



20 de mayo de 2022

D^a. Marta Lestau Sáenz
Directora de Seguridad de Aeronaves
Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Paseo de la Castellana, 112.
28071-MADRID

Estimada Marta:

Analizado tu escrito, Rfa. 2022069763, de fecha 4 de los corrientes, compruebo que todo lo que en él se razona es de aplicación a las Licencias LMA categorías B1 y B2, según Apéndice I de la Parte 66.

Me gustaría que razonaras de igual forma para lo relacionado con la Licencia LMA categoría C, que es la base en la que justifico mi escrito y consideraras que, el AMC 66.A.25 Requisitos de conocimientos básicos, establece:

Para un solicitante que sea una persona calificada por tener un título académico en una disciplina aeronáutica, mecánica o electrónica de una universidad reconocida u otro instituto de educación superior, la necesidad de cualquier examen dependerá del curso realizado en relación con el Apéndice I de la Parte 66.

Y en este Apéndice se especifica:

Los solicitantes de la categoría C deberán cumplir los niveles de conocimientos básicos de la categoría B1 o B2. Los indicadores del nivel de conocimientos se definen en tres niveles de la forma siguiente:



NIVEL 1: Familiarización con los elementos principales de la materia.

NIVEL 2: Conocimientos generales de los aspectos teóricos y prácticos de la materia y capacidad de aplicar dichos conocimientos.

NIVEL 3: Conocimiento detallado de los aspectos teóricos y prácticos de la materia y capacidad de combinar y aplicar elementos independientes de conocimiento de forma lógica y exhaustiva

Niveles todos ellos que tienen más que acreditados todos los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos y todos los Graduados en Ingeniería Aeroespacial, por lo que NO es aceptable que se les aplique la norma en forma restrictiva como a los titulados universitarios en ingeniería mecánica, eléctrica, telecomunicaciones, etc., que no han cursado materia aeronáutica alguna en su formación. Podríamos analizar los Planes de Estudios de Ingeniería Industrial, Electrónica y Telecomunicaciones frente a los de Ingeniería Aeroespacial para comprobar que nuestros estudios están directamente relacionados con lo establecido en la norma y los otros no.

Así lo entiende la Dirección General de Aviación Civil francesa cuando reconoce la formación básica de la Parte 66 a todos los alumnos que cursan los estudios universitarios de especialistas aeronáuticos, con dos años de duración, mientras que en España la AESA se resiste a reconocer la formación, específicamente aeronáutica de nuestros Graduados en Ingeniería Aeroespacial, con cuatro años de duración, a pesar de tener reconocida y acreditada, tanto por la Ley 12/1986, de Atribuciones de la Ingeniería plenas en el mantenimiento de aeronaves, como por la Orden CIN/308/2009, de 9 de febrero, donde se reconocen las capacidades siguientes:

- 1. Capacidad para el diseño, desarrollo y gestión en el ámbito de la ingeniería aeronáutica que tenga por objeto, de acuerdo a los conocimientos adquiridos según lo establecido en el apartado 5 de esta orden, los vehículos aeroespaciales, los sistemas de propulsión aeroespacial, los materiales aeroespaciales, las infraestructuras aeroportuarias, las infraestructuras de aeronavegación y cualquier sistema de gestión del espacio, del tráfico y del transporte aéreo.*
- 2. Planificación, redacción, dirección y gestión de proyectos, cálculo y fabricación en el ámbito de la ingeniería aeronáutica que tengan por objeto, de acuerdo a los conocimientos adquiridos según lo establecido en el apartado 5 de esta orden, los vehículos aeroespaciales, los sistemas de propulsión aeroespacial, los materiales aeroespaciales, las infraestructuras*



aeroportuarias, las infraestructuras de aeronavegación y cualquier sistema de gestión del espacio, del tráfico del transporte aéreo.

- 3. Instalación, explotación y mantenimiento en el ámbito de la ingeniería aeronáutica que tengan por objeto, de acuerdo con los conocimientos adquiridos según lo establecido en el apartado 5 de esta orden, los vehículos aeroespaciales, los sistemas de propulsión aeroespacial, los materiales aeroespaciales, las infraestructuras aeroportuarias, las infraestructuras de aeronavegación y cualquier sistema de gestión del espacio, del tráfico y del transporte aéreo.**
- 4. Verificación y Certificación en el ámbito de la ingeniería aeronáutica que tengan por objeto, de acuerdo con los conocimientos adquiridos según lo establecido en el apartado 5 de esta orden, los vehículos aeroespaciales, los sistemas de propulsión aeroespacial, los materiales aeroespaciales, las infraestructuras aeroportuarias, las infraestructuras de aeronavegación y cualquier sistema de gestión del espacio, del tráfico y del transporte aéreo.**
5. Capacidad para llevar a cabo actividades de proyección, de dirección técnica, de peritación, de redacción de informes, de dictámenes, y de asesoramiento técnico en tareas relativas a la ingeniería técnica aeronáutica, de ejercicios de las funciones y de cargos técnicos genuinamente aeroespaciales.
- 6. Capacidad para participar en los programas de pruebas en vuelo para la toma de datos de las distancias de despegue, velocidades de ascenso, velocidades de pérdidas, maniobrabilidad y capacidades de aterrizaje.**
7. Capacidad de analizar y valorar el impacto social y medioambiental de las soluciones técnicas.
8. Conocimiento, comprensión y capacidad para aplicar la legislación necesaria en el ejercicio de la profesión de ingeniero técnico aeronáutico.

Es por ello que no podemos admitir en este Colegio Oficial, a la vista de la Orden CIN anteriormente transcrita que, como se expresa en tu escrito, los Planes de Estudios de Ingeniería Aeroespacial estén orientados únicamente al diseño y desarrollo de aeronaves, motores, aeropuertos y sistemas de navegación. Basta analizar las capacidades 3, 4 y 6, resaltadas en negrita para comprenderlo.

Es curioso, como verás, que estemos capacitados para **participar en los programas de pruebas en vuelo para la toma de datos de las distancias de**



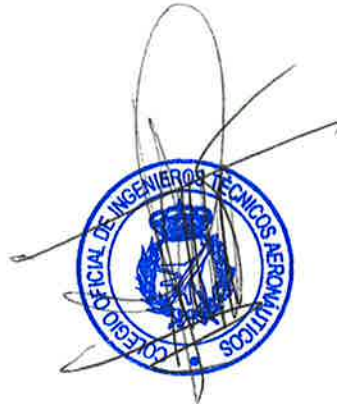
despegue, velocidades de ascenso, velocidades de pérdidas, maniobrabilidad y capacidades de aterrizaje, si AESA no nos reconoce esta capacidad específica.

Resulta así que somos el único país que perjudica a sus nacionales para favorecer a nuestros socios comunitarios, sin justificación legal alguna basándose únicamente en una interpretación equivocada de la Norma y contraria a lo establecido en nuestro ordenamiento jurídico.

Es por todo ello que te reitero mi petición para que AESA acepte y reconozca la capacitación y atribuciones legales del Graduado en Ingeniería Aeroespacial y del Ingeniero Técnico Aeronáutico, en igualdad con todos nuestros compañeros comunitarios, como fue reconocido por la Abogacía General del Estado en informe que ya te he remitido anteriormente.

Caso contrario, si no se reconocen nuestras atribuciones y capacidades en el mantenimiento de aeronaves, elevaremos instancia al Ministerio de Educación para que las universidades españolas dejen de impartir los Planes de Estudios de Ingeniería Aeroespacial, por no poder ejercer nuestra profesión en el ámbito de la aviación civil española.

Y, como sabes, me tienes a tu disposición para la defensa de la ingeniería aeronáutica española y nuestras capacidades, reconocidas en todo el mundo aeronáutico, para seguir potenciando una mejor y excelente Seguridad Aérea en España.





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Registro Presencial

SALIDA

N de Registro: 2022069763

Fecha: 12/05/2022 08:19



AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD AÉREA

Marta Lestau Sáenz

DIRECTORA DE SEGURIDAD DE AERONAVES

D. Miguel Angel González Pérez

Decano del Colegio de Ingenieros Aeroespaciales y de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos (COITAE)

Madrid, 04 de mayo de 2022

Estimado Miguel Ángel:

En relación con la solicitud trasladada por este Colegio a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de aplicación de la Norma 66.A.30 como requisito de experiencia y el reconocimiento de la Formación Universitaria de los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos y de los Graduados en Ingeniería Aeroespacial como suficiente para la obtención de las Licencias LMA tipo C, así como la consideración de que los profesionales que acrediten poseer una licencia tipo C tengan los conocimientos que han sido acreditados para la obtención de todas las Licencias tipo B y la aclaración sobre los motivos por los cuáles este hecho no se está produciendo y se están desestimando las licencias de mantenimiento a varios Ing. Técnicos/Graduados, en primer lugar nos gustaría disculparnos por la demora en la respuesta a estos asuntos por parte de esta Agencia.

Tras un análisis pormenorizado por parte de AESA, le trasladamos lo siguiente:

1. Las atribuciones legales que la Ley 17/1986 asigna a los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos y a los Graduados en Ingeniería Aeroespacial no justifica el requisito de conocimientos básicos de B1 o B2, que está especificado en el Apéndice I del Anexo III (Parte 66) del Reglamento (UE) nº 1321/2014 para la obtención de la categoría C. Son dos aspectos totalmente diferentes. Uno es el desempeñar unas atribuciones legales determinadas y otro es justificar el requisito de conocimientos básicos de B1 o B2.
2. Los planes de formación de las citadas ingenierías y el que refleja la Parte 66 están orientados de forma diferente. Los primeros van dirigidos a diseñar y desarrollar aeronaves, motores, aeropuertos y sistemas de navegación, y los segundos van dirigidos al mantenimiento de aeronaves y motores. Por lo tanto, no son totalmente equiparables, ya que se encuentran en dos planos diferentes.

Aun así, para los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos y a los Graduados en Ingeniería Aeroespacial se realiza una acreditación parcial de los módulos de la Parte 66, de tal forma que algunos módulos quedan cubiertos por las asignaturas cursadas en esas titulaciones.

3. **Con anterioridad a la entrada en vigor de la Parte 66**, el poseedor de una titulación de Ingeniero Técnico Aeronáutico estaba cualificado en España para el nombramiento como personal certificador de mantenimiento en todo tipo de mantenimiento, por lo que en base a las disposiciones de conversión debe ser emitida una licencia con todas las categorías, con las limitaciones correspondientes, a aquellas personas que posean la titulación de Ingeniero Técnico Aeronáutico con anterioridad al 28 de septiembre de 2005, o hayan iniciado los estudios de dicha titulación con anterioridad a dicha fecha.

Para la comparación con el estándar de cualificación de la Parte 66, se utiliza el Plan de Estudios de 2002. Como consecuencia de la comparativa entre las asignaturas del Plan de Estudios de 2002 y el

CORREO ELECTRÓNICO:

aesa@seguridadaerea.es

PASEO DE LA CASTELLANA 112

28046 MADRID

TEL.: +34 91 396 8000

estándar de cualificación de la Parte 66 se encontraron solamente diferencias en los módulos 9 y 10 en su totalidad que no daban lugar a limitaciones. Ningún ingeniero se ha examinado nunca de estas diferencias ya que no es necesario para poder optar a alguna de las categorías o subcategorías anteriormente citadas, ya que sólo se requiere experiencia.

Sin embargo, **para aquellos que comenzaron su formación de ingeniería con posterioridad al 28 de septiembre de 2005** cuando presentan su solicitud de licencia LMA Parte 66 con la categoría C obtenida por vía académica se elabora un informe de acreditación para cada uno de ellos en el cual se compara el Plan de Estudios que han cursado con los requisitos de formación exigidos en la Parte 66.

El resultado de este informe es que no se garantizan los niveles de conocimientos básicos de las categorías B1 o B2 según el Apéndice I de la Parte 66 y, por lo tanto, se tienen que examinar de varios módulos de la Parte 66 para poder optar a la citada licencia.

En la actualidad AESA procede de la siguiente manera:

- Aquellos que **comenzaron** su formación de ingeniería **con anterioridad al 28 de septiembre de 2005** en la UPM, en la UPC y en la UL, y que pertenezcan a los Planes de Estudio de 1971 y 2002, no tendrían que examinarse de ningún módulo de Parte 66 ya que los ingenieros técnicos aeronáuticos de la UPM, de la UPC y de la UL con los mismos Planes de Estudio que entraron por la vía del Informe de Conversión no tuvieron o no tienen que examinarse.
 - Aquellos ingenieros técnicos aeronáuticos que **comenzaron** su formación de ingeniería **con posterioridad al 28 de septiembre de 2005** en la UPM, en la UPC y en la UL, **y que pertenezcan a Planes de Estudio del 2002 o posteriores**, ingenieros técnicos aeronáuticos que no sean de las Universidades anteriormente citadas, o Ingenieros de Grado Aeroespacial, habría que elaborar un Informe de Acreditación.
4. En lo que respecta al caso francés, AESA desconoce los requisitos formativos para la obtención de la citada licencia profesional en "Mantenimiento de Sistemas Pluritécnicas Aeronáuticas" y si la Autoridad aeronáutica francesa considera que cumple con el requisito de conocimientos básicos de B1 o B2, AESA no tiene ningún comentario al respecto.

Sin otro particular, recibe un cordial saludo,

DIRECTORA DE SEGURIDAD DE AERONAVES
DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Fdo.: Marta Lestau Sáenz