

Guía del Usuario de Licencias LMA Parte 66

EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	23/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Edición inicial: <ul style="list-style-type: none"> - Cambio en la codificación de procedimientos, formatos y guías según SIG-GD-P01-ITR01, por lo que la edición pasa a Ed. 01. - Sustituye a la guía G-DSM-P66-04 Ed.3.1 * Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul: <ul style="list-style-type: none"> - Adaptación al Reglamento (UE) 2023/989.
02	Desde publicación	<ul style="list-style-type: none"> - Se añade el nuevo proceso de sede electrónica para incorporar la Gestión de la licencia de técnico de mantenimiento LMA (Parte 66) <p>*Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul.</p>

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
DOSV	DIRECTOR/A DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
DSA	DIRECCIÓN/DIRECTOR/A DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA
LSA	LEY DE SEGURIDAD AÉREA (LEY 21/2003)
SLFTM	SERVICIO DE LICENCIAS Y FORMACIÓN DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO

ÍNDICE

1. OBJETO Y ALCANCE.....	5
2. CONSIDERACIONES GENERALES	5
2.1. Tipos de categorías y privilegios de una LMA Parte 66	7
2.1.1. <i>Categoría A</i>	7
2.1.2. <i>Categoría B1</i>	8
2.1.3. <i>Categoría B2</i>	8
2.1.4. <i>Categoría B2L</i>	9
2.1.5. <i>Categoría B3</i>	9
2.1.6. <i>Categoría L</i>	9
2.1.7. <i>Categoría C</i>	10
2.2. Personal con licencia de un Estado que no pertenezca a la UE o que no disponga de un reconocimiento por EASA	10
2.3. Períodos de validez de licencias LMA Parte 66.....	11
3. EMISIÓN INICIAL DE UNA LICENCIA LMA PARTE 66.....	11
3.1. Requisitos para ser titular de una LMA Parte 66	11
3.1.1. <i>Requisitos para ser certificador</i>	11
3.2. Tramitación de una LMA.....	11
3.2.1. <i>Solicitud de emisión de LMA Parte 66</i>	12
3.2.2. <i>Tasas</i>	14
3.2.3. <i>Solicitud de una licencia LMA Parte 66 procedente de otro Estado</i>	14
3.3. Requisitos inclusión de categorías en licencias LMA Parte 66	14
3.3.1. <i>Conocimientos básicos exigidos</i>	14
3.3.2. <i>Formación relevante</i>	21
3.3.3. <i>Requisitos de experiencia</i>	23
4. MODIFICACIÓN DE UNA LMA PARTE 66	28
4.1 Modificación para incluir otra categoría / subcategoría adicional	28
4.1.1 <i>Requisitos de conocimientos básicos</i>	28
4.1.2 <i>Requisitos de experiencia para una LMA</i>	32
4.2 Requisitos para inclusión de habilitaciones de tipo en una licencia LMA Parte 66.....	34
4.2.1 <i>Introducción</i>	34
4.2.2 <i>Grupo de aeronaves</i>	36
4.2.3 <i>Formación de tipo/tarea aprobada según la Parte 147</i>	39
4.3 Limitaciones de una licencia LMA Parte 66	40
4.3.1 <i>Anulación de las limitaciones y diferencias sobre categorías/subcategorías</i>	40
4.3.2 <i>Anulación de las limitaciones sobre habilitaciones de tipo</i>	40



5.	TRANSFERENCIAS DE LICENCIAS.....	41
5.1.	Transferencia de una licencia emitida por AESA a una Autoridad nacional de otro Estado Miembro.....	41
5.2.	Transferencia de una licencia emitida por una Autoridad nacional de otro Estado miembro a AESA.....	41
6.	RENOVACIÓN, REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN, RENUNCIA, LIMITACIONES Y EXENCIONES DE UNA LICENCIA LMA PARTE 66	42
7.	EXÁMENES, REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS	43
7.1.	Exámenes de DGAC/AESA anteriores a la entrada en vigor de la Parte 66.....	43
7.2.	Exámenes establecidos en la Parte 66.....	43
7.3.	Exámenes básicos Parte 66.....	43
7.4.	Evaluaciones de tipo Parte 66.....	44
8.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	45

1. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de esta guía es determinar las tareas a realizar para la solicitud y tramitación de la emisión inicial, modificación, renovación, limitación, suspensión o revocación de una Licencia de Mantenimiento de Aeronaves Parte 66, estableciendo los requisitos y privilegios de sus titulares, así como los procesos administrativos derivados.

Esta guía no es aplicable a licencias nacionales de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves emitidas por AESA con habilitaciones para las aeronaves a las que se hace referencia en el Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139.

2. CONSIDERACIONES GENERALES

La Autoridad competente para la licencia será aquella designada por el Estado miembro a quien la persona presente por primera vez una solicitud de emisión de licencia.

El formato de licencia LMA Parte 66 es **LIC-P66-P01-F21** (formato EASA 26).

Para una mayor rapidez en la tramitación de la solicitud, existe la posibilidad de presentar una solicitud telemática a través del catálogo de procedimientos y servicios de la Sede Electrónica de AESA con el nombre de “Gestión de licencia de técnico de mantenimiento LMA Parte 66”, dentro del apartado “Licencias y medicina aeronáutica”:

<https://sede.seguridadaaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/gestion-de-licencia-de-tecnico-de-mantenimiento-lma-parte-66>

Si se presenta en papel, las solicitudes podrán entregarse en cualquier registro oficial de la administración del Estado (Art. 16 de la Ley 39/2015). Y deberá ir dirigida al Servicio de Licencias y Formación de Técnicos de Mantenimiento de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA:

Servicio de Licencias y Formación de Técnicos de Mantenimiento

Dirección de Seguridad de Aeronaves

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Paseo de la Castellana, 112

28046 Madrid, España

Teléfono: +34 913 968 718

En el caso particular de tratarse de ciudadanos extranjeros comunitarios y no comunitarios que no dispongan del acceso para identificación, autenticación y firma en el sistema Cl@ve, para comunicarse telemáticamente con AESA podrán utilizar el sistema eSignature for Foreigners (e4F) con el objeto de permitir la identificación, autenticación y firma electrónica mediante clave concertada. Este método se podrá utilizar con todos los trámites de este procedimiento con la salvedad de la solicitud inicial que deberá enviarse por correo postal o presentar en una oficina de registro. Más información respecto al sistema de identificación, autenticación y firma electrónica de clave concertada de AESA para ciudadanos extranjeros en el siguiente enlace:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/noticias/el-sistema-de-identificaci%C3%B3n-autenticaci%C3%B3n-y-firma-electr%C3%B3nica-de-clave-concertada-de-aesa>

De conformidad con lo establecido en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015 quedan obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas para la realización de cualquier trámite relacionado con este procedimiento administrativo, las personas jurídicas y quienes los representen.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la LPACAP, se tiene por acreditada la representación por las personas jurídicas sometidas al ámbito de supervisión de AESA para que puedan efectuar transacciones telemáticas en representación de las personas físicas vinculadas o dependientes de aquellas por una relación laboral o de prestación de servicios de formación en la emisión de licencias de técnico de mantenimiento de aeronaves Parte 66.

Como consecuencia de las funciones de las entidades que realizan estos procedimientos, y dado que AESA las supervisa, se acepta la autorización escrita individual a estos fines. A estos efectos, serán válidos los modelos normalizados de autorización y revocación de la representación que figuran en la [instrucción de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sobre la representación de personas físicas, para determinados trámites ante AESA, por personas jurídicas sometidas al ámbito de supervisión de la Agencia](#), y explícitamente se instruye al personal a no aceptar escritos de representación que no incluyan todos los elementos del formato:

<https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/gestion-de-licencia-de-tecnico-de-mantenimiento-lma-parte-66>

La habilitación para la realización de transacciones electrónicas en representación de terceros sólo confiere a la persona autorizada la condición de representante para intervenir en los actos expresamente autorizados.

En cualquier caso, AESA podrá requerir en cualquier momento la acreditación de la representación que ostenten conforme a derecho.

La realización electrónica de transacciones exigirá al presentador disponer de firma electrónica compatible y certificada por la Autoridad de Certificación competente, en los términos que sean de aplicación en la Administración General del Estado.

La persona jurídica representante deberá cumplir los requisitos que, para el tratamiento de datos de carácter personal, se exigen en la normativa vigente en materia de protección de datos de carácter personal.

Para autorizar a la organización hay que rellenar el modelo de autorización para realizar transacciones electrónicas en nombre del solicitante ante AESA, el cual está disponible en el procedimiento de Parte 66 ubicado en la Sede Electrónica de AESA.

Dicho formato deberá rellenarse, firmarse, y enviarlo a AESA junto con la primera solicitud. Se deberá hacer lo mismo cuando se quiera revocar dicha autorización.

Por lo que a las personas físicas se refiere, cuando aquellas no estén obligadas a relacionarse con las Administraciones Públicas a través de medios electrónicos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 14 de la Ley 39/2015, en caso de no optar por una comunicación electrónica, podrán hacerlo en papel indicando la dirección postal en la que deseen que se les practiquen las notificaciones, debiendo para ello dirigir esta comunicación al Servicio de Licencias y Formación de Técnicos de

Mantenimiento. No obstante, se recomienda la tramitación electrónica, dado que este método ofrece una mayor eficiencia operativa, reduce significativamente los tiempos de procesamiento y facilita un seguimiento más ágil del estado de las solicitudes.

De no optar por la comunicación en papel, las notificaciones electrónicas estarán disponibles automáticamente en el apartado de “Notificación por comparecencia electrónica” de la sede electrónica de AESA.”

Puede encontrar toda la información relativa a licencias LMA Parte 66 en el siguiente enlace:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronegabilidad-continuada/tecnicos-de-mantenimiento-de-aeronaves/licencias-tecnicos-de-mantenimiento-de-aeronaves>

La documentación correspondiente a una solicitud de emisión, modificación o renovación de una licencia presentada de manera electrónica puede ser una copia simple con firma escaneada o un documento original con firma electrónica.

Cada licencia firmada electrónicamente lleva un código ID de identificación, único para cada licencia, a través del cual se puede verificar la autenticidad de la misma, introduciendo este código en el siguiente apartado de la página web de AESA:

<https://sede.seguridadaerea.gob.es/CID/>

2.1. Tipos de categorías y privilegios de una LMA Parte 66

El titular de una licencia LMA Parte 66 no podrá ejercer sus privilegios a menos que:

- Cumpla con los requisitos del Anexo I (Parte M), el Anexo II (Parte 145) y el Anexo Vd (Parte CAO).
- En los 2 años anteriores haya tenido 6 meses de experiencia en mantenimiento de acuerdo con las facultades correspondientes a la licencia solicitada.
- Tenga la competencia adecuada para certificar el mantenimiento de la aeronave correspondiente, y
- Sea capaz de leer, escribir y comunicarse de forma inteligible en el idioma o idiomas en que esté escrita la documentación técnica y los procedimientos necesarios para avalar la emisión del certificado de aptitud para el servicio.

Las licencias LMA Parte 66 están divididas en las siguientes Categorías y con los siguientes privilegios:

2.1.1. Categoría A

El titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves de Categoría A permite emitir certificados de puesta en servicio (CRS) realizando tareas menores de mantenimiento programado menor en línea y rectificación de defectos sencillos, dentro de los límites de las tareas que se especifican en la correspondiente autorización de certificación a que se refiere el punto 145.A.35 del Anexo II (Parte 145). Las facultades de certificación deberán limitarse a los trabajos realizados personalmente por

el titular de la licencia en la organización de mantenimiento que emitió la autorización de certificación.

Tareas de mantenimiento programado menor en línea significa cualquier inspección/comprobación programada menor hasta e incluyendo una revisión semanal especificada en el programa de mantenimiento de la aeronave. Para los programas de mantenimiento de aeronaves que no especifiquen una revisión semanal, la autoridad competente determinará la revisión más significativa que se considere equivalente a una revisión semanal.

La categoría A está dividida en las siguientes subcategorías:

1. Subcategoría A1: Aviones con motor de turbina
2. Subcategoría A2: Aviones con motor de pistón
3. Subcategoría A3: Helicópteros con motor de turbina
4. Subcategoría A4: Helicópteros con motor de pistón

2.1.2. Categoría B1

Una licencia de mantenimiento de aeronaves de Categoría B1 permite a su titular emitir certificados de puesta en servicio (CRS) después de realizar trabajos de mantenimiento, incluyendo los trabajos en la estructura de la aeronave, planta de potencia y los sistemas mecánicos y eléctricos, así como trabajos en sistemas de aviónica que necesiten únicamente pruebas sencillas para verificar su funcionamiento y no requieran diagnóstico de averías.

La categoría B1 está dividida en las siguientes subcategorías:

5. Subcategoría B1.1: Aviones con motor de turbina
6. Subcategoría B1.2: Aviones con motor de pistón
7. Subcategoría B1.3: Helicópteros con motor de turbina
8. Subcategoría B1.4: Helicópteros con motor de pistón

Cada subcategoría de B1 incluirá automáticamente la correspondiente subcategoría de A.

2.1.3. Categoría B2

Una licencia de categoría B2 de personal certificador permite a su titular emitir certificados de puesta en servicio (CRS) después de la realización de:

- trabajos de mantenimiento sobre sistemas eléctricos y de aviónica
- y tareas eléctricas y de aviónica en planta de potencia y sistemas mecánicos que necesiten únicamente comprobaciones sencillas para demostrar su funcionamiento y
- emitir certificados de aptitud para el servicio después de trabajos de mantenimiento programado de línea y de rectificaciones de defectos sencillos, dentro de los límites de tareas específicamente definidos en la autorización de certificación a que se refiere el punto 145.A.35 del anexo II (Parte 145). Esta facultad de certificación está restringida a las tareas que el titular haya llevado a cabo personalmente en la organización de

mantenimiento que emitió la autorización de certificación y a las habilitaciones ya anotadas en la licencia B2.

La licencia para la categoría B2 no incluye ninguna subcategoría A.

2.1.4. Categoría B2L

La licencia B2L es aplicable a todas las aeronaves distintas de las del grupo 1, y se divide en las siguientes “habilitaciones de sistema”:

- comunicación/navegación (com/nav),
- sistemas de instrumentación,
- piloto automático,
- vigilancia,
- sistemas de célula.

Una licencia B2L incluirá, como mínimo, una habilitación de sistema.

Una licencia de mantenimiento de aeronaves de Categoría B2L permite a su titular emitir certificados de puesta en servicio (CRS) y actuar como personal de apoyo B2L para:

- trabajos de mantenimiento ejecutados en sistemas eléctricos;
- trabajos de mantenimiento ejecutados en sistemas de aviónica dentro de los límites de las habilitaciones de sistema anotadas específicamente en la licencia, y
- cuando se cuente con la habilitación de “sistema de célula”, realización de tareas eléctricas y de aviónica en planta de potencia y sistemas mecánicos que necesiten únicamente comprobaciones sencillas para demostrar su funcionamiento.

2.1.5. Categoría B3

Una licencia de mantenimiento de aeronaves de Categoría B3 permite a su titular emitir certificados de puesta en servicio (CRS) después de realizar trabajos de mantenimiento, incluyendo los trabajos en la estructura de la aeronave, planta de potencia y los sistemas mecánicos y eléctricos para aviones no presurizados con motor de pistón con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2.000 kg, así como los trabajos en sistemas de aviónica que necesiten únicamente comprobaciones sencillas para demostrar su funcionamiento y no requieran el diagnóstico de averías.

La subcategoría de B1.2 incluirá automáticamente la categoría B3.

2.1.6. Categoría L

Una licencia de mantenimiento de aeronaves de categoría L permitirá a su titular emitir certificados de aptitud para el servicio y actuar como personal de apoyo L para:

- mantenimiento ejecutado en la estructura de la aeronave, la planta de potencia y los sistemas mecánicos y eléctricos;
- los trabajos en los sistemas de radio, de transmisores de localización de urgencia y transpondedores; y

— los trabajos en otros sistemas de aviónica que necesiten comprobaciones sencillas para demostrar su funcionamiento.

La categoría L se divide en las subcategorías siguientes:

- L1C: planeadores de materiales compuestos,
- L1: planeadores de materiales compuestos, metal y madera,
- L2C: motoveleros de materiales compuestos y aviones ELA1 de materiales compuestos,
- L2: motoveleros y aviones ELA1 de materiales compuestos, metal y madera,
- L3H: globos de aire caliente,
- L3G: globos de gas,
- L4H: dirigibles de aire caliente,
- L4G: dirigibles de gas ELA2,
- L5: dirigibles de gas que no sean ELA2.

La subcategoría L2 incluye la subcategoría L1. Toda limitación aplicable a la subcategoría L2 con arreglo al punto 66.A.45 h) lo es también a la subcategoría L1.

La subcategoría L2C incluye la subcategoría L1C.

2.1.7. Categoría C

Una licencia de categoría C de personal certificador permite a su titular emitir certificados de puesta en servicio (CRS) después de la realización de trabajos de mantenimiento en base programados de la aeronave.

La licencia es válida para la aeronave en su totalidad.

Una licencia de categoría C emitida con respecto a aeronaves motopropulsadas complejas incluirá los privilegios de la categoría C con respecto a aeronaves motopropulsadas no complejas.

2.2. Personal con licencia de un Estado que no pertenezca a la UE o que no disponga de un reconocimiento por EASA

Actualmente la UE sólo reconoce las licencias y cualificaciones emitidas por sus Estados Miembros o aquéllas reconocidas por EASA, en base a un tratado bilateral.

El personal de mantenimiento que tenga una licencia que haya sido otorgada de acuerdo a requisitos locales, que pueden diferir de los de EASA, y que desee obtener una licencia LMA Parte 66 debe completar todos los requisitos pertinentes según la licencia que solicite. La experiencia práctica en mantenimiento de aeronaves dentro de una organización de mantenimiento aprobada por esas Autoridades puede aceptarse para justificar los requisitos de experiencia, siempre que se demuestre la autenticidad de la misma, que cumpla con los estándares de la Parte 66 y que se acredite de manera aceptable para AESA.

2.3. Períodos de validez de licencias LMA Parte 66

Una Licencia LMA pierde su validez cinco años después de su emisión o de su última renovación o modificación, a menos que el titular la presente a la autoridad (AESA) a fin de acreditar que la información contenida en la licencia es la misma que figura en los registros de la autoridad, de conformidad con 66.B.120.

Una vez anotadas en la Licencia LMA las habilitaciones de tipo se mantendrán de forma indefinida. No estarán afectadas por la experiencia reciente en mantenimiento, ni requerirán cursos de refresco para el tipo.

3. EMISIÓN INICIAL DE UNA LICENCIA LMA PARTE 66

3.1. Requisitos para ser titular de una LMA Parte 66

- Edad: la edad mínima para solicitar una licencia según la Parte 66 es de 18 años.
- Conocimientos básicos
- Experiencia

Con el fin del adecuado aprovechamiento de los recursos públicos para una mejor prestación de los servicios, podrán solicitar la licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves Parte 66 aquellas personas que:

- Tengan nacionalidad y/o residencia en España o en un país miembro de EASA, o
- Hayan cursado su formación en una organización Parte 147 española, o.
- Trabajen o estén en proceso de obtener un puesto de trabajo en una organización de mantenimiento española.

Para aquellos casos en los que se proporcione el pasaporte como documento de identificación, el solicitante deberá acreditar documentalmente que está en alguna de las circunstancias anteriores.

3.1.1. *Requisitos para ser certificador*

- Ser titular de una LMA.
- Edad: la edad mínima para ser personal certificador será de 21 años.
- Estar autorizado como certificador por la organización de mantenimiento aprobada Parte 145 o la organización aprobada según Parte CAO para la que trabaja el titular de la licencia.

3.2. Tramitación de una LMA

En este capítulo se detallan los requisitos para la tramitación de una LMA.

3.2.1. *Solicitud de emisión de LMA Parte 66*

Para tramitar la emisión de una licencia se deberá remitir una solicitud, formato **LIC-P66-P01-F01 Solicitud EASA 19**, al Servicio de Licencias y Formación de Técnicos de Mantenimiento, en adelante SLFTM. El titular de la licencia será el solicitante indicado en el formato **LIC-P66-P01-F01 Solicitud EASA 19**, pudiendo éste delegar su tramitación en un tercero o en una organización Parte 145 o Parte CAO si ésta tiene desarrollado un procedimiento en su MOE/CAE para actuar en nombre del titular de la licencia.

A través de una solicitud formato **LIC-P66-P01-F01 Solicitud EASA 19**, podrá tramitarse la emisión inicial de una licencia Parte 66, su renovación y sus posibles modificaciones.

En el caso de que no se aporte toda la documentación requerida a continuación, se comunicará al interesado mediante el formato **LIC-P66-P01-F13 Petición de información y documentación** la documentación requerida para su posible subsanación.

3.2.1.1. **Solicitud de emisión inicial**

La solicitud formato **LIC-P66-P01-F01 Solicitud EASA 19** deberá acompañarse de la documentación complementaria correspondiente a la categoría/subcategoría solicitada según se indica a continuación:

- Copia simple para la administración del pago de tasas (modelo 791), con el justificante que acredite el pago: recibo bancario, sello bancario y/o certificación mecánica (NRC).
- Copia simple del certificado de haber superado un curso de formación básica en una organización aprobada según la Parte 147 (formato EASA 148/148a), o
- Copia simple del certificado de haber superado el examen de AESA/SENASA en Salamanca según normativa nacional en la categoría que solicita, o
- Copia simple del certificado de haber superado todos los módulos de Parte 66 expedido por AESA (formato propio/EASA 148b) o por una organización Parte 147 (formato EASA 148/148a) correspondientes al tipo de licencia que se pretende obtener, o informe de acreditación de examen si corresponde.
- Copia simple-del certificado de reconocimiento del curso de formación de tipo emitido por una organización aprobada según la parte 147 (formato EASA 149/149a), o de la aprobación por la autoridad competente (AESA) del citado curso de formación de tipo junto con el certificado de haberlo superado (formato propio / formato EASA 149b), si procede.
- Copia simple del certificado de experiencia básica (formato **LIC-P66-P01-F02** Registro de Experiencia Básica) emitido por el Responsable de Mantenimiento o Responsable de Control de Conformidad de los centros donde haya obtenido la experiencia y en el que se especifiquen los tipos de tareas realizadas, el período de duración de las mismas y los modelos de aeronaves en las que se realizaron.

Los conocimientos básicos y la experiencia deben haberse adquirido en los 10 años anteriores a la solicitud de la emisión de una licencia de mantenimiento de aeronaves o de la adición de una categoría o subcategoría a dicha licencia.

En relación con aquellos alumnos de un curso de formación básica que cursan la formación en una organización Parte 147 y luego se examinan por libre en otra organización Parte 147, se realizará un informe en el que se refleje si cumple con todos los requisitos que establecen las Parte 66 y 147 para que sea considerado un curso básico y, por lo tanto, pueda ser aplicable el requisito de reducción de experiencia básica.

3.2.1.2. Solicitud de modificación o renovación

Renovación:

En el caso de solicitud de renovación de una licencia LMA se deberá realizar con 3 meses de antelación a la fecha de expiración de la misma.

Se presentará un formato de solicitud **LIC-P66-P01-F01** Solicitud EASA 19, junto con la copia simple para la administración del pago de tasas (modelo 791), y una copia simple de la licencia vigente firmada por el titular (manuscrita o digitalmente).

Modificación:

Se entiende por modificación de una licencia la solicitud de la inclusión en la misma de una nueva categoría, subcategoría, habilitación de tipo o variación en los datos personales del solicitante.

La solicitud se realizará mediante el formato **LIC-P66-P01-F01** Solicitud EASA 19, junto con la siguiente documentación:

- Copia simple para la administración del pago de tasas. (modelo 791).
- Copia simple de la licencia vigente firmada por el titular (manuscrita o digitalmente).
- En el caso de modificación de la licencia para inclusión de una categoría, subcategoría y/o habilitación de tipo, deberá acreditarse con los certificados correspondientes de formación básica y formación específica teórica y práctica, según corresponda.
- En el caso de solicitar la modificación de la licencia para incluir una nueva categoría/subcategoría, se deberá justificar la experiencia en la nueva categoría /subcategoría solicitada mediante el formato **LIC-P66-P01-F02** Registro de Experiencia Básica. Dicha experiencia deberá ser certificada por el responsable de mantenimiento o de control de conformidad de la organización de mantenimiento en la que se ha obtenido dicha experiencia.
- A continuación, se realizará una evaluación de los requisitos técnicos siendo el solicitante informado motivadamente por escrito en caso de que la solicitud sea denegada.
- En los casos en que se haya producido un cambio de nombre, apellidos y/o nacionalidad, deberá aportarse copia simple del DNI, NIE o Pasaporte.

Para aquellos casos en los que se solicite la categoría C obtenida con una titulación universitaria, se presentará un certificado de experiencia básico en el que figuren funciones, flotas y fechas.

Los conocimientos básicos y la experiencia deben haberse adquirido en los 10 años anteriores a la solicitud de la emisión de una licencia de mantenimiento de aeronaves o de la adición de una categoría o subcategoría a dicha licencia.

3.2.1.3. Procedimiento para la emisión de una LMA Parte 66a través de una organización de mantenimiento aprobada según la Parte 145

Una organización de mantenimiento aprobada según la Parte 145 o Parte CAO por AESA podrá preparar la licencia de mantenimiento de aeronaves en nombre de la autoridad competente o hacer recomendaciones a la autoridad competente sobre la solicitud de una licencia de mantenimiento de aeronaves presentada por una persona, de forma que la autoridad competente pueda preparar y emitir dicha licencia.

Para ello la organización Parte 145 o Parte CAO deberá tener desarrollado e incluido en el apartado 3.21 o B.4 de su memoria respectivamente, un procedimiento aprobado por AESA por el que dicha organización pueda garantizar el cumplimiento con el apartado 66. B.100 de la Parte 66.

Esta aprobación se encontrará sujeta a un plan de vigilancia continuada mediante auditorías anuales de la organización por parte del SLFTM para asegurar el cumplimiento con el Reglamento (UE) 1321/2014.

3.2.2. Tasas

Para conocer el valor exacto de las tasas a ingresar en caso de solicitar una emisión, renovación o modificación de una LMA, es conveniente consultar la página web de AESA:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/tasas/tasas>

3.2.3. Solicitud de una licencia LMA Parte 66 procedente de otro Estado

La tramitación se realizará siguiendo el mismo procedimiento descrito para España, pero teniendo en consideración los siguientes apartados de este capítulo.

3.2.3.1 Aceptación de la formación y exámenes de otras autoridades competentes de la UE o reconocida por EASA

AESA acepta la formación impartida en una organización Parte 147 aprobada por una Autoridad competente de cualquier Estado miembro de la UE, o reconocida por EASA.

3.2.3.2 Solicitud de emisión de una licencia LMA Parte 66 procedente de un Estado miembro de la UE o estado aceptado por EASA

La solicitud de modificación de una licencia de mantenimiento de aeronaves deberá presentarse a la autoridad competente del Estado miembro que emitió originalmente dicha licencia.

3.3. Requisitos inclusión de categorías en licencias LMA Parte 66

3.3.1. Conocimientos básicos exigidos

El solicitante de una licencia de mantenimiento de aeronaves deberá demostrar mediante examen un nivel de conocimientos de los módulos de materias correspondientes de conformidad con el apéndice I de la Parte 66 (aplicable a las licencias de categoría A, B1, B2, B2L, B3 y C) o el apéndice VII de la Parte 66(aplicable a las licencias de categoría L).

Los exámenes de conocimientos básicos se ajustarán al estándar del apéndice II de la Parte 66 (aplicable a las licencias de categoría A, B1, B2, B2L, B3 y C) o del apéndice VIII de la Parte 66 (aplicable a las licencias de categoría L) del presente anexo y serán realizados por una de las siguientes entidades:

1. una organización de formación aprobada de conformidad con el anexo IV (parte 147);
2. la autoridad competente;
3. en el caso de las licencias de categoría L, otra organización acordada por la autoridad competente.

Los exámenes de conocimientos básicos deberán haberse superado en los diez años anteriores a la solicitud de la licencia de mantenimiento de aeronaves o a la adición de una categoría o subcategoría a dicha licencia. Alternativamente, si los exámenes de conocimientos básicos no se han superado en ese período de diez años, el solicitante podrá obtener acreditaciones correspondientes a exámenes de conocimientos básicos.

El requisito de validez de diez años se aplica a cada examen de módulo individual, excepto en el caso de los exámenes de módulos ya superados como parte de otra categoría de licencia y con la licencia ya expedida.

El solicitante podrá pedir a la autoridad competente acreditaciones totales o parciales a la luz de los requisitos de conocimientos básicos para:

- 1) exámenes de conocimientos básicos que se hayan superado más de diez años antes de la presentación de la solicitud de licencia de mantenimiento de aeronaves;
- 2) cualquier otra formación técnica y examen nacionales que la autoridad competente considere equivalentes a los requisitos de conocimientos básicos.

El solicitante presentará pruebas de las acreditaciones concedidas haciendo referencia a un informe de acreditación de examen aprobado por la autoridad competente de conformidad con la sección B, subparte E, de la Parte 66.

Un curso de formación básica sin los módulos 1 y 2 del apéndice I del presente anexo se considerará un curso de formación básica completo aprobado de conformidad con el anexo IV (parte 147) únicamente cuando los conocimientos de dichos módulos sean demostrados posteriormente por el solicitante mediante examen y sean acreditados por la autoridad competente.

El titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves que solicite la adición de una categoría o una subcategoría diferentes deberá complementar mediante examen el nivel de conocimientos adecuado a los módulos de materias correspondientes de conformidad con el apéndice I de la Parte 66 (para las licencias de categoría A, B1, B2, B2L, B3 y C) o el apéndice VII de la Parte 66 (para las licencias de categoría L).

En el apéndice IV de la Parte 66 se detallan los módulos del apéndice I de la Parte 66 (para las licencias de categoría B1, B2, B2L, B3 y C) o del apéndice VII de la Parte 66 (para las licencias de categoría L) que se requieren para añadir una nueva categoría o subcategoría a una licencia existente.

3.3.1.1. Categoría A

Módulos comunes a todas las subcategorías A:

Módulo 1 Matemáticas

Módulo 2 Física

Módulo 3 Fundamentos de electricidad

Módulo 5 Técnicas digitales/Sistemas de instrumentos electrónicos

Módulo 6 Materiales, equipos y herramientas

Módulo 7 Prácticas de mantenimiento

Módulo 8 Aerodinámica básica

Módulo 9 Factores humanos

Módulo 10 Legislación aeronáutica

Módulos específicos subcategoría A1 Aviones de turbina

Módulo 11 Aerodinámica, estructuras y sistemas de avión

Módulo 15 Motores de turbinas de gas

Módulo 17 Hélices

Módulos específicos subcategoría A2 Aviones de pistón

Módulo 11 Aerodinámica, estructuras y sistemas de avión

Módulo 16 Motores de pistón

Módulo 17 Hélices

Módulos específicos subcategoría A3 Helicópteros de turbina

Módulo 12 Aerodinámica, estructuras y sistemas de helicópteros

Módulo 15 Motores de turbinas de gas

Módulos específicos subcategoría A4 Helicópteros de pistón

Módulo 12 Aerodinámica, estructuras y sistemas de helicópteros

Módulo 16 Motores de pistón

3.3.1.2. Categoría B1

Módulos comunes a todas las subcategorías B1

Módulo 1 Matemáticas

Módulo 2 Física

Módulo 3 Fundamentos de electricidad

Módulo 4 Fundamentos de electrónica

Módulo 5 Técnicas digitales/Sistemas de instrumentos electrónicos

Módulo 6 Materiales, equipos y herramientas

Módulo 7 Prácticas de mantenimiento

Módulo 8 Aerodinámica básica

Módulo 9 Factores humanos

Módulo 10 Legislación aeronáutica

Módulos específicos subcategoría B1.1 Aviones de turbina

Módulo 11 Aerodinámica, estructuras y sistemas de aviones

Módulo 15 Motores de turbinas de gas

Módulo 17 Hélices

Módulos específicos subcategoría B1.2 Aviones de pistón

Módulo 11 Aerodinámica, estructuras y sistemas de aviones

Módulo 16 Motores de pistón

Módulo 17 Hélices

Módulos específicos subcategoría B1.3 Helicópteros de turbina

Módulo 12 Aerodinámica, estructuras y sistemas de helicópteros

Módulo 15 Motores de turbinas de gas

Módulos específicos subcategoría B1.4 Helicópteros de pistón

Módulo 12 Aerodinámica, estructuras y sistemas de helicópteros

Módulo 16 Motores de pistón

3.3.1.3. Categoría B2

Módulo 1 Matemáticas

Módulo 2 Física

Módulo 3 Fundamentos de electricidad

Módulo 4 Fundamentos de electrónica

Módulo 5 Técnicas digitales/Sistemas de instrumentos electrónicos

Módulo 6 Materiales, equipos y herramientas

Módulo 7 Prácticas de mantenimiento

Módulo 8 Aerodinámica básica

Módulo 9 Factores humanos

Módulo 10 Legislación aeronáutica

Módulo 13 Aerodinámica, estructuras y sistemas de aeronaves

Módulo 14 Propulsión

3.3.1.4. Categoría B2L

Módulo 1 Matemáticas

Módulo 2 Física

Módulo 3 Fundamentos de electricidad

Módulo 4 Fundamentos de electrónica

Módulo 5 Técnicas digitales/Sistemas de instrumentos electrónicos

Módulo 6 Materiales, equipos y herramientas

Módulo 7 Prácticas de mantenimiento

Módulo 8 Aerodinámica básica

Módulo 9 Factores humanos

Módulo 10 Legislación aeronáutica

Módulo 13 Aerodinámica, estructuras y sistemas de aeronaves. En función de la habilitación de sistema:

- Piloto automático: 13.1, 13.2, 13.3, 13.5, 13.7 y 13.9
- Com/Nav: 13.1, 13.2, 13.4 a), 13.5 y 13.9
- Vigilancia: 13.1, 13.2, 13.4 b), 13.5 y 13.9
- Sistemas de instrumentación: 13.1, 13.2, 13.5, 13.8 y 13.9
- Sistemas de célula: 13.1, 13.2, 13.5, 13.9, 13.11, 13.12, 13.13, 13.14, 13.15, 13.16, 13.17, 13.18 y 13.19.

Módulo 14 Propulsión: Sólo para las habilitaciones de Sistema de instrumentación y Sistema de célula.

3.3.1.5. Categoría B3

Módulo 1 Matemáticas

Módulo 2 Física

Módulo 3 Fundamentos de electricidad

Módulo 4 Fundamentos de electrónica

Módulo 5 Técnicas digitales/Sistemas de instrumentos electrónicos

Módulo 6 Materiales, equipos y herramientas

Módulo 7 Prácticas de mantenimiento

Módulo 8 Aerodinámica básica

Módulo 9 Factores humanos

Módulo 10 Legislación aeronáutica

Módulo 11 Aerodinámica, estructuras y sistemas de aviones

Módulo 16 Motores de pistón

Módulo 17 Hélices

3.3.1.6. Categoría C

Módulo 1 Matemáticas

Módulo 2 Física

Módulo 3 Fundamentos de electricidad

Módulo 4 Fundamentos de electrónica

Módulo 5 Técnicas digitales/Sistemas de instrumentos electrónicos

Módulo 6 Materiales, equipos y herramientas

Módulo 7 Prácticas de mantenimiento

Módulo 8 Aerodinámica básica

Módulo 9 Factores humanos

Módulo 10 Legislación aeronáutica

Módulo 11 Aerodinámica, estructuras y sistemas de aviones, módulo 15 Motores de turbinas de gas y módulo 17 Hélices como B1.1.

Módulo 11 Aerodinámica, estructuras y sistemas de aviones, módulo 16 Motores de pistón y módulo 17 Hélices como B1.2.

Módulo 12 Aerodinámica, estructuras y sistemas de helicópteros y módulo 15 Motores de turbinas de gas como B1.3.

Módulo 12 Aerodinámica, estructuras y sistemas de helicópteros y módulo 16 Motores de pistón como B1.4.

Módulo 13 Aerodinámica, estructuras y sistemas de aeronaves y módulo 14 Propulsión como B2.

3.3.1.7. Categoría L

Módulos comunes a las subcategorías L1C, L1, L2C, L2, L3H, L3G, L4H Y L4G

Módulo 1L Conocimientos básicos

Módulo 2L Factores humanos

Módulo 3L Legislación aeronáutica

Módulos específicos a la subcategoría L1C Planeadores de materiales compuestos

Módulo 5L Estructura de material compuesto

Módulo 7L Célula. Sistemas generales, mecánicos y eléctricos

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

Módulos específicos a la subcategoría L1 Planeadores

Módulo 4L Estructura de madera o tubos metálicos con revestimiento textil



Módulo 5L Estructura de material compuesto

Módulo 6L Estructura metálica

Módulo 7L Célula. Sistemas generales, mecánicos y eléctricos

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

Módulos específicos a la subcategoría L2C Motoveleros de materiales compuestos y aviones ELA1 de materiales compuestos

Módulo 5L Estructura de material compuesto

Módulo 7L Célula. Sistemas generales, mecánicos y eléctricos

Módulo 8L Grupo motopropulsor

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

Módulos específicos a la subcategoría L2 Motoveleros y aviones ELA1

Módulo 4L Estructura de madera o tubos metálicos con revestimiento textil

Módulo 5L Estructura de material compuesto

Módulo 6L Estructura metálica

Módulo 7L Célula. Sistemas generales, mecánicos y eléctricos

Módulo 8L Grupo motopropulsor

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

Módulos específicos a la subcategoría L3H Globos de aire caliente

Módulo 9L Globos. Globos de aire caliente

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

Módulos específicos a la subcategoría L3G Globos de gas

Módulo 10L Globos. Globos de gas (libres/cautivos)

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

Módulos específicos a la subcategoría L4H Dirigibles de aire caliente

Módulo 8L Grupo motopropulsor

Módulo 9L Globos. Globos de aire caliente

Módulo 11L Dirigibles. Dirigibles de aire caliente/gas

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

Módulos específicos a la subcategoría L4G Dirigibles de gas ELA2

Módulo 8L Grupo motopropulsor

Módulo 10L Globos. Globos de gas (libres/cautivos)

Módulo 11L Dirigibles. Dirigibles de aire caliente/gas

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

Módulos de la subcategoría L5 Dirigibles de gas superiores a ELA2

Requisitos de conocimientos básicos para cualquier subcategoría B1, más:

Módulo 8L Grupo motopropulsor (Solo se requieren las materias sobre propulsión aplicables del módulo 8L; estas dependen de la subcategoría B1 de la que procede el solicitante).

Módulo 10L Globos. Globos de gas (libres/cautivos)

Módulo 11L Dirigibles. Dirigibles de aire caliente/gas

Módulo 12L Comunicación de radio/transmisores de localización de urgencia/transpondedor/sistemas de instrumentación

La licencia LMA de categoría C puede obtenerse por tres vías:

- Ejerciendo las atribuciones de las categorías B1 o B2.
- Por medio de una titulación universitaria considerada por AESA como equivalente al conocimiento estándar del Anexo III (Parte 66) y que permita una acreditación de examen total o parcial. Las acreditaciones se concederán de conformidad con la subparte E de la sección B de la Parte 66.
- Por medio de una titulación universitaria contemplada por AESA dentro del rango de aplicación del Informe de Conversión de Cualificaciones Nacionales y Autorizaciones de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas a la Parte 66 Edición 2 – Revisión 2 marzo 2010.

3.3.2. Formación relevante

Se considerará formación relevante para reducir el requisito de experiencia básica:

- A la Formación Profesional aprobada por el Ministerio de Educación en las especialidades siguientes:
 - Técnico Superior en Mantenimiento Aeromecánico. Será considerado como relevante para cualquiera de las subcategorías de B1.
 - Técnico Superior en Mantenimiento de Aviónica. Será considerado como relevante para la categoría B2.
- A los Ciclos Formativos de Grado Superior aprobados por el Ministerio de Educación en las especialidades siguientes:
 - Técnico Superior en Mantenimiento Aeromecánico de aviones con motor de turbina. Este ciclo será considerado como relevante para la subcategoría B1.1.

- Técnico Superior en Mantenimiento Aeromecánico de aviones con motor de pistón. Este ciclo será considerado como relevante para la subcategoría B1.2.
 - Técnico Superior en Mantenimiento Aeromecánico de helicópteros con motor de turbina. Este ciclo será considerado como relevante para la subcategoría B1.3.
 - Técnico Superior en Mantenimiento Aeromecánico de helicópteros con motor de pistón. Este ciclo será considerado como relevante para la subcategoría B1.4.
 - Técnico Superior en Mantenimiento de sistemas eléctricos y aviónicos para aeronaves. Este ciclo será considerado como relevante para la categoría B2.
- A la formación correspondiente a un curso de formación básica en una subcategoría de B1 distinta a la solicitada, y obtenido en una organización de formación de mantenimiento aprobada según la parte 147.
 - Cualquier otra formación que, evaluado caso a caso por la Autoridad, se considere relevante.
- No obstante, la consideración de formación relevante no exime de la superación de los exámenes correspondientes a los módulos de formación básica de la Parte 66 de la categoría o subcategoría de la licencia que se pretende obtener.

3.3.3. Requisitos de experiencia

3.3.3.1. Categoría A, subcategorías B1.2 y B1.4 y categoría B3

El solicitante de una licencia deberá haber adquirido:

- Tres años de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas si el solicitante no tiene una formación técnica relevante.
- Dos años de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas si el solicitante tiene una formación considerada relevante por AESA. En este caso el solicitante tiene que superar los exámenes de los módulos correspondientes a la categoría o subcategoría que se pretende de acuerdo con el apéndice I de la Parte 66, en una organización de formación de mantenimiento Parte 147, o en los exámenes que realiza AESA.
- Un año de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas si el solicitante ha realizado un curso de formación básica en una organización Parte 147.

3.3.3.2. Categoría B2 y subcategorías B1.1 y B1.3

El solicitante de una licencia deberá haber adquirido:

- Cinco años de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas si el solicitante no tiene una formación técnica relevante.
- Tres años de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas si el solicitante tiene una formación considerada relevante por AESA. En este caso el solicitante tiene que superar los exámenes de los módulos correspondientes a la categoría o subcategoría que se pretende de acuerdo con el apéndice I de la Parte 66, en una organización de formación de mantenimiento Parte 147, o en los exámenes que realiza AESA.
- Dos años de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas si el solicitante ha realizado un curso de formación básica en una organización Parte 147.

Los ATA's válidos para aportar experiencia básica en la categoría B2 son los siguientes: 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 y 77.

3.3.3.3. Categoría B2L

El solicitante de una licencia deberá haber adquirido:

- tres años de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas, que incluya la correspondiente habilitación o habilitaciones de sistema, si el solicitante no tenía previamente una formación técnica relevante, o
- dos años de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas, que incluya la correspondiente habilitación o habilitaciones de sistema, y haber completado una formación considerada relevante por AESA, o
- un año de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas, que incluya la correspondiente habilitación o habilitaciones de sistema, y haber completado un curso de formación básica aprobado con arreglo a la Parte 147.

Los ATA's válidos para aportar experiencia básica en la categoría B2L son los siguientes:

Vigilancia: 24, 33, 34 (aplicado a Air Traffic Control transponder, secondary surveillance radar, Radio altimeter).

Comunicaciones/navegación: 23, 24, 33, 34.

Sistemas de aeronave: 21, 24, 26, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 73.

Piloto automático: 22, 24, 27, 33.

Instrumentos: 24, 31, 33, 77.

3.3.3.4. Categoría L

El solicitante de una licencia deberá haber adquirido:

- dos años de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas que incluya un conjunto representativo de actividades de mantenimiento en la correspondiente subcategoría;
- como excepción al punto anterior, un año de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas que incluya un conjunto representativo de actividades de mantenimiento en la correspondiente subcategoría, con arreglo a la introducción de la limitación que se establece en el punto 66.A.45 h) ii) 3 relativa a tareas de mantenimiento complejas.

3.3.3.5. Categoría C

Para aeronaves motopropulsadas complejas:

- Tres años de experiencia en el ejercicio de las atribuciones de las categorías B1.1, B1.3 o B2 como personal de apoyo, o tanto personal de apoyo como personal certificador, de conformidad con el punto 145.A.35 del anexo II (parte 145), en una organización de mantenimiento que trabaje con aeronaves propulsadas complejas, incluidos doce meses de experiencia como personal de apoyo de mantenimiento de base.
- Cinco años de experiencia en el ejercicio de las atribuciones de las categorías B1.2, B1.4 o L5 como personal de apoyo, o tanto personal de apoyo como personal certificador, de conformidad con el punto 145.A.35 del anexo II (parte 145), en una organización de mantenimiento que trabaje con aeronaves propulsadas complejas, incluidos doce meses de experiencia como personal de apoyo de mantenimiento de base; o
- En el caso de los solicitantes que posean una titulación académica, tres años de experiencia de trabajo en un entorno de mantenimiento de aeronaves, desempeñando un conjunto representativo de tareas directamente relacionadas con el mantenimiento de aeronaves, incluidos seis meses de participación en la realización de tareas de mantenimiento de base en la explotación de aeronaves propulsadas complejas.

Para aeronaves que no sean motopropulsadas complejas:

- Tres años de experiencia en el ejercicio de las atribuciones de las categorías B1, B2, B2L, B.3 o L como personal de apoyo, o tanto personal de apoyo como personal certificador, de conformidad con el punto 145.A.35 del anexo II (parte 145), en una organización de mantenimiento que trabaje en la explotación de aeronaves que no son aeronaves propulsadas complejas, incluidos seis meses de experiencia como personal de apoyo de mantenimiento de base; o

- En el caso de los titulares de una titulación académica, tres años de experiencia de trabajo en un entorno de mantenimiento de aeronaves, desempeñando un conjunto representativo de tareas directamente relacionadas con el mantenimiento de aeronaves, incluidos seis meses de participación en la realización de tareas de mantenimiento de base en la explotación de aeronaves que no son aeronaves propulsadas complejas.

Para ampliar a las aeronaves propulsadas complejas la categoría C anotada con respecto a aeronaves que no son aeronaves propulsadas complejas:

- Dos años de experiencia en el ejercicio de las atribuciones de las categorías B.1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B.2 o L5 como personal de apoyo, o tanto personal de apoyo como personal certificador, de conformidad con el punto 145.A.35 del anexo II (parte 145), en una organización de mantenimiento que trabaje en la explotación de aeronaves propulsadas complejas, incluidos seis meses de experiencia como personal de apoyo de mantenimiento de base; o
- En el caso de titulares de una licencia de categoría C sobre la base de una titulación académica, dos años de experiencia de trabajo en un entorno de mantenimiento de aeronaves, desempeñando un conjunto representativo de tareas directamente relacionadas con el mantenimiento de aeronaves, incluidos tres meses de participación en la realización de tareas de mantenimiento de base en la explotación de aeronaves propulsadas complejas.

Una licencia de mantenimiento de aeronaves de categoría C expedida con respecto a aeronaves propulsadas complejas incluirá las atribuciones de la licencia de mantenimiento de aeronaves de categoría C también con respecto a aeronaves que no sean aeronaves propulsadas complejas.

En aquellos casos en que se aporte experiencia como personal certificador o personal de apoyo se deberán aportar también las capacidades certificadoras que cubran el periodo de tiempo presentado, o bien un certificado emitido por el responsable de mantenimiento o de control de conformidad de la organización en el que figure que se han ejercido tales privilegios.

Para la categoría C obtenida con una titulación universitaria:

- De acuerdo con el Informe de Conversión de Cualificaciones Nacionales y Autorizaciones de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas a la Parte 66 (Edición 2, Revisión 0, de Octubre-2008, y sus posteriores revisiones), aquellas personas que posean una titulación de Ingeniero Aeronáutico o Ingeniero Técnico Aeronáutico con anterioridad al 28 de septiembre de 2005, o hayan iniciado los estudios de dichas titulaciones con anterioridad a dicha fecha estaban cualificados en España para el nombramiento como personal certificador de mantenimiento y por tanto, se les debe emitir una licencia con las limitaciones correspondientes. Las diferencias que superar para obtener la categoría B1 o B2 son los módulos 9 y 10.
- Para aquellas personas que posean una titulación de Ingeniero o Ingeniero Técnico Aeronáutico con posterioridad al 28 de septiembre de 2005, o hayan iniciado los estudios de dichas titulaciones con posterioridad a dicha fecha, o dispongan de una titulación universitaria en ingeniería (grado o máster) aeronáutica, mecánica, eléctrica o electrónica, se elaborará un informe de acreditación, el cuál establecerá el cumplimiento total o parcial con el apéndice I del Anexo III (Parte 66) del reglamento (UE) 1321/2014.

Con este fin se deberá aportar una copia del título, un certificado de notas y, si fuera necesario, el plan de estudios con el que se cursó la titulación.

En aquellos casos en que no se justifique cumplimiento con el nivel de conocimientos básicos de B1 o B2, se deberá superar mediante examen el nivel de conocimientos de los módulos correspondientes.

3.3.3.6. Consideraciones de experiencia con carácter general a todas las categorías

La experiencia requerida deberá ser adquirida en la categoría o subcategoría que se solicita.

La experiencia deberá ser práctica y abarcar un amplio conjunto de tareas en términos de duración, complejidad y diversidad.

Se presentará copia del certificado de experiencia emitido por el Responsable de Mantenimiento o Responsable de Control de Conformidad de la organización donde haya prestado sus servicios, y en el que se especifiquen los tipos de tareas realizadas, las fechas de realización de las mismas y los modelos de aeronaves en los que se realizaron (formato **LIC-P66-P01-F02**). El número mínimo de tareas al mes será de 5, distribuidas a lo largo del mismo.

En el caso de que la organización de mantenimiento esté ubicada fuera de España se deberá aportar también:

- Copia del MOE o formato 4 de EASA donde se acredite el cargo del responsable que certifica dicha experiencia.
- Certificado de aprobación de la organización de mantenimiento.

Modelos de certificados de experiencia práctica requerida

Con carácter general se requerirá para la documentación de la experiencia básica la cumplimentación del formato **LIC-P66-P01-F02** (*Registro de Experiencia Básica*) a excepción de los siguientes casos:

- Categoría C: procedente de titulación académica; en este caso se presentará un certificado de experiencia básico en el que figuren las funciones, flotas y fechas.
- Requisito para inclusión de habilitaciones de tipo de Aeronaves de Grupo 2 y Grupo 3, categoría B3 y a través de evaluación de tipo: se documentará la experiencia práctica en contenido y duración mediante el formato **LIC-P66-P01-F03** *Registro de Experiencia Práctica Grupo 3/Categoría B3/Evaluación de tipo*. Para incorporar el grupo 3 en la categoría B2, el supervisor puede ser un técnico de mantenimiento con la subcategoría B1.2 y el grupo 3 si las tareas de mantenimiento realizadas están dentro de las capacidades de un B1.2.
- Para las subcategorías L1, L1C, L2, L2C, además de requerir el formato **LIC-P66-P01-F02** (Registro de Experiencia Básica) para incorporar la subcategoría, se utilizará el formato **LIC-P66-P01-F25** (*Registro de experiencia para habilitaciones de veleros y motoveleros*) para incorporar las habilitaciones, teniendo que realizar al menos el 50% de las tareas aplicables.
- Para las subcategorías L3H, L3G, L4H y L4G, además de requerir el formato **LIC-P66-P01-F02** (Registro de Experiencia Básica) para incorporar la subcategoría, se utilizará el formato **LIC-P66-P01-F26** (*Registro de experiencia para habilitaciones de globos y*

dirigibles) para incorporar las habilitaciones, teniendo que realizar al menos el 80% de las tareas aplicables. Las tareas con * son obligatorias.

- Para la categoría B2L se requiere el formato **LIC-P66-P01-F02** (*Registro de Experiencia Básica*) para incorporar las habilitaciones de sistema. Los ATA's aplicables a cada habilitación son:
 - Vigilancia: 24, 33, 34 (aplicado a Air Traffic Control transponder, secondary surveillance radar, Radio altimeter).
 - Comunicaciones/navegación: 23, 24, 33, 34.
 - Sistemas de aeronave: 21, 24, 26, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 73.
 - Piloto automático: 22, 24, 27, 33.
 - Instrumentos: 24, 31, 33, 77.
- Para incorporar el grupo 2 como subgrupo completo o subgrupo de fabricante en la categoría B2L se requiere aportar experiencia según el formato **LIC-P66-P01-F03** (Registro de Experiencia Práctica Grupo 3) aplicable al subgrupo y a la habilitación de sistema.
- Para incorporar los grupos 3 ó 4 en la categoría B2L se requiere aportar experiencia según el formato **LIC-P66-P01-F03** (Registro de Experiencia Práctica Grupo 3).

Experiencia práctica reciente requerida en mantenimiento de aeronaves

Todos los solicitantes deben justificar al menos 1 año de experiencia reciente en aeronaves pertenecientes a la categoría o subcategoría para la que solicita su inclusión en la licencia. De ese año, al menos 6 meses deben haberse adquirido en los 12 meses anteriores a la solicitud. Los restantes 6 meses debe haberse obtenido en los 7 años anteriores a la solicitud.

Para incluir más categorías / subcategorías a una licencia LMA, la experiencia reciente de mantenimiento que se requiere de modo adicional podrá ser inferior a un año, pero debe ser de al menos 3 meses.

La experiencia deberá haberse adquirido en los 10 años anteriores a la solicitud de la licencia de mantenimiento de aeronaves o de la adición de una categoría o subcategoría a dicha licencia.

Experiencia obtenida en un país que no sea miembro de la UE

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.

Experiencia en organizaciones que no sean Parte 145 o Parte CAO.

La experiencia en el mantenimiento de aeronaves adquirida en organizaciones no aprobadas de conformidad con la Parte 145 o la Parte CAO podrá ser reconocida cuando ese mantenimiento sea equivalente al exigido por la Parte 66 según establezca la autoridad competente. Sin embargo, se exigirá la demostración de experiencia adicional en organizaciones aprobadas de conformidad con la Parte 145 o la Parte CAO, o bajo la supervisión de personal certificador independiente.

Esta experiencia en aeronaves militares deberá reflejarse en el formato **F-DSM-LFTM-02** (registro de experiencia básica), justificando con la evidencia documental correspondiente de la persona que certifica la experiencia responde al cargo mostrado.

Dicha experiencia adicional será para la categoría A y L como mínimo de 6 meses, y para las categorías B1, B2, B2L y B3 de 12 meses.

Experiencia bajo la supervisión de personal certificador independiente.

En caso de que el supervisor sea un certificador independiente, será éste el que certifique la experiencia, aportando además una copia de la puesta en servicio de la aeronave en la que conste la revisión realizada y la matrícula de la aeronave. Si dispone de licencia LMA Parte 66 emitida por otra Autoridad, se deberá aportar una copia. Se aportará justificación documental de la participación del solicitante en las tareas realizadas.

4. MODIFICACIÓN DE UNA LMA PARTE 66

4.1 Modificación para incluir otra categoría / subcategoría adicional

Los titulares de una licencia podrán optar a la modificación de la misma, para incluir una categoría/subcategoría, siempre que se justifiquen los requisitos de formación básica y experiencia que se detallan a continuación, y que corresponden a la categoría/subcategoría solicitada.

4.1.1 Requisitos de conocimientos básicos

El titular de una **LMA** con unas categorías/subcategorías determinadas que desee ampliar su licencia, deberán superar los exámenes de los módulos específicos de la categoría/subcategoría a la que aspira no incluidos en su subcategoría, y aquellos otros en los que se exija un nivel de conocimiento superior al requerido en la subcategoría que posee.

Los requisitos de conocimientos se podrán justificar mediante:

- Copia simple del certificado de reconocimiento de un curso de formación básica en una organización Parte 147 (formato EASA 148/148a), o bien
- Copia simple del certificado de reconocimiento expedido por AESA (formato propio/EASA 148b) o por una organización Parte 147 (formato EASA 148/148a) de los módulos correspondientes a la categoría de licencia que se pretende obtener.

A continuación, se relacionan los módulos que tendrá que superar, en base a la ampliación solicitada. Están conforme a la tabla B del apéndice IV de la Parte 66.

A De	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L
A1	Nin-guno	16.	12.	12, 16.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.
A2	11, 15.	Nin-guno	12, 15.	12.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.
A3	11, 17.	11, 16, 17.	Nin-guno	16.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.
A4	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Nin-guno	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.	Todos, excepto 9.
B1.1	Nin-guno	16.	12.	12, 16.	Nin-guno	16.	12.	12, 16.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ
B1.2	11, 15.	Nin-guno	12, 15.	12.	11, 15.	Nin-guno	12, 15.	12.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ
B1.3	11, 17.	11, 16, 17.	Nin-guno	16.	11, 17.	11, 16, 17.	Nin-guno	16.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ
B1.4	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Nin-guno	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Nin-guno	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ
B2	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	Nin-guno	Nin-guno
B2L	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	13SQ, 14SQ.	Nin-guno
B3	11, 15.	11	12, 15.	12.	2, 3, 5, 8, 11, 15.	2, 3, 5, 8, 11.	2, 3, 5, 8, 12, 15.	2, 3, 5, 8, 12.	2, 3, 4, 5, 8, 13, 14.	2, 3, 4, 5, 8, 13SQ.

A De	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
A1	Todos, excepto 2, 8 y 9.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 9.
A2	Todos, excepto 2, 8 y 9.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 9.
A3	Todos, excepto 2, 8 y 9.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 9.
A4	Todos, excepto 2, 8 y 9.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 2L.	Todos, excepto 9.
B1.1	16.	12L.	12L.	8L**, 12L.	8L**, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L**, 10L, 11, 12L.
B1.2	Ninguno	12L.	12L.	8L*, 12L.	8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L*, 10L, 11, 12L.
B1.3	11, 16, 17.	7L, 12L.	7L, 12L.	7L, 8L**, 12L.	7L, 8L**, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L**, 10L, 11, 12L.
B1.4	11, 17.	7L, 12L.	7L, 12L.	7L, 8L*, 12L.	7L, 8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L*, 10L, 11, 12L.
B2	6, 7, 11, 16, 17.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	6, 7, 11 o 12, 15 o 16, 17, 8L, 10L
B2L	6, 7, 11, 16, 17.	5L, 7L, 12LSQ.	4L, 5L, 6L, 7L, 12LSQ.	5L, 7L, 8L, 12LSQ.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L, 12LSQ.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	6, 7, 11 o 12, 15 o 16, 17, 8L, 10L
B3	Ninguno	12L.	12L.	8L*, 12L.	8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	2, 3, 5, 8, 11 o 12, 8L*, 10L, 11L, 12L.

A De	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2
L1C	Todos								
L1	Todos								
L2C	Todos								
L2	Todos								
L3H	Todos								
L3G	Todos								
L4H	Todos								
L4G	Todos								

A De	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G
L1C	Todos	Nin-guno	4L, 6L.	8L.	4L, 6L, 8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.
L1	Todos	Nin-guno	Nin-guno	8L.	8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.
L2C	Todos	Nin-guno	4L, 6L.	Nin-guno	4L, 6L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.
L2	Todos	Nin-guno	Nin-guno	Nin-guno	Nin-guno	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.
L3H	Todos	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	Nin-guno	10L.	8L, 11L.	8L, 10L, 11L.
L3G	Todos	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	9L.	Nin-guno	8L, 9L, 11L.	8L, 11L.
L4H	Todos	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	Nin-guno	10L.	Nin-guno	10L.
L4G	Todos	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	9L.	Nin-guno	9L.	Ninguno

SQ = depende de la cualificación del sistema

*: excluidas las materias relacionadas con los motores de pistón

** : excluidas las materias relacionadas con los motores de turbina;



4.1.2 Requisitos de experiencia para una LMA

Las siguientes tablas muestran los requisitos de experiencia que se requieren para incluir una nueva categoría o subcategoría a una licencia LMA. Están conforme a la tabla A del apéndice IV de la Parte 66.

La experiencia debe ser experiencia práctica en mantenimiento de aeronaves operativas en la categoría /subcategoría solicitada, abarcando un conjunto representativo en duración, complejidad y diversidad.

El requisito de experiencia se reducirá en un 50% si el solicitante ha aprobado un curso impartido por una Organización aprobada Parte 147, correspondiente a la categoría/subcategoría que pretende incluir en la licencia.

A: De:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1	L2	L3	L4	L5
A1	—	6	6	6	24	6	24	12	24	12	6	12	12	12	12	24
A2	6	—	6	6	24	6	24	12	24	12	6	12	12	12	12	24
A3	6	6	—	6	24	12	24	6	24	12	12	12	12	12	12	24
A4	6	6	6	—	24	12	24	6	24	12	12	12	12	12	12	24
B1.1	—	6	6	6	—	6	6	6	12	12	6	6	6	12	12	12
B1.2	6	—	6	6	24	—	24	6	24	12	—	—	—	12	12	12
B1.3	6	6	—	6	6	6	—	6	12	12	6	6	6	12	12	12
B1.4	6	6	6	—	24	6	24	—	24	12	6	6	6	12	12	12
B2	6	6	6	6	12	12	12	12	—	—	12	6	6	12	12	24
B2L	6	6	6	6	12	12	12	12	12	—	12	6	6	12	12	24
B3	6	—	6	6	24	6	24	12	24	12	—	—	—	12	12	12
L1	24	24	24	24	36	24	36	24	36	24	24	—	6 *	12 *	12 *	24 *
L2	24	12	24	24	36	12	36	24	36	24	12	—	—	12 *	12 *	24 *
L3	30	30	30	30	48	30	48	30	48	30	30	12 *	12 *	—	6 *	24 *
L4	30	30	30	30	48	30	48	30	48	30	30	12 *	12 *	—	—	24 *
L5	24	24	24	24	36	24	36	24	36	24	24	12 *	12 *	12 *	—	—

* La experiencia podrá reducirse en un 50 %, pero permitiendo una licencia con limitaciones, es decir, una licencia anotada con la exclusión de «las tareas de mantenimiento complejas establecidas en el apéndice VII del anexo I (parte M), los cambios estándar establecidos en el punto 21.A.90B del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 y las reparaciones estándar establecidas en el punto 21.A.431B del anexo I (parte 21) de dicho Reglamento».

Tabla 1. Requisitos de experiencia para incluir una categoría/subcategoría a la licencia

NOTA: Particularmente aquellos poseedores de una LMA procedentes de exámenes de AESA en Salamanca (Aptos de Salamanca) que posean una subcategoría de B1 y deseen incluir otra subcategoría deberán acreditar experiencia de al menos 1 año en la subcategoría a incluir.

Para poder añadir una nueva habilitación o habilitaciones de sistema a una licencia B2L existente, para cada nueva habilitación de sistema añadida será necesario contar con tres meses de experiencia práctica en mantenimiento que sea relevante a dicha habilitación o habilitaciones.

Para que se incluya una subcategoría adicional en una licencia L existente, la experiencia que se exige es:

- 12 meses de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas que incluya un conjunto representativo de actividades de mantenimiento en la correspondiente subcategoría;
- como excepción al punto anterior, seis meses de experiencia práctica en el mantenimiento de aeronaves operativas que incluya un conjunto representativo de actividades de mantenimiento en la correspondiente subcategoría, con arreglo a la introducción de la limitación que se establece en el punto 66.A.45 h) ii) 3.

4.2 Requisitos para inclusión de habilitaciones de tipo en una licencia LMA Parte 66

El titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves solo podrá ejercer las facultades de certificación de un tipo determinado de aeronave cuando la licencia cuente con la debida habilitación.

Para las categorías B1, B2 o C, las habilitaciones de tipo de aeronave pertinentes son las siguientes:

- Para las aeronaves del grupo 1, la habilitación de tipo de aeronave correspondiente.
- Para las aeronaves del grupo 2, la habilitación de tipo de aeronave correspondiente, la habilitación de subgrupo de fabricante o la habilitación de subgrupo completo.
- Para las aeronaves del grupo 3, la habilitación de tipo de aeronave correspondiente o la habilitación de grupo completo.
- Para las aeronaves del grupo 4, para la licencia de categoría B2, la habilitación de grupo completo.

Para la categoría B2L, las habilitaciones pertinentes son las siguientes:

- Para las aeronaves del grupo 2, la habilitación de subgrupo de fabricante correspondiente o la habilitación de subgrupo completo.
- Para las aeronaves del grupo 3, la habilitación de grupo completo.
- Para las aeronaves del grupo 4, la habilitación de grupo completo.

Para la categoría B3, la habilitación pertinente es «aviones no presurizados con motor de pistón con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2.000 kg».

Para la categoría L, las habilitaciones pertinentes son las siguientes:

- Para la subcategoría L1C, la habilitación “planeadores de materiales compuestos”.
- Para la subcategoría L1, la habilitación “planeadores”.
- Para la subcategoría L2C, la habilitación “motoveleros de materiales compuestos y aviones ELA1 de materiales compuestos”.
- Para la subcategoría L2, la habilitación “motoveleros y aviones ELA1”.
- Para la subcategoría L3H, la habilitación “globos de aire caliente”.
- Para la subcategoría L3G, la habilitación “globos de gas”.
- Para la subcategoría L4H, la habilitación “dirigibles de aire caliente”.
- Para la subcategoría L4G, la habilitación “dirigibles de gas ELA2”.
- Para la subcategoría L5, la correspondiente habilitación de tipo de dirigible.

4.2.1 Introducción

Los titulares de una licencia LMA según la Parte 66 en las categorías B1, B2 y C pueden solicitar la inclusión de una habilitación de tipo de aeronave sujeta al cumplimiento de los requisitos correspondientes. Dicha habilitación de tipo incluida en la licencia y la autorización de la

organización de mantenimiento Parte 145 o Parte CAO correspondiente para ese tipo, autorizará al titular de la licencia a certificar la puesta en servicio (CRS) de los trabajos de mantenimiento realizados en ese tipo de aeronave.

Una licencia de categoría A no incluye habilitaciones de tipo.

Las habilitaciones de tipo de aeronave se concederán una vez completada de forma satisfactoria la formación de tipo correspondiente (teórica y práctica) a aeronaves de las categorías B1, B2 o C o, en el caso de las habilitaciones de tipo de dirigible de gas en una licencia B2 o L5, una formación de tipo aprobada por la autoridad competente de conformidad con el punto 66.B.130. Para ello se tiene que aportar:

- El certificado de reconocimiento de curso de formación de tipo de aeronave emitido por una organización Parte 147, o
- La aprobación del curso de tipo aprobado por AESA, junto con el libro de tareas debidamente cumplimentado, y el certificado de superación del curso.

En el caso de pretender incluir la primera habilitación de tipo en una determinada categoría o subcategoría, adicionalmente se deberá completar de forma satisfactoria la formación en el lugar de trabajo (OJT).

Una vez finalizado el OJT, cuando se quiera incorporar la habilitación de tipo en la licencia, se enviará a AESA la siguiente documentación:

- El cuaderno de formación en el lugar de trabajo, que incluirá:
 - nombre del solicitante;
 - fecha de nacimiento del solicitante;
 - organización u organizaciones de mantenimiento aprobadas en las que se ha realizado la OJT;
 - habilitación de aeronave y categorías de licencia solicitadas;
 - lista de tareas, con inclusión de lo siguiente:
 - descripción de las tareas;
 - referencia a la tarjeta de trabajo/orden de trabajo/registro técnico de la aeronave, etc.;
 - lugar donde se ha completado la tarea;
 - fecha en la que se completado la tarea;
 - matrícula de las aeronaves;
 - nombre de los tutores (incluido el número de licencia, si procede);
 - una recomendación firmada de los tutores para la evaluación final sucesiva del solicitante.
- La evaluación final del solicitante por parte del evaluador o evaluadores.

Para más información ver la guía de formación de tipo en el lugar de trabajo (AC-OJT-DT01) en:

<https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/guia-de-formacion-en-el-puesto-de-trabajo-ojt>

En el caso de una habilitación de tipo en la categoría C para una persona cualificada con un título académico, sólo el primer curso de tipo de aeronave será del nivel de la categoría B1 o B2 (nivel 3). El resto de los cursos de tipo podrá ser de nivel 1. Sólo se requiere formación teórica, y no se requiere formación práctica.

Los cursos de tipo deben haberse iniciado y completado en los tres años anteriores a la solicitud de la inclusión de la habilitación de tipo en la licencia.

4.2.2 Grupo de aeronaves

A efectos de las habilitaciones relativas a las licencias de mantenimiento de aeronaves, las aeronaves se clasificarán en los grupos siguientes:

- Grupo 1: aeronaves propulsadas complejas; helicópteros multimotor; aviones que no sean de motor de pistón, con una altitud operativa máxima certificada superior a FL290; aeronaves equipadas con mandos electrónicos; dirigibles de gas que no sean ELA2.
- Grupo 2: aeronaves distintas de las del grupo 1 que pertenezcan a los siguientes subgrupos:
 - Subgrupo 2a:
 - Aviones monomotor turbohélice.
 - Los aviones de motor de turbina clasificados por la Agencia en este subgrupo debido a su menor complejidad.
 - Subgrupo 2b:
 - Helicópteros monomotor de turbina.
 - Helicópteros multimotor de turbina clasificados por la Agencia en este subgrupo debido a su menor complejidad.
 - Subgrupo 2c:
 - Helicópteros monomotor de pistón
 - Helicópteros multimotor de pistón clasificados por la Agencia en este subgrupo debido a su menor complejidad.
- Grupo 3: aviones con motor de pistón distintos de los del grupo 1.
- Grupo 4: planeadores, motoveleros, globos y dirigibles, distintos de los del grupo 1.

4.2.2.1 Anotación de las habilitaciones de tipo

Las habilitaciones de tipo pertinentes correspondientes a las distintas categorías serán las siguientes:

- Categoría B1, B2, B2L o C:
 - Para aeronaves Grupo 1: la habilitación de tipo correspondiente,
 - Para aeronaves Grupo 2: la habilitación de tipo correspondiente, la de subgrupo de fabricante o de subgrupo completo:
 - Subgrupo de fabricante: para titulares de categorías B1 y C que cumplan con los requisitos de la habilitación de tipo de al menos dos tipos de aeronaves del mismo fabricante que, en combinación, sean representativas del correspondiente subgrupo de fabricante o, en el caso de titulares de la categoría B2 o B2L, después de acreditar la experiencia práctica correspondiente en ese subgrupo.
 - Subgrupo completo: para titulares de categorías B1 y C que cumplan con los requisitos de la habilitación de tipo de al menos tres tipos de aeronaves de diferentes fabricantes que, en combinación, sean representativas del correspondiente subgrupo, o en el caso de titulares de la categoría B2 o B2L, después de acreditar la experiencia práctica correspondiente en ese subgrupo. El titular de una licencia B2 o B2L, al que se le haya otorgado un subgrupo 2b completo, tiene derecho a que se le otorgue un subgrupo 2c completo.
 - Para aeronaves Grupo 3 y Grupo 4: la habilitación de tipo correspondiente o de grupo completo.
 - Grupo completo: para titulares de categorías B1, B2, B2L y C después de acreditar la experiencia práctica correspondiente a esa categoría y ese grupo. Para la categoría B1 a menos que se acredite la experiencia adecuada estará sujeta a las siguientes limitaciones que se incluirán en la licencia:
 - Aviones presurizados
 - Aviones con estructura de metal
 - Aviones con estructura de materiales compuestos
 - Aviones con estructura de madera
 - Aviones con estructura de tubos metálicos y revestimiento textil.

El titular de una licencia B2L que disponga de un subgrupo 2a o 2b está capacitado para añadir los grupos 3 y 4.

Para incorporar el grupo 3 en la categoría B2, el supervisor puede ser un TMA con la subcategoría B1.2.

Para las aeronaves de los grupos 2 y 3 también podrán concederse habilitaciones de tipo de aeronave después de:

- Completar de forma satisfactoria la correspondiente evaluación de tipo de aeronave de categoría B1, B2 o C. Para ello se tiene que aportar el certificado de reconocimiento de evaluación de tipo de aeronave aprobado según la Parte 147 o realizada por la Autoridad, y
- En el caso de las categorías B1 y B2, acreditar experiencia práctica en el tipo de aeronave. En ese caso, la experiencia práctica deberá incluir un conjunto representativo de actividades de mantenimiento pertinentes para la categoría de licencia, de acuerdo con el registro de experiencia de evaluación de tipo (formato **LIC-P66-P01-F03**) con las siguientes condiciones:
 - Se deberán realizar al menos el 50% de las tareas aplicables.
 - Las tareas que no sean aplicables figurarán como tales.
 - Se debe realizar al menos una tarea de cada ATA aplicable.
 - La experiencia estará certificada por el Responsable de Mantenimiento o de Control de Conformidad de la organización de mantenimiento.
- Categoría B3: se incluirá la habilitación “Aviones no presurizados con motor de pistón con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2000 kg” tras acreditarse la correspondiente experiencia práctica correspondiente. A menos que se acredite la experiencia adecuada estará sujeta a las siguientes limitaciones que se incluirán en la licencia:
 - Aviones con estructura de metal
 - Aviones con estructura de materiales compuestos
 - Aviones con estructura de madera
 - Aviones con estructura de tubos metálicos y revestimiento textil.

Se entenderá por experiencia práctica, contenido y duración lo establecido en el apartado 66.A.45 de la Parte 66 y sus AMC y GM correspondientes.

La experiencia deberá justificarse mediante el formato **LIC-P66-P01-F03** (*Registro de Experiencia Práctica Grupo 3*) cumpliendo las siguientes condiciones:

- Se deberán realizar al menos el 50% de las tareas aplicables.
- Las tareas que no sean aplicables figurarán como tales.
- Se debe realizar al menos una tarea de cada ATA aplicable.
- La experiencia estará certificada por el Responsable de Mantenimiento o de Control de Conformidad de la organización de mantenimiento.

Se deberá aportar un formato **LIC-P66-P01-F03** *Registro de Experiencia Práctica Grupo 3* por cada una de las limitaciones.

- Categoría L (salvo L5): Las habilitaciones podrán concederse después de acreditar experiencia práctica, que incluirá un conjunto representativo de actividades de mantenimiento pertinentes para la subcategoría de licencia. A menos que el solicitante

acredite una experiencia adecuada, las habilitaciones estarán sujetas a las limitaciones siguientes, que se indicarán en la licencia:

- 1) Para las habilitaciones “planeadores” y “motoveleros y aviones ELA1”:
 - aeronave con estructura de madera y revestimiento textil,
 - aeronave con estructura de tubos metálicos y revestimiento textil,
 - aeronave con estructura de metal,
 - aeronave con estructura de materiales compuestos,
- 2) Para la habilitación “globos de gas”:
 - que no sean globos de gas ELA1;
- 3) si el solicitante únicamente ha demostrado contar con un año de experiencia con arreglo a la excepción contemplada en el punto 66.A.30 a) 2b ii), en la licencia deberá indicarse la siguiente limitación: “tareas de mantenimiento complejas contempladas en el apéndice VII del anexo I (parte M), cambios estándar contemplados en el punto 21.A.90B del anexo I (parte 21) y puntos 21L.A.62 y 21L.A.102 del anexo Ib (parte 21 Light) del Reglamento (UE) n.o 748/2012 y reparaciones estándar contempladas en el punto 21.A.431B del anexo I (parte 21) y en el punto 21L.A.202 o el punto 21L.A.222 del anexo Ib (parte 21 Light) del Reglamento (UE) n.o 748/2012.”

4.2.3 Formación de tipo/tarea aprobada según la Parte 147

La acreditación de la formación de tipo se realizará a través del certificado de reconocimiento formato **EASA 149/a/b**, del curso de formación de tipo correspondiente emitido tras la superación de los exámenes y/o evaluaciones pertinentes por una organización aprobada parte 147 o 145 con el curso de tipo correspondiente incluido en el alcance de la organización o aprobado por AESA, respectivamente.

4.2.3.1 Categoría A

Respecto a las licencias de categoría A, sólo podrán ejercer sus atribuciones de certificación sobre un determinado tipo de aeronave después de la finalización de la formación en las tareas de mantenimiento en esa aeronave, relevantes para la categoría A, llevada a cabo por una organización aprobada Parte 145 o 147. La formación incluirá formación teórica y práctica adecuada a cada tarea autorizada.

4.2.3.2 Categoría B1, B2

La formación de tipo en una organización Parte 147 deberá incluir elementos teóricos y prácticos en relación a las atribuciones de la licencia en cumplimiento con lo especificado en el Apéndice III de la Parte 66.

La formación de tipo deberá ser de nivel III.

4.2.3.3 Categoría C

La formación aprobada de tipo para la categoría C debe cumplir con lo especificado en el Apéndice III de la Parte 66. Para los solicitantes de una LMA categoría C cualificados con un título académico,

la primera formación de tipo de aeronave relevante deberá ser del nivel de la categoría B1 o B2. No se requiere formación práctica. En las sucesivas habilitaciones se aceptarán certificados de cursos de familiarización del tipo de aeronave (nivel I) de que se trate.

Nota: Para aeronaves de los grupos 2 y 3, no es necesario realizar formación de tipo para conseguir la habilitación de tipo; sólo basta con cumplir los requisitos de experiencia y una evaluación de tipo según indica 66.A.45 (d).

4.3 Limitaciones de una licencia LMA Parte 66

Teniendo en cuenta las diferencias de cualificación del sistema nacional con el estándar de la Parte 66, establecidas en el Capítulo 3 del Informe de Conversión (Ed. 2, Rev. 2 Marzo 2010) las diferencias recogidas para las distintas cualificaciones determinan las limitaciones que deberán incluirse en las licencias convertidas, relacionadas con dichas diferencias. Igualmente se determinarán las materias y módulos que deberán superarse para eliminar dichas limitaciones o incorporar nuevas (sub)categorías.

Para la categoría L, teniendo en cuenta las diferencias de cualificación del sistema nacional con el estándar de la Parte 66, las diferencias recogidas para las distintas cualificaciones determinan las limitaciones que deberán incluirse en las licencias convertidas, y estarán establecidas en el informe de conversión correspondiente.

4.3.1 Anulación de las limitaciones y diferencias sobre categorías/subcategorías

Para anular las limitaciones/diferencias de una licencia LMA Parte 66 se deberán superar los módulos/submódulos que correspondan a los ATA's que limitan la licencia. Podrán hacerse uso de acreditaciones de examen, según 66.A.25 (b) y 66.B.400/405.

4.3.2 Anulación de las limitaciones sobre habilitaciones de tipo

Para poder levantar las limitaciones de las habilitaciones de tipo mencionadas en 66.A.45 f) y g), relativas a la habilitación del grupo 3 deberá:

- Acreditarse una experiencia adecuada, o
- Superar una evaluación práctica realizada por AESA.

5. TRANSFERENCIAS DE LICENCIAS

- En la tramitación de una transferencia se pueden dar dos casos.

5.1. Transferencia de una licencia emitida por AESA a una Autoridad nacional de otro Estado Miembro

1. El poseedor de una licencia emitida por AESA que pretenda transferir su licencia a una Autoridad de otro país, deberá solicitar la transferencia de su licencia a la nueva Autoridad
2. La Autoridad del otro país se pondrá en contacto con la Autoridad española mediante una petición oficial de transferencia en la que se requiere cumplimentar un formato a modo de “verificación para transferencia de la licencia Parte 66”. Una vez cumplimentado por el SLFTM se remitirá a dicha Autoridad.
3. También se procederá por parte de AESA a remitir todo el expediente del solicitante a la otra Autoridad.
4. El proceso se cierra cuando la Autoridad de dicho país comunica a AESA que el proceso se ha completado emitiendo la nueva licencia. En dicho momento, se procede a hacer la revocación de la licencia española.

5.2. Transferencia de una licencia emitida por una Autoridad nacional de otro Estado miembro a AESA

1. El poseedor de una licencia emitida por una Autoridad de otro Estado miembro que pretenda transferir su licencia a España deberá solicitar la transferencia de su licencia a AESA, excepto en el caso de que dicha licencia esté suspendida, limitada o revocada, o en un proceso judicial en trámite, en cuyo caso no será posible la transferencia.
2. AESA se pondrá en contacto con la Autoridad del otro Estado miembro que haya emitido la licencia mediante una petición oficial de transferencia, enviándole el formato **LIC-P66-P01-F24** (Verification of personal information for the transfer of a Part-66 aircraft maintenance licence) para su cumplimentación. Una vez rellenado y firmado por la Autoridad del otro Estado miembro se remitirá a AESA.
3. La Autoridad del otro Estado Miembro deberá remitir a AESA el expediente completo del solicitante.
4. El proceso se cierra con la emisión por AESA de una licencia LMA Parte-66. En ese momento AESA comunicará al otro Estado miembro que se ha emitido una licencia a nombre del solicitante.

6. RENOVACIÓN, REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN, RENUNCIA, LIMITACIONES Y EXENCIONES DE UNA LICENCIA LMA PARTE 66

El SLFTM cotejará la licencia de mantenimiento de aeronaves del titular con los registros en su poder y verificará cualquier posible medida pendiente de revocación, suspensión o cambio según el punto 66.B.500 de la Subparte F Parte 66 del Reglamento (UE) 1321/2014. Si los documentos son idénticos y no hay medidas pendientes de conformidad con el punto 66.B.500, la copia del titular se renovará por un período de cinco años y el expediente se refrendará en consecuencia.

Si los registros en poder de la autoridad competente discrepan del contenido de la licencia de mantenimiento de aeronaves en poder del titular:

- I. Se procederá a investigar las razones de las discrepancias pudiendo decidir no renovar la licencia.
- II. En consecuencia, se informará oportunamente al titular de la licencia y a toda la organización de mantenimiento conocida, aprobada de conformidad con el anexo II (Parte 145) o el anexo Vd (Parte CAO) que pueda estar directamente afectada por tal circunstancia.
- III. En caso necesario, el SLFTM tomará las medidas de conformidad con el punto 66.B.500 para revocar, suspender o modificar la licencia según se indica en adelante.

El SLFTM deberá revocar, suspender o limitar una licencia de mantenimiento de aeronaves cuando se haya detectado un problema de seguridad o cuando existan pruebas fehacientes de que el titular ha realizado o se ha visto implicado en uno o varios de los siguientes casos:

- a) Haber obtenido la licencia de mantenimiento de aeronaves o las facultades de certificación mediante la falsificación de pruebas documentales.
- b) No haber llevado a cabo el mantenimiento solicitado y no haber informado de ello a la organización o persona que había solicitado dicho mantenimiento.
- c) No haber llevado a cabo el mantenimiento requerido como resultado de su propia inspección, y no haber informado de ello a la organización o persona para la que estaba programado dicho mantenimiento.
- d) Realizar un mantenimiento negligente
- e) Falsificar el registro de mantenimiento
- f) Emitir un certificado de aptitud para el servicio sabiendo que el mantenimiento especificado en el certificado de aptitud para el servicio no se ha realizado, o sin verificar que se ha realizado.
- g) Realizar trabajos de mantenimiento o emitir un certificado de aptitud para el servicio estando bajo los efectos del alcohol o drogas.
- h) Emitir un certificado de aptitud para el servicio cuando no se cumpla lo especificado en esta parte.

Para la revocación o suspensión de una licencia se tendrá en cuenta lo establecido en Art. 106 del Título V de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

En el caso de renuncia por parte del interesado se procederá al inicio de un procedimiento de revocación de la licencia LMA parte 66, según se indica en el párrafo anterior.

La tramitación de una exención se realizará conforme al procedimiento de emisión de exenciones.

La información para una tramitación de exención se encuentra en la siguiente dirección:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/exenciones-articulos-71.1-y-71.2-del-reglamento-ue-2018-1139>

7. EXÁMENES, REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS

7.1. Exámenes de DGAC/AESA anteriores a la entrada en vigor de la Parte 66

Las personas que comenzaron su proceso de cualificación en España con anterioridad a la entrada en vigor de la Parte 66, y hayan superado el examen práctico llevado a cabo por AESA, podrán solicitar una licencia LMA previa justificación del requisito de experiencia en la categoría/subcategoría que solicite. Dicha licencia contendrá las limitaciones correspondientes de acuerdo con el informe de conversión de AESA.

7.2. Exámenes establecidos en la Parte 66

Los exámenes de conocimientos básicos y de tipo serán realizados por una organización de formación adecuadamente aprobada según lo dispuesto en la parte 147 o por la autoridad competente.

Se realizarán según se especifica en la Parte 66 del Reglamento (UE) 1321/2014, y en particular los Apéndices I, II, III, VII y VIII de la Parte 66.

7.3. Exámenes básicos Parte 66

Los exámenes de formación básica se ajustarán a los requisitos especificados en los Apéndices I, II, VII Y VIII de la Parte 66 y en la subparte C de la Parte 66 en cuanto a niveles de conocimiento a demostrar en todas y cada una de las materias relacionadas en los módulos requeridos, para cada categoría y subcategoría de la licencia, así como en la forma de realización de los mismos, tipo de evaluación, calificación y número de preguntas por cada módulo.

Los cursos de formación y los exámenes se realizarán en los 10 años anteriores a la solicitud de la licencia de mantenimiento de aeronaves o de la adición de una categoría o subcategoría a dicha licencia.

Este periodo límite de diez años no será de aplicación en el caso de módulos comunes a más de una categoría o subcategoría, cuando se solicite la ampliación de una licencia para incluir otra categoría o subcategoría.

El candidato no podrá volver a examinarse de un módulo suspendido durante al menos 90 días desde la fecha de celebración del examen suspendido, excepto en el caso de una organización de formación de mantenimiento aprobada según la Parte 147 que realice un nuevo curso de formación, adaptado a las materias suspendidas en el módulo, en cuyo caso dicho periodo será de 30 días.

7.4. Evaluaciones de tipo Parte 66

Cuando se requiera formación de tipo de aeronave, los exámenes se ajustarán a los requisitos especificados en el punto 4 del Apéndice III de la Parte 66 “Estándar del examen de Formación de tipo”, en lo referente a la forma de realización del examen, examen escrito, formato del mismo, duración, número de preguntas y criterio de calificación.

Cuando no se requiera formación de tipo, las evaluaciones se ajustarán a los requisitos especificados en el punto 5 del Apéndice III “Estándar de evaluación de tipo para aeronaves del grupo 2 y el grupo 3”.

Será realizada por organizaciones de formación Parte 147 o por la autoridad competente.

La evaluación consistirá en un ejercicio práctico y un examen oral y cumplirá los siguientes requisitos:

- a) El ejercicio práctico determinará la competencia del candidato para llevar a cabo las tareas de mantenimiento aplicables al tipo de aeronave en cuestión.
- b) El examen oral versará sobre una muestra de capítulos extraída del punto “Estándar de formación de tipo de aeronave”.
- c) Tanto los exámenes orales como los ejercicios prácticos deberán garantizar la consecución de los siguientes objetivos:
 1. hablar de forma correcta y con seguridad acerca de la aeronave y sus sistemas;
 2. asegurar la realización de forma segura del mantenimiento, las inspecciones y los trabajos corrientes según el manual de mantenimiento y otras instrucciones y tareas pertinentes apropiadas al tipo de aeronave, como diagnóstico de averías, reparaciones, ajustes, sustituciones, reglajes y comprobaciones funcionales, como por ejemplo el funcionamiento del motor, etc., si son necesarias;
 3. utilizar correctamente toda la bibliografía técnica y la documentación de la aeronave;
 4. utilizar correctamente las herramientas de especialista o especiales y los equipos de ensayo, retirar y sustituir elementos y módulos exclusivos del tipo, incluida cualquier actividad de mantenimiento sobre el ala.

El número máximo de intentos por examen es de tres en un período de doce meses. Será necesario un plazo de espera de treinta días después del primer intento fallido de una serie, y de sesenta días después del segundo intento fallido.



La evaluación de tipo deberá aprobarse y la experiencia práctica requerida realizarse en los tres años anteriores a la solicitud de la anotación de habilitación en la licencia de mantenimiento de aeronaves.

La evaluación de tipo deberá realizarse en presencia de al menos un examinador. Los examinadores no deberán haber participado en la formación del solicitante.

Los examinadores elaborarán y pondrán a disposición del candidato un informe escrito y firmado en el que le expliquen las razones por las que ha aprobado o suspendido.

8. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Los principales cambios introducidos se encuentran indicados en el apartado “registro de ediciones”, en la información relativa a esta edición.