alteração do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão¹. As razões desta actividade legislativa encontram-se descritas adiante neste documento.
2. O presente parecer foi adoptado de acordo com o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»)², em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008³ («Regulamento de Base»).

II. Processo de consulta

3. Embora o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 já estabeleça no seu anexo III (parte 66) um sistema de licenciamento para pessoal responsável pela certificação, durante a revisão da parte M relativamente às aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial (tarefa M.017) e também em virtude da consulta realizada através do processo A-NPA14/2006, um número significativo de partes interessadas manifestaram a sua preocupação pelo facto de o actual sistema de licenciamento não estar adaptado à menor complexidade das pequenas aeronaves de aviação geral.
4. Para tratar desta questão, a Agência criou tarefa legislativa 66.022 e o correspondente grupo de redacção, composto por representantes das autoridades nacionais e de associações da indústria das aeronaves ligeiras e muito ligeiras. O objectivo era avaliar a situação, apresentar uma proposta e desenvolver orientações para emitir um parecer destinado a modificar a parte 66 e/ou uma decisão para modificar os AMC (métodos de conformidade conexos) para esta parte relacionados com as especificações técnicas 66-022.
5. Durante a sua elaboração, o grupo centrou o seu trabalho nas licenças que abrangem a estrutura, o grupo motopropulsor e os sistemas eléctricos, bem assim como algumas prerrogativas aviónicas limitadas. O equivalente a uma licença B2 adaptada ao contexto das aeronaves de utilização geral não foi analisado pelo grupo e será objecto de uma futura acção legislativa (tarefa 66.027).
6. Com base no contributo dado pelo grupo de redacção, a Agência emitiu o anúncio de proposta de alteração NPA 2008-03 em 28 de Março de 2008 no seu sítio Web em: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

¹ Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão de 20 de Novembro de 2003 relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 315 de 28.11.2003, p. 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1056/2008 da Comissão de 27 de Outubro de 2008 (JO L 283 de 28.10.2008).

² Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação. EASA MB 08-2007 de 11.06.2007 («Procedimento de Regulamentação»).

³ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE do Conselho (JO L 79 de 19.03.2008, p. 1).

7. À data limite de 28 de Junho de 2008, a Agência tinha recebido 177 observações de 39 autoridades aeronáuticas nacionais, organizações profissionais e organizações privadas/particulares.
8. Para rever estas observações, a Agência criou um grupo de análise, composto pelos membros do grupo de trabalho 66.022 e por mais uma pessoa da área da normalização e certificação (Agência), bem como uma pessoa do sector que havia manifestado uma opinião discordante em relação ao NPA2008-03. Na sequência desta análise, a Agência publicou, em 16 de Setembro de 2009, o CRD2008-03, que continha as respostas a cada observação e o texto proposto para a norma e para os AMC/GM (métodos de conformidade conexos e materiais de orientação).
9. É importante notar que o grupo de análise levou também em conta nessa altura as observações recebidas durante a consulta do NPA2007-07, sobretudo as relacionadas com «a categoria de tipo e as qualificações por grupo».
10. Depois da publicação do CRD2008-03, a Agência organizou em 29 de Outubro de 2009 um *workshop* em Colónia para explicar o seu teor e ajudar as partes interessadas a compreenderem a proposta antes da apresentação de reacções.
11. Em virtude da consulta externa do CRD2008-03, concluída em 16 de Novembro de 2009, a Agência recebeu reacções de:
 - 5 autoridades competentes: *AustroControl* da Áustria, AAC dos Países Baixos, AAC da Suécia, AAC do Reino Unido e DGAC da França;
 - 11 organizações e associações: *British Gliding Association*, *European Gliding Union*, *Danish Soaring Association* (DSvU), *Europe Air Sports*, *Deutsche Aeroclub*, *European Sailplane Manufacturers*, *Finnish Aeronautical Association*, *Light Aircraft Association of the Czech Republic*, *Flightdesign*, *Royal Danish Aeroclub* e *Dutch Gliding Association*.
 - 1 particular.

Estas reacções são analisadas em pormenor no anexo.

III. Conteúdo do parecer da Agência

12. O presente parecer tem em conta, na medida do possível, as sugestões apresentadas pelos vários intervenientes que participaram na consulta e reagiram ao CRD.
13. Tendo em consideração a hierarquia das regras da EASA, o presente parecer apenas aborda as alterações propostas pela Agência aos regulamentos da Comissão aplicáveis (parte 145, parte 66 e parte 147). Os métodos de conformidade conexos (AMC) e os materiais de orientação (GM), descritos em pormenor no CRD, só podem ser e serão criados pela Agência quando os regulamentos supramencionados tiverem sido aprovados pela Comissão. Deve, no entanto, ficar claro que as medidas apresentadas neste parecer devem ser lidas em conjunto com os referidos AMC e GM como parte de um pacote acordado.

a) licença B3

14. A primeira acção adoptada pela Agência é a proposta de uma nova licença B3, idêntica à B1.2 mas com requisitos simplificados adaptados à menor complexidade das aeronaves ligeiras com motor de pistão da aviação geral.
15. Esta licença B3 proposta pela Agência aplica-se a «aeronaves não pressurizadas com motor de pistão com uma massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou inferior a 2000 kg». Embora inicialmente no NPA2008-03 esta licença fosse também aplicável a planadores e planadores motorizados, a Agência decidiu eliminar esta possibilidade pelas seguintes razões:
- Os planadores e planadores motorizados já estão abrangidos pela licença L;
 - A intenção é que a licença B1.2, que não abrange os planadores e planadores motorizados, inclua automaticamente a licença B3. Isto só será possível se a licença B3 não incluir os planadores e planadores motorizados.

No entanto, e com base nas reacções recebidas durante a consulta do CRD2008-03, a Agência propôs que se autorizassem os titulares de licenças B1.2 e B3 a obterem, sem exigência de outros requisitos, uma licença L total com as qualificações «aeronave de madeira», «aeronave em material compósito» e «aeronave em metal», desde que a licença B1.2/B3 não inclua uma limitação quanto ao correspondente material da estrutura (consultar a versão modificada dos pontos 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 e apêndice IV da parte 66). Tal permitirá que os actuais titulares de licenças B1.2 e B3 emitam certificados de aptidão para o serviço em planadores e planadores motorizados.

16. As prerrogativas desta licença incluem a estrutura da aeronave, grupo motopropulsor e sistemas mecânicos e eléctricos, bem como sistemas aviónicos limitados, sendo similares às prerrogativas da licença B1.2, excepto no que se refere ao tipo de aeronave abrangido e ao facto de a licença B3 não incluir qualquer subcategoria A.
17. Os requisitos em matéria de conhecimentos básicos e de exame para a licença B3 foram incluídos nos actuais apêndices I e II à parte 66. No caso das avaliações, garantiu-se que o número de perguntas para cada módulo será sempre um múltiplo de 4, para cumprir o critério da nota mínima de aprovação de 75%.
18. Nos casos em que uma entidade da parte 147 ministrará um curso de conhecimentos básicos de tipo B3, a duração do curso será de 1000 horas, tal como referido no apêndice I da parte 147. Esta duração corresponde a metade das 2000 horas necessárias para o curso B1.2 e justifica-se porque:
- O nível de formação para as diferentes áreas foi reduzido em relação ao B1.2 em virtude da menor complexidade das aeronaves abrangidas;
 - Foram criados os módulos 7B, 9B, 11C e 17B para a licença B3 e os actuais módulos 7, 9 e 17 foram rebaptizados 7A, 9A e 17A. Procedeu-se deste modo para garantir que, mesmo quando o nível de formação (níveis 1, 2 ou 3) é o mesmo, para algumas áreas e para B1.2, tal não signifique que o teor da formação será o mesmo. De facto, os conteúdos do curso para a licença B3 devem ser desenvolvidos considerando a menor complexidade da tecnologia e manutenção desta categoria de aeronaves.
19. A criação de módulos separados para a licença B3 significa que os módulos 7B, 9B, 11C e 17B não podem ser automaticamente considerados como equivalentes aos módulos 7A, 9A, 11A, 11B e 17A que lhe correspondem no alargamento de uma licença B3 já existente a outras categorias/subcategorias, ainda que a formação apresente o mesmo nível. Trata-se de uma

consequência do objectivo principal desta tarefa, que consistia em criar uma licença com requisitos de formação significativamente menores do que os existentes para a licença B1.2.

20. Os requisitos relativos à experiência básica (66.A.30) foram mantidos idênticos aos da licença B1.2, variando de 1 a 3 anos consoante a formação técnica anteriormente recebida pelo candidato.
21. O apêndice IV da parte 66 foi modificado de modo a incluir o período de experiência adicional exigido para alargar uma licença B3 a outras categorias/subcategorias, ou para alargar uma categoria/subcategoria já existente a uma licença B3.
22. Para usufruir das competências de certificação, a licença B3 deve ser completada com a qualificação «*aeronaves não pressurizadas com motor de pistão com uma massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou inferior a 2000 kg*». Esta qualificação é atribuída com base na demonstração de uma experiência adequada, que será explicada de uma forma mais detalhada no correspondente material dos métodos de conformidade conexos como significando:
 - 50% das tarefas do apêndice II aos métodos de conformidade conexos (AMC) aplicáveis a esta qualificação;
 - Sob a supervisão de pessoal de certificação autorizado.
23. No entanto, esta qualificação será sujeita às seguintes limitações se o requerente não puder demonstrar experiência adequada nestas áreas:
 - Aeronaves com estrutura em madeira;
 - Aeronaves com estrutura em tubos metálicos cobertos por tela;
 - Aeronaves com estrutura em metal;
 - Aeronaves com estrutura em material compósito.

É importante referir, neste contexto, que no NPA2008-03 o número de limitações era superior, incluindo também limitações:

- ao trem de aterragem retráctil;
- à hélice de passo variável;
- ao motor sobrealimentado;
- ao motor eléctrico e/ou a reacção (em planadores motorizados);
- ao sistema de controlo electrónico do motor e sistema doseador de combustível (FADEC).

Contudo, estas limitações adicionais foram retiradas da proposta final, em coordenação com o grupo de análise correspondente ao NPA2007-07, no qual tinham sido introduzidas limitações semelhantes para aeronaves dos grupos 2 e 3 (tarefa 66.009).

As razões para retirar as limitações relacionadas com estes sistemas são as seguintes:

- Poderia questionar-se a razão pela qual estes sistemas haviam sido seleccionados e não outros;
- O sistema para averbar e retirar as limitações poderia sobrecarregar significativamente as autoridades competentes e titulares de licenças;
- No entanto, o titular da licença deve ainda respeitar todos os requisitos em matéria de conhecimentos básicos e de experiência.

Além disso, e como medida de compensação, será introduzida uma disposição no parecer resultante do CRD2007-07, no ponto 66.A.20(b), com material adicional dos métodos de conformidade conexos, de forma a deixar perfeitamente claro que o pessoal de certificação

não pode exercer prerrogativas sem dispor de competências relativamente à aeronave em questão. Tal facto reforça a actual responsabilidade da entidade de manutenção ou do pessoal de certificação independente, de modo a garantir esta competência antes de declarar apta para serviço uma aeronave.

24. As limitações averbadas na licença:

- Significam «exclusões» das competências de certificação;
- Afectam toda a aeronave. Nada pode ser considerado apto para serviço na aeronave, excepto tarefas de manutenção efectuadas por pilotos-proprietários;
- Podem ser anuladas por:
 1. Demonstração de experiência adequada (será explicada pormenorizadamente nos métodos de conformidade conexos), ou
 2. Avaliação prática efectuada pela autoridade competente.

O ponto 66.B.115 foi alterado em consonância para incluir os requisitos para que a autoridade competente anule as limitações (para além das resultantes da conversão de qualificações nacionais nos termos do ponto 66.A.70).

25. No apêndice V à parte 66, os formulários 19 (formulário de requerimento) e 26 (exemplo de formato de licença) foram alterados para reflectir as novas categorias de licenças (tanto a licença B3 como a licença L). O formulário 26 foi dividido no formulário 26A (todas as licenças excepto a L) e formulário 26B (licença L).

26. O apêndice II à parte 147 foi alterado para passar a incluir os cursos básicos para as novas categorias de licenças (a B3 e a L).

b) Licença L

27. A segunda medida adoptada pela Agência é a proposta de uma nova licença L, com requisitos muito simplificados e aplicável a planadores, planadores motorizados, balões e à maioria dos aeróstatos. Esta medida irá normalizar o sistema de licenciamento de planadores, planadores motorizados, balões e aeróstatos, actualmente abrangidos pelas disposições nacionais, de forma a atingir um nível de segurança uniforme e aperfeiçoar o mercado comum. Os titulares destas licenças poderão trabalhar como responsáveis independentes pela certificação ou em qualquer entidade de manutenção aeronáutica aprovada e poderão certificar aeronaves registadas em qualquer Estado-Membro. Além disso, a licença L aplicar-se-á também a aeronaves com uma massa máxima à descolagem inferior a 1000 Kg.

28. A intenção da Agência ao seleccionar as aeronaves abrangidas pela licença L foi a seguinte:

- Aproveitar as categorias de aeronaves definidas no anúncio de proposta de alteração NPA2008-07 (tarefa MDM.032), onde está actualmente a ser definido um processo de certificação ELA1 e ELA2;
- Incluir todas as aeronaves elegíveis para o processo ELA1, assim como para o processo ELA2, à excepção de aeronaves com entre 1000 e 2000 Kg de massa máxima à descolagem e giroplanos ultraleves, excluídos em virtude de serem demasiado complexos para o programa simplificado definido para a licença L.

Tal significa que a licença L não abrangerá também os aeróstatos tripulados insuflados com gás não incluídos no processo ELA2.

29. No entanto, a Agência observa, nesta matéria, que é provável que o limite de 1000 Kg previsto no NPA2008-07 para o processo ELA1 seja modificado para 1200 Kg após a análise

das observações recebidas a esse anúncio de proposta de alteração. Se tal for o caso, o parecer emitido pela Agência na sequência do próximo documento de resposta às observações CRD2008-07 irá introduzir a mesma alteração nas limitações para a licença L.

30. A proposta licença L está dividida em dois níveis: L-restrita e L-total. A diferença entre as duas é que a L-restrita não autoriza a emissão de um certificado de aptidão para serviço após inspecções com um intervalo superior a 100 horas/um ano, ou após a execução de grandes reparações e amplas transformações. Trata-se de uma alteração que foi introduzida na sequência das reacções recebidas ao CRD2008-03.
31. Cada um destes níveis de licenças pode incluir diferentes qualificações, que podem ser seleccionadas pelo requerente consoante o domínio em que gostaria de exercer as suas competências de certificação. Estas qualificações estão especificadas no ponto 66.A.1(d).
32. Tal como acontece com a licença B3, o anúncio de proposta de alteração NPA2008-03 analisou a introdução das seguintes limitações na licença L se o requerente não puder demonstrar uma experiência adequada:
- Trem de aterragem retráctil;
 - Hélice de passo variável;
 - Motor sobrealimentado;
 - Motor eléctrico e/ou a reacção (em planadores motorizados);
 - Sistema de controlo electrónico do motor e sistema doseador de combustível (FADEC).

Contudo, estas limitações adicionais foram retiradas da proposta final, tal como aconteceu com a licença B3, em coordenação com o grupo de análise correspondente ao NPA2007-07, em que limitações semelhantes tinham sido introduzidas para aeronaves dos grupos 2 e 3 (tarefa 66.009).

As razões para retirar as limitações relacionadas com estes sistemas são as seguintes:

- Poderia questionar-se a razão por que foram seleccionados estes sistemas e não outros;
- O sistema para averbar e eliminar as limitações pode sobrecarregar significativamente as autoridades competentes e titulares da licença;
- No entanto, o titular da licença tem ainda que respeitar todos os requisitos em matéria de conhecimentos básicos e de experiência.

Além disso, e como medida de compensação, será introduzida uma disposição no parecer resultante do CRD2007-07, no ponto 66.A.20(b), com material adicional dos métodos de conformidade conexos, de forma a deixar perfeitamente claro que o pessoal de certificação não pode exercer prerrogativas sem dispor de competências relativas à aeronave em questão. Tal facto reforça a actual responsabilidade da entidade de manutenção ou do pessoal de certificação independente no sentido de garantir tal competência antes de declarar a aptidão para serviço de uma aeronave.

É óbvio que as limitações relacionadas com o material da estrutura (madeira, tubos de metal com tela, material compósito e metal) contempladas na licença B3 não se aplicam à licença L porque estes materiais já são de utilização limitada em virtude das qualificações averbadas na licença L.

Em virtude desse facto a licença L proposta pela Agência não contém quaisquer limitações.

33. As prerrogativas da licença L incluem a estrutura, grupo motopropulsor e sistemas mecânicos e eléctricos da aeronave, bem como sistemas aviônicos limitados. Esta licença L não pode ser alargada a qualquer outra categoria/subcategoria em virtude dos seus requisitos de qualificação serem muito simplificados. No entanto, tal não impede a autoridade competente de conceder créditos de exame se puder ser demonstrada uma equivalência nos termos do ponto 66.A.25(e).
34. Abordando agora os requisitos de formação e de exame, estes podem ser sintetizados do seguinte modo:
- Formação de acordo com o novo programa incluído no apêndice VII à parte 66. As matérias dependerão do nível da licença (restrita ou total) e das qualificações pretendidas pelo requerente, com um curso de qualificação único para uma licença L-restrita que pode ser concluído em 2 a 3 semanas. A formação pode ser substituída por experiência adicional;
 - Exame nos termos do novo apêndice VIII à parte 66, que não pode ser substituído por experiência.
35. Foram estabelecidos adicionalmente requisitos relativos à experiência nos pontos 66.A.30(a)6 e 7 que podem ser sintetizados do seguinte modo:
- Para a licença L-restrita:
 1. Seis meses para os requerentes que tenham seguido a formação prevista no apêndice VII e obtido aprovação no exame referido no apêndice VIII;
 2. Um ano para os candidatos que tenham obtido aprovação no exame previsto no apêndice VIII mas não tenham realizado a formação.
 - Para a licença L total é exigido um ano de exercício das prerrogativas previstas na licença L restrita.

c) Disposições de conversão e transição

36. Embora a nota explicativa do NPA2008-03 referisse que não estava previsto um processo para a conversão das qualificações nacionais em novas licenças B3 e L, o número muito significativo de observações recebidas durante o processo de consulta do NPA que se opunham a esta abordagem e justificavam adequadamente a necessidade de tal conversão levou a Agência a permiti-lo. Estas conversões podem ser realizadas seguindo o processo já existente e descrito em 66.A.70.
37. A conversão, logo que realizada, irá permitir que seja emitida ao pessoal de certificação existente uma licença B3 ou L com base nas prerrogativas concedidas antes da entrada em vigor do novo regulamento.
38. Além disso, e para facilitar ainda mais a transição para o novo sistema por parte das aeronaves em que as actuais disposições permitem a utilização de qualificações nacionais (em aeronaves que não sejam aviões ou helicópteros), foi introduzido um novo n.º 8 no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, autorizando a coexistência da licença L com as qualificações nacionais durante 3 anos após a entrada em vigor do novo regulamento. Decorrido este período, a licença L será a única a ser aceite (podendo ser obtida mediante conversão ou cumprimento dos novos requisitos para a sua emissão).
39. A Agência regista, neste contexto, que o NPA2008-03 previu um período de transição de 5 anos porque não estava previsto um processo de conversão. Como consequência, todas as pessoas que requeressem a licença L teriam necessitado de cumprir todas as qualificações

decorrentes dos novos requisitos (formação/exame/experiência) e considerou-se que para tal seria razoável um período de 5 anos. Contudo, nesta proposta final, e tal como explicado supra, foi introduzida a conversão das qualificações nacionais existentes, o que significa que todas estas pessoas não necessitam de seguir o processo de formação/exame/experiência. Por conseguinte, o período de transição foi reduzido para 3 anos e a Agência considera-o suficiente para que as autoridades competentes ponham em prática o novo sistema de licenciamento.

40. Por último, é importante notar que existem ainda algumas situações em que as aeronaves que não sejam aviões ou helicópteros não são abrangidas pela licença L. É o que se verifica nos seguintes casos:

- Os aeróstatos que não são abrangidos pela licença L em virtude da sua complexidade;
- O trabalho em sistemas aviónicos para aeronaves que não sejam aviões e helicópteros.

Tal significa que, nestes casos, se continuarão a aplicar as disposições relevantes dos Estados-Membros (66.A.100).

No entanto, e no caso específico do trabalho em sistemas aviónicos, esta questão será abordada, tal como explicado supra, numa futura acção legislativa (tarefa 66.027).

IV. Avaliação do impacto legislativo

41. A avaliação do impacto legislativo encontra-se na integra no NPA 2008-03.

Colónia, 11 de Dezembro de 2009.

P. GOUDOU Director Executivo

ANEXO: reacções ao documento de resposta às observações CRD2008-03**Reacções relacionadas com o processo de conversão das qualificações do pessoal de certificação em aviação geral:**

- (1) As associações *European Sailplane Manufacturers, European Gliding Union, British Gliding Association, Europe Air Sports, Danish Soaring Association, Royal Danish Aeroclub* e um particular manifestaram a sua preocupação sobre a forma como as disposições de conversão referidas no ponto 66.A.70 irão ser aplicadas pelas diferentes autoridades nacionais e solicitaram à Agência que o regulamento garanta a transferência total das competências do pessoal de certificação nacional já existente para as licenças correspondentes da parte 66.

Nesta matéria, a Agência observa que a política seguida no que se refere ao ponto 66.A.70 de comparar as normas de qualificação nacionais com as normas da parte 66 não sofreu modificações e irá continuar a ser aplicada como até agora.

Simultaneamente, a Agência entende que, para além da política já seguida, é adequado aplicar uma abordagem específica à conversão das qualificações no domínio da aviação geral (aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial para além das aeronaves de grandes dimensões), com base na política para a aviação geral da AESA, sujeita à introdução de um conjunto de limitações mais exigentes.

Tal abordagem permitiria ao titular da licença continuar a executar as mesmas operações de manutenção que tinha sido legalmente autorizado a realizar nos termos do sistema nacional.

Logo que for emitida a licença convertida para a parte 66, esta ficará totalmente sujeita a essa parte 66. Por conseguinte, se o titular pretender alargar o âmbito da sua licença convertida para a parte 66, de modo a poder certificar outras operações de manutenção, será necessário cumprir plenamente as disposições da parte 66, o que significa que deverão também ser respeitadas todas as diferenças entre a anterior qualificação nacional para a certificação e a parte 66.

O resultado da conversão e o tipo de limitações a impor relativamente à licença nos termos da parte 66 apenas podem ser determinados por cada Estado-Membro, dadas as diferenças existentes entre os sistemas de licenciamento nacionais dos Estados-Membros. Tal determinação deve ser feita numa abordagem casuística e com base em considerações de segurança. Para se conseguir este objectivo deverão ser consideradas não só as tarefas concretas que o requerente tinha o direito de executar no âmbito do sistema nacional mas também as condições que rodeavam a execução dessas tarefas, designadamente o sistema de gestão e os processos de organização no quadro dos quais o requerente executava as suas tarefas.

A consideração destes factores poderia conduzir a limitações diferentes das especificamente associadas a sistemas ou estruturas da aviação, como por exemplo:

- Só válida na organização XXXX;
- Só válida para aviões monomotores de pistão Cessna;
- Só válida para o Cessna 172;
- Só válida para o Cessna 172, registo XXXX.

É também importante notar o seguinte:

- A limitação «válida para aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial» deve estar sempre presente;
- Independentemente de quaisquer outras limitações, a licença não é válida para aeronaves de grandes dimensões.

A Agência irá elaborar material de tipo AMC/GM (métodos de conformidade conexos/materiais de orientação) para explicar esta abordagem específica na aviação geral.

- (2) O *Deutsche Aeroclub* observou que, no sistema germânico, o pessoal com uma licença de manutenção emitida pelo *Deutsche Aeroclub* assina as tarefas executadas e declara a aeronave apta a voar. Contudo, referiram que esta manutenção não é avaliada e a aeronave não é formalmente declarada apta a voar (pelo pessoal da *Prüfer Klasse 3*) até à avaliação anual da aeronavegabilidade. Como consequência, solicitaram uma mudança no ponto 66.A.70 por recearem que, com a actual redacção, a sua autoridade competente não converta as qualificações dos titulares destas licenças.

A posição da Agência é que, se as qualificações destes titulares de licenças tiverem força legal suficiente para atestar que a manutenção realizada foi devidamente executada e que a aeronave está, nesta matéria, apta a voar, estas qualificações serão consideradas como «qualificações do pessoal de certificação» e serão sujeitas ao processo de conversão previsto no ponto 66.A.70. Tal acontecerá independentemente de o titular da licença ter, na realidade, declarado aptas aeronaves e de haver eventualmente necessidade de um *Prüfer Klasse 3* assinar posteriormente uma avaliação da aeronavegabilidade.

No Regulamento (CE) n.º 2042/2003, o processo de manutenção e o processo de avaliação da aeronavegabilidade estão completamente separados. O pessoal de certificação apenas participa na declaração de aptidão após manutenção. Por conseguinte, as «qualificações do pessoal de certificação» descritas no ponto 66.A.70 são completamente independentes do processo de avaliação da aeronavegabilidade.

- (3) A DGAC de França solicitou uma clarificação quanto à data de referência para o processo de conversão no que se refere ao parágrafo do ponto 66.A.70 onde se pode ler que «os titulares de uma qualificação de pessoal de certificação, válida num Estado-Membro e emitida antes da data de entrada em vigor das disposições da presente parte...».

A Agência irá introduzir material AMC/GM para deixar claro que a «data de entrada em vigor» é a seguinte:

- No caso da licença B3, a data de entrada em vigor será a do presente Regulamento que introduz alterações;
- No caso dos planadores, planadores motorizados, balões e aeróstatos abrangidos pela licença L, nos termos do ponto 66.A.1 (d), 3 anos após a entrada em vigor do presente Regulamento que introduz alterações (ver artigo 7.º, n.º 8). Para os aviões com peso inferior a 1000 Kg e também abrangidos pela licença L, a data aplicável será a mesma a aplicar à licença B3 supramencionada.

- (4) Várias reacções deixaram transparecer algumas ideias erróneas sobre o processo de conversão.

Sobre esta matéria a Agência gostaria de apresentar os seguintes esclarecimentos:

- O processo de conversão para a licença L não está relacionado com o período de transição de 3 anos previsto no artigo 7.º, nº 8. O processo de conversão transfere uma qualificação nacional já existente para uma licença nos termos da parte 66 que pode ser usada posteriormente e não tem qualquer outra data de validade que não o processo habitual de revalidação ao fim de 5 anos. No período de transição de 3 anos é estabelecido um período em que a qualificação nacional poderá ainda ser usada;
- As conversões são sempre realizadas pelas autoridades competentes;
- As conversões não constituem um processo voluntário para as autoridades competentes. A conversão é um processo obrigatório que deve ser realizado por requerimento de qualquer titular de uma qualificação de responsável pela certificação que seja válida num Estado-Membro;
- Não é necessário um exame para se realizar a conversão de uma qualificação nacional. Os exames são apenas necessários para anular eventuais limitações introduzidas durante a conversão e constituem uma opção à disposição do titular da licença.

Reacções relacionadas com o período de transição de 3 anos previsto no artigo 7.º, número 8:

- (5) A *European Sailplane Manufacturers* considerou o período de transição de 3 anos demasiado curto.

A Agência regista, neste contexto, que o NPA2008-03 previu um período de transição de 5 anos porque não estava previsto um processo de conversão. Como consequência, todas as pessoas que requeressem a licença L teriam de cumprir na íntegra as qualificações de acordo com os novos requisitos (formação/exame/experiência). Contudo, nesta proposta final foi introduzida a conversão das qualificações nacionais existentes, o que significa que todas estas pessoas não necessitam de realizar o processo de formação/exame/experiência. Por conseguinte, o período de transição foi reduzido para 3 anos, o que a Agência considera como suficiente para que as autoridades competentes ponham em prática o novo sistema de licenciamento.

Reacções relacionadas com as prerrogativas da licença B3:

- (6) A *European Sailplane Manufacturers* solicitou que a licença B3 incluísse prerrogativas para os planadores e planadores motorizados, ou, em alternativa, uma forma muito acessível de o titular de uma licença B3 obter uma licença L.

A Agência não é favorável a que se incluam estas prerrogativas na licença B3 pelas seguintes razões:

- Não seria possível a licença B1.2 incluir automaticamente a B3, a menos que a B1.2 incluísse também as prerrogativas para planadores e planadores motorizados.

Contudo, tal afectaria também a definição da licença B1.2 porque não se aplicaria apenas a aviões (um planador não é um avião);

- Poderia dar a impressão que adquirir experiência com planadores seria suficiente para obter a qualificação «aeronaves não pressurizadas com motor de pistão com uma massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou inferior a 2000 Kg» na licença B3 (descrita no ponto 66.A.45(i)), ou a qualificação do Grupo 3 na licença B1.2 (descrita no CRD2007-07).

No entanto, e uma vez que a Agência é favorável ao aumento do número de pessoas autorizadas a certificar planadores e planadores motorizados, propôs que se autorizassem os titulares de licenças B1.2 e B3 a obterem, sem serem exigidos outros requisitos, uma licença L-total com as qualificações «aeronave de madeira», «aeronave em material compósito» e «aeronave em metal», desde que a licença B1.2/B3 não inclua uma limitação quanto ao correspondente material da estrutura (consultar a versão modificada dos números 66.A.25(d) e 66.A.30(a)8 e o apêndice IV à parte 66). Tal permitirá que os actuais titulares de licenças B1.2 e B3 emitam certificados de aptidão para serviço em planadores e planadores motorizados.

Serão emitidos AMC/GM pela Agência para esclarecer que, se um titular de uma licença B1.2 / B3 pretender obter uma licença L com qualificação para «aeronave de madeira», a frase «desde que a licença B1.2/B3 não preveja qualquer limitação ao correspondente material da estrutura» significará que não contém tanto a limitação «aeronave de madeira» como a limitação «aeronave com tubos de metal e tela».

Reacções relacionadas com as limitações da licença B3:

- (7) «A AAC do Reino Unido e a *AustroControl* da Áustria declararam que, para a licença L, a qualificação «aeronave de madeira» abrange os tubos de metal e tela. Contudo, existem limitações separadas para as «aeronaves de madeira» e «aeronaves com tubos de metal e tela» nas licenças B3 e B1.2.

A Agência salienta que se trata aqui de assuntos diferentes:

- No caso da licença L estamos a falar de qualificações e não de limitações. Todos os titulares de licenças com uma qualificação para «aeronave de madeira» devem ter recebido a formação incluída no módulo L4, que inclui a combinação de uma estrutura de madeira com tubos de metal e tela;
- No caso das licenças B3 e B1.2 estamos a falar de limitações que podem ser eliminadas com a experiência. No entender da Agência é preferível manter estas limitações separadas para se poder suprimir uma ou outra no caso de a pessoa não possuir experiência numa das estruturas.

- (8) A AAC dos Países Baixos e a AAC da Suécia solicitaram um esclarecimento sobre o que significa «limitação», e designadamente se tal significa uma actividade que pode ser certificada ou não.

A Agência concorda que existem algumas incoerências no Regulamento. Por exemplo:

- O ponto 66.B.305 alude aos «exames (necessários) para assegurar a conversão para a licença de manutenção aeronáutica sem limitações», o que significa que a limitação se refere a tarefas que não podem ser certificadas;

- O ponto 15 na licença em conformidade com a parte 66 (apêndice V à parte 66) prevê que «caso não haja limitações aplicáveis, a página relativa às «LIMITAÇÕES» será emitida com a indicação da menção «sem limitações»». Tal significa, mais uma vez, que a limitação se refere a tarefas que não podem ser certificadas;
- A parte 145 usa as limitações para restringir o âmbito das actividades, o que significa que a limitação se refere a tarefas que podem ser certificadas.

Embora a Agência tenha decidido reiterar que as limitações averbadas numa licença B3 são tarefas que não podem ser certificadas, concordamos que, em determinados casos, pode ser mais prático referir tarefas que podem ser certificadas, por exemplo quando as prerrogativas são muito reduzidas comparadas com as tarefas que não são autorizadas. Nesses casos, não é prático enumerar todas as tarefas que não podem ser certificadas.

Poderá ser necessária uma nova actividade legislativa no futuro para resolver todas estas incoerências.

Reacções relacionadas com as prerrogativas da licença L:

- (9) A *British Gliding Association*, a *Dutch Gliding Association* e a *European Gliding Union* solicitaram que as «inspecções anuais» fizessem parte das prerrogativas da L-restrita. Além disso, a AAC da Suécia solicitou que os níveis da L-restrita e L-total fossem fundidos num só nível.

A posição da Agência é que os dois níveis são ainda necessários para permitir que o pessoal de manutenção menos experimentado aceda a este sector logo que cumprir algumas normas razoáveis. Contudo, as suas competências serão proporcionais à experiência e conhecimentos básicos adquiridos.

No entanto, a Agência decidiu permitir aos titulares da licença L-restrita que realizassem inspecções anuais e inspecções das 100 horas. Para isso, os módulos L4.5, L5.7, L6.7 e L8.14 do apêndice VII à parte 66, que são aplicáveis à licença L-restrita, foram modificados para passarem a incluir as inspecções das 100 horas e as inspecções anuais. Além disso, o módulo L9 intitulado «Processos de inspecção física» foi mudado do programa da L-total para a L-restrita.

- (10) A *British Gliding Association*, a *European Gliding Union* e a *AustroControl* da Áustria manifestaram a sua preocupação sobre a forma como o trabalho na aviónica de planadores irá ser declarado apto para o serviço.

Relativamente a esta questão, a Agência analisou e rejeitou as seguintes opções:

- Incluir na licença L todas as prerrogativas para os sistemas de aviónica. Porém, tal não seria possível nesta fase porque o programa contido no apêndice VII à parte 66 não abrange estes sistemas;
- Alargar as prerrogativas da licença B2 aos planadores, balões e aeróstatos. Porém, tal não resolveria o problema da comunidade de trabalhadores da aviação geral porque são muito poucos os titulares de licença B2 que estariam aptos a trabalhar neste domínio. Além disso, seria necessária uma redefinição das qualificações para a licença B2.

Por conseguinte, a opção final da Agência foi manter sujeito às legislações nacionais (66.A.100) o trabalho em sistemas aviónicos para aeronaves que não aviões e

helicópteros, e realizar mais acções legislativas (tarefa 66.027) para desenvolver um sistema de licenciamento para técnicos de sistemas aviónicos que estejam adaptados à aviação geral.

No entanto, a licença L permite ainda declarar a aptidão para serviço nas seguintes tarefas (66.A.20(a)5):

- Trabalho em qualquer sistema aviónico que requeira testes simples para provar a sua aptidão para serviço e não requeira a resolução de problemas;
- Trabalho em sistemas de rádio, comunicações e respondedores se a qualificação «Radiocomunicações/Respondedores» for averbada na licença L-total.

(11) Várias reacções deixaram transparecer algumas ideias erróneas sobre as prerrogativas da licença L.

Sobre esta matéria a Agência gostaria de fazer os seguintes esclarecimentos:

- A licença L não contém categorias de tipos de aeronave ou motor e, por conseguinte, não é necessária uma formação sobre tipos ou um exame sobre tipos de aeronaves ou motores. Não é necessária a participação dos fabricantes;
- As diferentes qualificações contidas numa licença L são obtidas logo que os requisitos em matéria de conhecimentos básicos e de experiência são cumpridos;
- A categoria «grupos motopropulsores» averbada na licença L-restrita permite considerar como apto para serviço qualquer motopropulsor em que tenham sido realizados trabalhos e que esteja montado numa aeronave abrangida pela licença L;
- A mesma pessoa pode possuir uma qualificação para a estrutura e outra qualificação para o grupo motopropulsor. A formação que abrange as duas qualificações tem aproximadamente a duração de 1 mês e, apesar disso, não é obrigatória, sendo suficiente a conclusão satisfatória dos exames correspondentes.

A Agência irá elaborar material AMC/GM adicional.

Reacções relacionadas com os requisitos relativos aos conhecimentos básicos para a licença L (66.A.25(b)):

(12) A *British Gliding Association* manifestou a sua preocupação de que não surgissem entidades da parte 147 suficientes para dar formação básica na licença L e solicitou que as associações desportivas nacionais que gozam da confiança das suas autoridades competentes possam continuar a desempenhar estas funções.

A posição da Agência é a seguinte:

- A formação básica na licença L (66.A.25(b)) não é obrigatória, tal como prevê o ponto 66.A.25(c), embora neste caso a experiência exigida seja de 1 ano em vez de 6 meses;
- O exame básico é obrigatório;
- A formação básica e o exame básico podem ser facultados pelas associações desportivas nacionais se forem aprovados pela autoridade competente (ver

66.A.25(b)). Por conseguinte, a falta de entidades da parte 147 pode ser compensada por esta solução.

Reacções relacionadas com a revalorização de uma licença L:

- (13) A *British Gliding Association* solicitou a possibilidade de obter créditos de conhecimentos e experiência adquiridos ao nível da licença L para obter uma licença «A» ou «B».

A Agência regista que a licença L não pode ser alargada a qualquer outra categoria/subcategoria em virtude do cariz muito simplificado dos seus requisitos de qualificação e do grande número de qualificações diferentes disponíveis. No entanto, tal não impede a autoridade competente de conceder créditos de exame se puder ser demonstrada uma equivalência nos termos do ponto 66.A.25(e).

Reacções relacionadas com os diferentes tipos de planadores e planadores motorizados:

- (14) A AAC do Reino Unido solicitou um esclarecimento sobre quais as qualificações necessárias para a licença L no caso da aptidão para serviço de diferentes tipos de planadores e planadores motorizados, que abrange entre outros tipos os planadores com motor fixo (*Touring Motor Glider*), os planadores com motor para descolagem (*Self Launching Motor Glider*) e os planadores com motor auto-sustentados (*Self Sustaining Motor Glider*).

A posição da Agência é que qualquer planador equipado com um motor deve ser considerado um «planador motorizado» e ser exigida a qualificação «grupo motopropulsor» para se declarar a aptidão de um trabalho executado em tal motor. É por esta razão que o presente parecer diz apenas respeito a «planadores» e «planadores motorizados», correspondendo ao título do CS-22 «Especificações de certificação, incluindo códigos de aeronavegabilidade e métodos de conformidade conexos para planadores e planadores motorizados».

Reacções relacionadas com a revalidação das licenças relacionadas com a parte 66:

- (15) A *British Gliding Association* manifestou a sua preocupação com o custo do processo de revalidação das licenças relacionadas com a parte 66 e propôs que se alterasse a Decisão 2007/018/R. Esta organização questionou ainda a necessidade da revalidação e propôs que esta fosse substituída por requisitos que verificassem se as licenças são ou não recentes.

A posição da Agência é que os requisitos para apurar o cariz recente ou não já existem para se exercer as competências de certificação. A sua introdução como requisitos de licenciamento implicaria uma sobrecarga significativa para as autoridades competentes e titulares de licenças porque a licença deixaria de ser válida e teria de ser emitida de novo.

Relativamente à necessidade de revalidação, tal foi considerado como parte da tarefa 66.008, que conduziu à Decisão 2007/018/R. Esta revalidação é realizada de 5 em 5 anos e não deve implicar um custo significativo, uma vez que é uma revalidação

puramente administrativa para verificar se a licença está em harmonia com os ficheiros da autoridade competente e não estão em curso acções nos termos do ponto 66.B.500.

Reacções relacionadas com a utilização de licenças B3 e L pelo pessoal encarregado da avaliação da aeronavegabilidade:

- (16) A *European Sailplane Manufacturers* solicitou a revisão do ponto M.A.707 na parte M para permitir o uso de licenças B3 e L pelo pessoal encarregado da avaliação da aeronavegabilidade.

A Agência aceita a proposta e irá modificar em consequência os métodos de conformidade conexos AMC M.A.707(a), ponto 4.

Reacções propondo requisitos específicos de licenciamento para aeronaves desportivas ligeiras (LSA):

- (17) A *Finnish Aeronautical Association*, a *Light Aircraft Association of the Czech Republic* e a *Flightdesign* solicitaram a criação de uma licença específica para as aeronaves desportivas ligeiras (LSA) com peso inferior a 600 Kg porque consideram excessivos os requisitos da licença L. Argumentam também que o programa típico para uma licença L-total abrangendo diferentes materiais pode requerer cerca de 190 horas, ao passo que o sistema da FAA prevê apenas 120 horas.

A posição da Agência é que o objectivo da tarefa que conduziu a este parecer era o de se criar um sistema de licenciamento adaptado à comunidade da aviação geral. Ora isto foi alcançado com a criação das licenças B3 e L. Além disso, a licença L foi dividida nas licenças L-restrita e L-total para permitir ao pessoal de manutenção com menor experiência aceder ao trabalho no sector logo que forem atingidos alguns padrões razoáveis.

Além disso, a proposta definição europeia de LSA permite aeronaves mais complexas do que a proposta da sua homóloga americana. Isto significa que não é possível comparar simplesmente a duração da licença L com a duração da licença da FAA.

A criação de uma licença específica para LSA implicaria uma sobrecarga adicional para as autoridades nacionais e dificultaria também mais o trabalho dos titulares de licenças LSA em outras aeronaves com peso inferior a 1000 Kg (que teriam de obter uma licença L separada). A Agência não encontra uma justificação para esta sobrecarga por estarmos a falar de uma possível poupança de apenas algumas horas de formação.

Reacções relacionadas com a manutenção de componentes:

- (18) A *Europe Air Sports* recomenda que se isentem os pára-quedas ETSO do âmbito de aplicação dos requisitos da parte 66 e se usem antes as legislações nacionais.

A Agência observa que actualmente isso já é feito. A manutenção de pára-quedas ETSO é considerada como «manutenção de componentes» e, nessa medida, o ponto 66.A.200 remete para as legislações nacionais.

- (19) A AAC da Suécia solicitou uma clarificação sobre como é classificada a manutenção de jactos e grupos motopropulsores instalados em planadores.

A posição da Agência é que a manutenção realizada no sistema de interface, retracção e abastecimento do grupo motopropulsor é considerada como manutenção de uma aeronave e a aptidão para serviço pode ser declarada com uma licença L (esta temática está contemplada nos módulos L7.9 e L7.10 do apêndice VII da parte 66). No entanto, a manutenção do grupo motopropulsor é considerada como «manutenção de componentes» e, nessa medida, o ponto 66.A.200 remete para as legislações nacionais.

Reacções recebidas da AAC dos Países Baixos em relação a respostas dadas no CRD2008-03:

- (20) A AAC dos Países Baixos observou que a experiência com aeronaves em funcionamento exigida no ponto 66.A.30 pode ser obtida em qualquer entidade de manutenção (por exemplo nos termos da parte 145, da subparte F ou da FAR-145), ou sob supervisão de pessoal independente de certificação.

A Agência concorda com esta observação e irá ser acrescentado material AMC.

- (21) A AAC dos Países Baixos solicitou uma clarificação sobre a razão de se ter introduzido uma taxa de conclusão de 80% para balões e aeróstatos no AMC 66.A.30(a)6 e 7.

A Agência introduziu esta taxa de 80% porque o quadro relacionado com balões e aeróstatos do apêndice II aos AMC relativos à parte 66 foi desenvolvido de uma forma que incluía um número de itens inferior ao de outras aeronaves. A Agência considerou importante esta percentagem de 80% para garantir que o requerente obtenha uma experiência apropriada.

- (22) A AAC dos Países Baixos discorda da posição da Agência de não incluir na lista de categorias de tipos (apêndice I aos AMC relativos à parte 66) o tipo de licença (B1, B3, L) aplicável a cada qualificação quando considerado o peso da aeronave.

A posição da Agência é que tal não é possível porque o mesmo modelo de aeronave, equipado com diferentes opções escolhidas pelo cliente, pode requerer uma licença diferente. O peso da aeronave é específico para cada aeronave registada. Este peso pode ser consultado no manual de voo, que deve permanecer sempre a bordo da aeronave.

- (23) A AAC dos Países Baixos solicitou que fosse exigida a mesma idade mínima para o pessoal de certificação das entidades responsáveis pela manutenção nos termos da parte 145 (actualmente 21 anos) e da entidade de manutenção de acordo com a subparte F (actualmente 18 anos).

A Agência observa que o requisito dos 21 anos de idade apenas se aplica ao pessoal de certificação nas entidades da parte 145 em virtude da maior complexidade da entidade e dos processos associados. No entanto, para as entidades de manutenção nos termos da subparte F a Agência considera razoável o limite de 18 anos.

- (24) A AAC dos Países Baixos salientou que a resposta à observação 22 do CRD2008-03 deveria incluir a possibilidade de se considerarem aptas para entrega «tarefas complexas de manutenção», não apenas pelas entidades de manutenção da subparte F mas também pelas entidades da parte 145.

A Agência concorda com a observação. No entanto, não é necessário modificar esta norma ou o material AMC/GM porque tal se depreende com clareza do actual texto. O facto de o ponto M.A.801(b) referir apenas entidades de manutenção nos termos da subparte F é justificado por o ponto M.A.801 não se aplicar a aeronaves declaradas aptas nos termos da parte 145 (consultar o ponto M.A.801(a)). Uma entidade de manutenção nos termos da parte 145 pode certamente declarar a aptidão após a realização dessas tarefas.

- (25) A AAC dos Países Baixos manifestou a sua opinião de que, até agora, no caso de diferentes subcategorias de licenças num módulo específico do apêndice I à parte 66, se a matéria/nível fossem idênticos tal significava requisitos idênticos, facilitando a atribuição do crédito. Assim sendo, opõe-se à introdução em alguns módulos da frase «no caso da categoria B3, o âmbito deste módulo deverá reflectir a tecnologia dos aviões correspondentes a esta categoria».

A Agência concorda com a observação.

Por conseguinte, foram criados os módulos separados 7B, 9B, 11C e 17B para a licença B3 e os actuais módulos 7, 9 e 17 foram rebaptizados como 7A, 9A e 17A para garantir que, mesmo que o nível de formação (níveis 1, 2 ou 3) para algumas matérias seja o mesmo que para B1.2, o teor da formação não será o mesmo. De facto, os conteúdos do curso para a licença B3 devem ser desenvolvidos considerando a menor complexidade da tecnologia e manutenção desta categoria de aeronaves. Caso contrário, seria impossível obter a desejada redução na duração da formação (1000 horas).

- (26) A AAC dos Países Baixos observou que a categoria «aeronave de madeira» ainda não inclui a combinação de asas em madeira com uma fuselagem composta por tubos em metal.

A Agência modificou a redacção do submódulo L4.1 do apêndice VII à parte 66 de forma a deixar claro que a formação abrange qualquer combinação de estruturas com madeira/tubos de metal e tela.

A Agência modificou também o ponto 66.A.1(d) redigindo-o do seguinte modo:

As qualificações «estrutura de madeira», «aeronave de madeira» e «planador de madeira» abrangem também a combinação de estruturas de madeira com tubos de metal e tela.

- (27) A AAC dos Países Baixos observou que, mesmo que a licença B3 não incluía qualquer subcategoria A, o titular de uma licença B3 pode certificar tarefas mecânicas simples em aeronaves não pressurizadas com peso inferior a 2000 Kg.

A Agência concorda com esta observação e é esta questão que o ponto 4 do material de orientação GM 66.A.20(a) clarificou no CRD2008-03.

- (28) A AAC dos Países Baixos propôs que se alterasse o título do ponto 66.A.45 para passar a referir também as «limitações à classificação B3».

A Agência concorda parcialmente com a proposta, excepto no que se refere ao facto de não poder visar especialmente a licença B3 (consultar o CRD2007-07, que prevê limitações também para a licença B1.2 para aeronaves do Grupo 3). O título do ponto 66.A.45 foi modificado em consonância.