MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

III Jornada Informativa TMAs

Preguntas y respuestas

Servicio de Licencias y Formación de Técnicos de Mantenimiento
Servicio de Mantenimiento
Madrid, 15 de noviembre de 2023

SIG-GD-ITR01-F09 Ed.02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Experiencia básica

En el nuevo formato ***F-DSM-LFTM-02*** "*Registro de experiencia de básica*" no aparece la opción de ser firmado y sellado por un supervisor B1.3. ¿Ya no es necesario? ¿Es suficiente con la firma en la sección "Registro laboral" del Responsable de Mantenimiento o Responsable de Calidad de la organización?

En el formato ***F-DSM-LFTM-02*** de experiencia básica no es necesaria la firma de un supervisor. Es suficiente con la firma del Responsable de Mantenimiento o Responsable de Calidad de la organización de mantenimiento en la página 2.

Según el 66.A.30 "Requisitos de experiencia básica", para reducir el 50% del tiempo de experiencia para ampliar una LMA, ¿se refiere a un "Curso aprobado por Parte 147" con respecto a los módulos que falten para la nueva categoría con unas horas proporcionales?

La reducción del requisito de experiencia básica en un 50% en relación con el requisito establecido en el apéndice IV de la Parte 66 se refiere a cuando se ha realizado un curso básico de conversión de una categoría/subcategoría a otra en una organización Parte 147.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Experiencia básica

Para la obtención de la licencia B1.1 la acreditación de la experiencia básica, ¿sería válido presentar una carta de experiencia del personal formato 4 o es imprescindible el formato de AESA firmado por el responsable de calidad?

Es necesario aportar el formato ***F-DSM-LFTM-02*** de experiencia básica, firmado por el Responsable de Mantenimiento o de Calidad de la organización de mantenimiento.

La experiencia básica en entornos militares se contempla el 50% según la guía, ¿para empresas fuera del entorno EASA es el mismo %?

La Guía de Usuario no establece un porcentaje, en ella se indica que se aceptará la experiencia de mantenimiento de aeronaves obtenida fuera de un entorno de mantenimiento de aeronaves civiles, cuando dicha experiencia sea equivalente a la requerida por la Parte 66 establecida por AESA. No obstante, se exigirá una experiencia complementaria en mantenimiento de aeronaves civiles para garantizar un conocimiento adecuado del entorno de mantenimiento de aeronaves civiles. Dicha experiencia será para la categoría A y L como mínimo de 6 meses y para las categorías B1, B2, B2L y B3 de 12 meses.

La experiencia en mantenimiento de aeronaves civiles operativas, fuera de los Estados Miembros de la UE, será válida siempre que cumpla con los estándares de la Parte 66 y que se acredite de manera aceptable para AESA.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Experiencia básica

Para la LMA C obtenida por vía académica se tienen que evidenciar los 3 meses de participación en tareas de mantenimiento de la misma forma que para B1 y B2 (a través del formato ***F-DSM-LFTM-02***)?

Para la categoría C por vía académica no se requiere aportar el formato de experiencia básica ***F-DSM-LFTM-02***.

En este caso no hay un formato establecido. Se entregará un certificado de experiencia firmado por el Responsable de Mantenimiento o de Calidad de la organización de mantenimiento en el que figuren las funciones desempeñadas, las flotas de aeronaves y las fechas.

Se ha comentado la escasez de licencias categoría L respecto a otros países, al mismo tiempo apenas se ha comentado nada sobre sus requisitos, lo que no ayuda a que esta situación cambie.

Para cumplir con el requisito de conocimientos básicos para la categoría L puede realizar los exámenes básicos en AESA o en una organización Parte 147.

En cuanto a la experiencia básica, se puede demostrar con el formato ***F-DSM-LFTM-02*** de experiencia básica, junto con el formato de experiencia específica ***F-DSM-LFTM-25***.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Formación básica

Aquellos alumnos de un curso de formación básica B1.1 que, una vez llegado junio del 2026, todavía tengan módulos pendientes de aprobar. ¿Cómo deberán superar dichos módulos? ¿Deberán realizar el curso de esos módulos de nuevo o pasar a libre?

Si los módulos de un curso básico que están pendientes llegado el 12 de junio de 2026 han sido cursados según la normativa vigente antes del Reglamento (UE) 2023/989, tendrían que volver a cursar la formación adaptada al Reglamento (UE) 2023/989, y examinarse de acuerdo con la esta nueva normativa.

Si los módulos de un curso básico que están pendientes llegado el 12 de junio de 2026 han sido cursados según el Reglamento (UE) 2023/989, no pasaría nada; se podrían examinar después del 12 de junio de 2026 sin recibir ninguna formación.

En cualquier caso, le aconsejamos que si se encuentra en esta situación se ponga en contacto con la Organización de Formación de Mantenimiento Parte 147 en la cual cursa sus estudios para que le informen de las distintas opciones existentes para realizar la transición al nuevo reglamento.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Solicitud licencia/ categoría

¿Cuál es el criterio para comunicar la resolución de la solicitud de emisión, modificación o renovación de la LMA al titular de la LMA o al autorizado? Rellenando de la misma manera el EASA 19, en alguna ocasión la recibe el autorizado y en otras ocasiones el titular.

En la página 3 del formato de solicitud EASA 19 (***F-DSM-LFTM-01***) hay una casilla dedicada a la autorización por parte del titular de la licencia para que la organización de mantenimiento o un particular tramite su solicitud.

Si no está rellenado, los escritos sobre la solicitud se dirigen al titular de la licencia.
Si está rellenado, los escritos se dirigen a la organización de mantenimiento o al particular autorizado.

¿Qué ideas se plantean para dinamizar la expedición de Licencia Parte 66 para el mantenimiento de globos? Actualmente es realmente complicado obtener una Licencia.

Para la obtención de una LMA Parte 66 de globos hay que superar los conocimientos básicos de la subcategoría de L correspondiente, y aportar experiencia básica según el formato ***F-DSM-LFTM-02***, junto con unas tareas específicas según formato ***F-DSM-P66-26***. No se contempla un cambio normativo.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Solicitud licencia/ categoría

En relación con la solicitud de la categoría L2, teniendo la B1.2, ¿es solo inclusión o se necesita algún tipo de experiencia o curso? o ¿es trámite y pago de tasas?

Si se dispone de la subcategoría B1.2 con el grupo 3 completo, la obtención de la subcategoría L2 con la habilitación de "motoveleros y aviones ELA1" es automática en base a la normativa aplicable actualmente. No hay que aportar ni exámenes ni experiencia. Es un trámite con solicitud, pago de tasas y licencia original firmada.

¿Podrían aclarar cómo se hace esa solicitud para la ampliación o estudio de la validación de los módulos ?

Presentando una solicitud de LMA Parte 66 con el formato de solicitud, el pago de tasas y los certificados de reconocimiento de todos los módulos correspondientes a una categoría / subcategoría. No haría falta presentar experiencia.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Formación de tipo

¿Cómo monitoriza AESA los trainings que se dan online y sobre todo la parte práctica del training?

AESA supervisa las organizaciones de formación Parte 147 que están aprobadas por AESA. En nuestro caso, la formación online de la formación práctica no está permitida.

La actividad desarrollada por organizaciones Parte 147 que estén aprobadas por las Autoridades Competentes de otros países no depende de AESA ni puede ser supervisada por AESA.

Renovación licencia

Si tienes Licencia de Mantenimiento de Aeronaves Parte 66, pero solo haces una revisión al año (la de tu propio planeador), y ocasionalmente algún cambio o reparación estándar ¿Qué documentación has de aportar para renovarla?

Para renovar una LMA Parte 66 no es necesario aportar experiencia. Es un trámite administrativo que requiere aportar el formato de solicitud EASA 19 (***F-DSM-LFTM-01***), el pago de tasas y copia de la licencia que va a caducar firmada por el titular.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

OJT

¿Cuáles son las diferencias y grupos o tipos de aeronaves de aplicación entre "Formación de tipo + OJT" y "Examen de tipo + Experiencia práctica"?

La opción de "formación de tipo + OJT" es aplicable a las aeronaves de los grupos 1, 2 y 3, siendo la única opción posible en el caso de las aeronaves del grupo 1.

La opción de "examen de tipo + experiencia" se aplica a las aeronaves de los grupos 2 y 3.

Para aportar la experiencia en el caso de examen de tipo se utiliza el formato ***F-DSM-LFTM-03***, en el cual hay supervisores, pero no hay un nombramiento previo.

Para el caso del OJT se utiliza el formato ***F-DSM-LFTM-08***, en el cual hay supervisores, y hay que nombrarlos antes del inicio del OJT por el Responsable de Mantenimiento o de Calidad.

Ambos formatos (03 y 08) contienen las mismas tareas clasificadas por ATA. Hay que realizar como mínimo el 50% de las tareas que sean aplicables por categoría y por modelo de avión, llevando a cabo al menos una tarea por ATA aplicable.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

OJT

Se ha indicado en la presentación que en el OJT actual el nombramiento de supervisor y evaluador se puede realizar por el Responsable de Mantenimiento además del Responsable de Calidad, pero en la Guía AESA Ed. 3.4 no indica eso en el punto 4.2 ¿podrían indicar si esto es correcto?

Como el cargo de Responsable de Calidad ha dejado de existir (ahora se llama Responsable de Control de Conformidad), y en las organizaciones CAO puede no existir tal cargo, se ha considerado abrir esa capacidad al Responsable de Mantenimiento.

Respecto al nombramiento de supervisores para la realización del OJT, el requisito de experiencia certificando aeronaves del tipo durante un año, ¿debe haberla adquirido en la misma organización o puede haberla adquirido antes?

Puede haberla adquirido antes, pero se tiene que demostrar con la credencial certificadora correspondiente.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

OJT

Los tres años del OJT ¿debe de tener la licencia LMA expedida? o ¿puede empezar el OJT sin tener la LMA Expedida?

Puede empezar el OJT antes de tener la licencia LMA Parte 66 expedida. Pero solo hasta el 50% de las tareas que se realicen en el OJT pueden ser realizadas antes del inicio de la formación teórica del curso de tipo.

¿Actualmente no se podría realizar un OJT de diferencias entre categorías B1/B2?

A día de hoy no se puede realizar un OJT de diferencias B1/B2. Será posible a partir del 12 de junio de 2024 en base al Reglamento (UE) 2023/989.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

OJT

En lo que se refiere a OJT, con la norma actual, no es posible hacer el OJT en varias organizaciones, en el caso de querer quitar una limitación (materiales compuestos B1.2) ¿Es correcto? En los futuros OJT entendemos que se modificarán los formatos, para poner centros en lo que se hacen los OJT.

A día de hoy es posible realizar el OJT en varias organizaciones de mantenimiento; cada una de ellas certifica las tareas realizadas y hace una evaluación sobre ello.
Levantar la limitación de materiales compuestos en el grupo 3 completo de B1.2 no se considera un OJT, aunque las tareas requeridas sean las mismas.
En los futuros formatos de OJT se podrán anotar las diferentes organizaciones donde se lleva a cabo el OJT.

En referencia a la realización de diferencias de OJT entre categorías ¿solamente sería entre categorías y no entre sub-categorías? O sea, al igual que hay diferencias de OJT B1.1 a B2 y viceversa… ¿existirán diferencias de OJT de B1.1 a B1.2 por ejemplo?

El OJT de diferencias se refiere al mismo modelo de aeronave. Por lo tanto, no podría ser entre B1.1 y B1.2, ya que la misma aeronave no puede ser a la vez de motor de turbina y de motor de pistón. Podría ser un OJT de diferencias entre B1.1 y B2 sobre la misma aeronave.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

OJT

¿En qué momento se considera iniciado un OJT? ¿En el momento en que se nominan supervisores/evaluadores o en el momento que se inicia el curso de tipo?

El OJT comienza en la fecha en que se lleva a cabo la primera tarea de mantenimiento.

OTROS

¿Cómo se podrían mejorar las condiciones sociales?

¿Hay alguna vía abierta por parte de AESA para mejorar dichas condiciones?

Las condiciones sociales del personal de mantenimiento no dependen de AESA.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Tutor

Para aprobar a un tutor, ¿cómo se evidencia o evalúa un 145 esa capacidad de formar a otras personas?

La opción principal es que haya realizado un curso de formador de formadores. Otras fórmulas diferentes están pendientes de evaluar por AESA.

Evaluador

¿El evaluador tiene que ser certificador o basta la posesión de la licencia?

A día de hoy el evaluador tiene que tener un año de antigüedad como certificador. Con el Reglamento (UE) 2023/989 tendría solamente que tener tres años de antigüedad con una habilitación de tipo igual o similar, sin necesidad de que sea certificador.

INFORMACIÓN PÚBLICA
SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02

Certificadores

C

¿En qué punto del proceso presentado intervienen los certificadores C?

Una licencia de mantenimiento de aeronaves de categoría C permitirá a su titular emitir certificados de aptitud para el servicio después de trabajos de mantenimiento de base en la aeronave. Las facultades se aplican a la aeronave en su totalidad.

La base para esta certificación es que el mantenimiento ha sido realizado por mecánicos competentes, y el personal de apoyo de las categorías B1, B2, B2L, B3 y L, según corresponda, ha firmado las tareas de mantenimiento bajo su respectiva especialización. La función principal del personal certificador de la categoría C es garantizar que todo el mantenimiento requerido haya sido convocado y aprobado por el personal de apoyo de la categoría B1, B2, B2L, B3 y L, según corresponda, antes de la emisión del certificado de puesta en servicio. Solo el personal de la categoría C que también posee las calificaciones de las categorías B1, B2, B2L, B3 o L puede desempeñar ambos roles en el mantenimiento base.

Enlace web AESA – Parte 66

https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/tecnicos-de-mantenimiento-de-aeronaves/licencias-parte-66

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

¿Si ya dispones de una licencia CAA B2 con una habilitación de tipo, se debería o podría presentarse nuevo OJT firmado en un estado miembro de EASA para incluir la habilitación de esa misma aeronave para solicitar la categoría B1.1? **(1/3)**

En este caso, al tratarse de un trámite solicitado en CAA después del 01 de Enero de 2023, estaríamos frente a una extensión de categoría/subcategoría, no ante una acreditación de una Licencia EASA Parte 66 en base al periodo de transición incluido en las "Aviation Safety (EU Exit) Regulations – Civil Legislation" del 2019.

En tal caso, deberían satisfacerse en primer lugar los requerimientos de conocimientos y experiencia básicos especificados en los Apéndices I y IV del Anexo III (Parte 66) de la Regulación UK correspondiente a la nueva sub-categoría solicitada. En cuanto a la solicitud de la habilitación de tipo, los Certificados de Reconocimiento (CofR) correspondientes al curso de formación de tipo, si fueron emitidos por una MTO aprobada según la regulación EASA Parte 147 antes del 31 de Diciembre de 2022, serian aceptables.

Los cursos de formación de tipo correspondiente a la nueva sub-categoría completados después del 31 de Diciembre de 2022 deberían estar soportados con uno o varios CoR's emitidos bajo el control de una MTO aprobada por la CAA según el Anexo IV (Parte 147) de la Regulación Británica, ya que cualquier CofR emitido por un MTO EASA Parte 147 de la UE/EASA con fecha posterior al 1 de enero de 2023 ya no resulta aceptable.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

¿Si ya dispones de una licencia CAA B2 con una habilitación de tipo, se debería o podría presentarse nuevo OJT firmado en un estado miembro de EASA para incluir la habilitación de esa misma aeronave para solicitar la categoría B1.1? **(2/3)**

Los cursos de formación de tipo deben haberse iniciado y completado dentro de los 3 años anteriores a la solicitud de aprobación de la calificación de tipo. Si el elemento de OJT fue impartido bajo el control de una organización de mantenimiento con aprobación EASA Parte 145 pero sin aprobación CAA Parte 145 (o con aprobación CAA Parte 145, pero sin los procedimientos correspondientes desarrollados en el Capítulo 3.15 del MOE de la organización), se requeriría un tratamiento específico de evaluación caso por caso para su aceptación.

La Regulación específica que el elemento de OJT ha de ser aprobado por la CAA, impartido en y bajo el control de una organización de mantenimiento apropiadamente aprobada para el mantenimiento del tipo de aeronave en particular, y haber sido iniciado y finalizado dentro de los 3 años anteriores a la solicitud. Una organización de mantenimiento "apropiadamente aprobada para el mantenimiento de un tipo de aeronave en particular" significa una organización de mantenimiento aprobada por la Parte 145, M.A. Subparte F o la Parte CAO de la Regulación UK que posee una habilitación A para dicha aeronave (aprobación CAA).
En el caso de una organización Parte 145, los procedimientos de OJT deben estar incluidos en el Capítulo 3.15 del MOE, como se indica en el AMC del 145.A.70(a). Sin embargo, dado que estos procedimientos deben estar aprobados por la CAA y proporcionar entrenamiento no es uno de los privilegios de una organización de mantenimiento, solo se pueden utilizar cuando la organización de mantenimiento dispone de la aprobación CAA correspondiente.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

¿Si ya dispones de una licencia CAA B2 con una habilitación de tipo, se debería o podría presentarse nuevo OJT firmado en un estado miembro de EASA para incluir la habilitación de esa misma aeronave para solicitar la categoría B1.1? **(3/3)**

En otros casos, corresponde a la autoridad otorgante de la licencia (la CAA en este caso) decidir si acepta dichos procedimientos con el fin de aceptar el OJT, y es por ello por lo que se menciona el tratamiento específico de la solicitud. En tal caso, la CAA podría tomar en consideración el hecho de que es posible que la organización de mantenimiento ya tenga el elemento de OJT aceptado por su propia Autoridad Nacional (aprobado directamente, o a través del Capítulo 3.15 del MOE), y deberían presentarse evidencias documentales en este sentido con vistas a aumentar las probabilidades de éxito de la solicitud (tales como el Certificado de Aprobación de la organización EASA Parte 145, la notificación de la aceptación de la Revisión del Manual correspondiente por parte de la otra Autoridad Nacional, los procedimientos específicos de OJT, las cualificaciones de los supervisores y asesores involucrados, etc.).

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Las habilitaciones incluidas en Licencia EASA Parte 66 a partir del 1 de enero de 2023, ¿pueden ser incluidas en una Licencia CAA en blanco?

En este caso, al tratarse de un trámite solicitado en CAA después del 01 de Enero de 2023, estaríamos frente a una solicitud de aprobación de calificaciones de tipo de aeronave, no ante una acreditación de una Licencia EASA Parte 66 en base al periodo de transición incluido en las "Aviation Safety (EU Exit) Regulations – Civil Legislation" del 2019.

Dichas calificaciones de tipo podrían ser incluidas en una Licencia UK Parte 66 de la CAA siempre y cuando se cumpliera con los requerimientos especificados en el punto 66.A.45 del Anexo III (Parte 66) de la Regulación UK. Además, hay que tener en cuenta que los Certificados de Reconocimiento (CofR) UE/EASA Parte 147 de los cursos de formación de tipo pueden seguir siendo aceptables para su inclusión en una licencia Parte 66 del Reino Unido dependiendo de la fecha de emisión.

Si fueron emitidos por una MTO aprobada según la regulación EASA Parte 147 antes del 31 de Diciembre de 2022, serian aceptables. Los cursos de formación de tipo completados después del 31 de Diciembre de 2022 deberían estar soportados con uno o varios CofR's emitidos bajo el control de una MTO aprobada por la CAA según el Anexo IV (Parte 147) de la Regulación Británica, ya que cualquier CofR emitido por un MTO EASA Parte 147 de la UE/EASA con fecha posterior al 1 de enero de 2023 ya no resulta aceptable. Los cursos de formación de tipo deben haberse iniciado y completado dentro de los 3 años anteriores a la solicitud de aprobación de la calificación de tipo.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Si en el trámite de convalidación de una licencia EASA P66 a licencia UK P66 (misma categoría y subcategoría) piden acreditar aprobación de ciertos módulos, ¿es posible demostrarlo mediante la propia licencia EASA P66? Caso: emitida antes de EASA, sin evidencia de los mismos módulos que hay ahora. **(1/2)**

Generalmente en aquellos casos particulares en los que la Licencia Parte 66 fue obtenida mediante un proceso de conversión de una Licencia nacional (Licencia TMA emitida por la DGAC) otorgada antes de la entrada en vigor del Anexo III del Reglamento CR(EC)2042/2003 y posteriores, la presentación de únicamente la evidencia de una Licencia EASA Parte 66 por parte de un Estado Miembro de la UE no resulta suficiente para poder acreditarla, (y obtener así una Licencia CAA Parte 66 del Reino Unido en base al periodo de transición especificado en las "Aviation Safety (EU Exit) Regulations – Civil Legislation" del 2019).

Es necesario aportar evidencias relevantes al proceso de conversión completado bajo el control de la Autoridad Nacional del Estado Miembro de la UE/EASA correspondiente para poder determinar que este efectivamente tuvo lugar (tales como, en este caso, obviamente, la antigua Licencia TMA nacional, los CofR correspondientes a los exámenes básicos completados para levantar las correspondientes limitaciones nacionales que procediese según el plan de conversión en vigor en aquella fecha, notificación de Apto en los Exámenes emitida por el Dpto. de Actividades Cedidas de SENASA, Certificados de Entrenamiento de centros de Instrucción Aprobados en caso de ser relevante, Certificados de Experiencia en Mantenimiento, etc.).

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Si en el trámite de convalidación de una licencia EASA P66 a licencia UK P66 (misma categoría y subcategoría) piden acreditar aprobación de ciertos módulos, ¿es posible demostrarlo mediante la propia licencia EASA P66? Caso: emitida antes de EASA, sin evidencia de los mismos módulos que hay ahora. **(2/2)**

Este requerimiento no pretende analizar proceso de conversión alguno, sino garantizar la disponibilidad de los registros necesarios correspondientes en apoyo a la emisión de la licencia original en el sistema de archivo de la CAA, y que permitan determinar el proceso seguido por el solicitante hasta la acreditación de la licencia Británica.

Otros casos especiales (personal procedente de las Fuerzas Armadas, etc.) requerirán un tratamiento específico de evaluación caso por caso (igualmente encaminado a garantizar la disponibilidad de registros en el sistema).

INFORMACIÓN PÚBLICA
SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02

¿Cuál es la política de EASA frente a las licencias 66 CAA?

Las licencias emitidas por la CAA de UK se consideran emitidas por un tercer país en los países miembros de EASA. No tienen validez para certificar tareas de mantenimiento en organizaciones de mantenimiento aprobadas según normativa EASA.

¿Una organización UK.CAO.XXX basada en España, puede certificar con EASA Parte 66 sin necesidad de UK.66?

Formalmente el Anexo Vd (Parte CAO) no incluye una derogación explicita del requerimiento relevante a la obligación de cumplir con los requerimientos del Anexo III (Parte 66) de la Regulación UK (en particular los especificados en 66.A.20(b)) similar al incluido en el Anexo II (Parte 145) en los puntos 145.A.30(j)1 y 2, y, por lo tanto, no incorpora un Apéndice que especifique las condiciones para el uso de personal no cualificado de conformidad con el Anexo III (Parte 66) del Reino Unido. Por lo que, en ausencia de otra referencia, cabría deducir que, en condiciones normales, el Personal Certificador referido en CAO.A.40 debe cumplir con los requerimientos especificados en el Anexo III (Parte 66) del Reino Unido (con independencia de si la Organización esta basada dentro o fuera de Gran Bretaña). Adoptando una interpretación en sentido amplio y justo de la intención de la Regulación, frente a un privilegio muy similar, cabría esperar, en todo caso, la consideración de los elementos relevantes especificados en el Apéndice IV de la Parte 145 en términos de licencia/alcance de autorización, entrenamiento (tanto básico como de formación de tipo), y experiencia a la hora de autorizar al personal certificador.

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

En lo que se refiere a la licencia CAA, solicitada con antelación al 2023, ¿existe un límite de tiempo para presentar la documentación, en el caso de que falte algún certificado?

Sí, si que existe. Con respecto a la acreditación de Licencias EASA para la obtención de una Licencia UK Part 66 en base a una solicitud presentada antes del 01 de Enero de 2023, toda la documentación pendiente (CofR's, Log-books, Licencias, etc.) debe ser enviada al ELD de la CAA no mas tarde del 31 de Diciembre de 2023. A partir de esta fecha se interrumpirá en proceso extraordinario de acreditación para aquellas solicitudes que fueron evaluadas inicialmente, y para las cuales documentación adicional fue reclamada al solicitante. Para cualquier otro tipo de solicitud de Licencia UK CAA (no conversión EU-UK), aunque formalmente no está especificado de una manera rígida, y dependiendo del elemento echado en falta durante la evaluación original, el periodo de tiempo a considerar durante el cual una solicitud pueda mantenerse en nuestro sistema pendiente de un envío de documentación adicional por parte del solicitante oscilaría entre 1 a 3 meses (6 como máximo, bajo circunstancias muy excepcionales).

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Para solicitar la LMA P66 UK después de 31-ene-23, ¿serían válidos los CofR´s de exámenes básicos y de tipo emitidos por una MTO Parte 147 EASA?

Para disipar cualquier genero de duda: los Certificados de Reconocimiento (CofR) UE/EASA pueden seguir siendo aceptables para su inclusión en una licencia Parte 66 del Reino Unido dependiendo de la fecha de emisión: - Cualquier CofR EASA emitido por un MTOA Parte 147 de la UE/EASA (con un Certificado de Aprobación “Form11” fechado antes del 31 de diciembre de 2020) seguirá siendo aceptable. - Cualquier CofR EASA emitido por un MTOA Parte 147 de la UE/EASA con un Certificado de Aprobación “Form11” fechado durante el período de validez de la “Civil Legislation” seguirá siendo aceptable. - Cualquier CofR EASA emitido por un MTOA Parte 147 de la UE/EASA con fecha posterior al 1 de enero de 2023 no será aceptable.

Enlace web UK CAA – Parte 66

https://www.caa.co.uk/commercial-industry/aircraft/airworthiness/engineer-licences/uk-part-66/

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

Contacta con nosotros

Tu consulta será atendida a la mayor brevedad posible en el buzón de email:
aesa.parte66@seguridadaera.es

Podéis encontrar un listado de buzones de AESA en
"**Contáctanos**" de la web de AESA:
https://www.seguridadaerea.gob.es/es/quienes-somos/contactanos

https://www.seguridadaerea.gob.es/

AESA
Paseo de la Castellana, 112
28046 Madrid

SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 02 INFORMACIÓN PÚBLICA

GRACIAS