



**PARERE n. 04/2009**

**DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA**

**dell'11 dicembre 2009**

**concernente un regolamento della Commissione recante modifiche al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni**

***«Licenze di manutenzione aeronautica per aeromobili non complessi»***

## I. Premessa

1. Con il presente parere si intende proporre alla Commissione la modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003<sup>1</sup> della Commissione, per i motivi esposti qui di seguito.
2. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: «l'Agenzia»)<sup>2</sup>, in conformità alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>3</sup> (in prosieguo: il «regolamento di base»).

## II. Consultazione

3. Malgrado l'allegato III (parte 66) del regolamento (CE) n. 2042/2003 già stabilisca un sistema di licenza per il personale di certificazione, in fase di revisione della parte M per gli aeromobili non dedicati al trasporto aereo commerciale (azione M.017) ed a seguito delle consultazioni effettuate in merito al preavviso di proposta di modifica (A-NPA) n. 14/2006, un significativo numero di parti interessate ha manifestato alcune perplessità circa l'adeguatezza dell'attuale sistema di licenza alla minore complessità dei piccoli aeromobili dell'aviazione generale.
4. Per affrontare l'argomento l'Agenzia ha avviato l'azione normativa 66.022 ed ha costituito il relativo gruppo di redazione, composto da rappresentanti delle autorità nazionali e delle associazioni che raggruppano le imprese produttrici di velivoli leggeri ed ultraleggeri, allo scopo di valutare la situazione, presentare una proposta ed elaborare linee guida per emettere un parere tendente a modificare la parte 66 e/o una decisione volta a modificare i relativi mezzi accettabili di conformità in rapporto ai termini di riferimento dell'azione 66.022.
5. In fase di redazione, il gruppo ha incentrato la propria attività sulle licenze riguardanti cellule aeronautiche, impianti motopropulsori e sistemi elettrici, oltre ad alcuni limitati privilegi inerenti l'avionica. Il gruppo non ha preso in esame le forme equivalenti ad una licenza di categoria B2 adeguate all'aviazione generale, che saranno invece oggetto di una futura azione normativa (azione 66.027).
6. Il 28 marzo 2008 sul sito web dell'Agenzia è stato pubblicato, sulla base delle indicazioni del gruppo di redazione, l'avviso di proposta di modifica (NPA) n. 2008-03 ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
7. Entro il termine fissato del 28 giugno 2008, sono pervenute all'Agenzia 177 osservazioni da 39 autorità nazionali per l'aviazione, associazioni professionali e aziende private/persone fisiche.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1). Tale regolamento è stato modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008 (GU L 283 del 28.10.2008).

<sup>2</sup> Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri e pubblicare specifiche tecniche e materiale esplicativo («procedura normativa»). AESA CA 08-2007 dell'11.6.2007.

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).

8. Per esaminare queste osservazioni, l'Agenzia ha costituito un gruppo di riesame comprendente i componenti del gruppo di lavoro 66.022, una persona dell'Agenzia, dell'area *Standardisation & Approvals* (Standardizzazione ed approvazioni) ed una persona del comparto aeronautico che aveva espresso un'opinione dissenziente rispetto all'NPA 2008-03. A seguito del riesame, il 16 settembre 2009 l'Agenzia ha pubblicato il documento di risposta alle osservazioni (CRD) 2008-03, contenente sia le risposte a ciascuna osservazione, sia i testi proposti di regolamento, mezzi accettabili di conformità (AMC) e materiale esplicativo (GM).
9. È importante sottolineare, a questo punto, che il gruppo di riesame ha tenuto conto inoltre delle osservazioni ricevute durante la consultazione sull'NPA 2007-07, in particolare di quelle relative ad «Abilitazioni del tipo ed abilitazioni di gruppo».
10. Dopo la pubblicazione del CRD 2008-03, il 29 ottobre 2009 l'Agenzia ha tenuto un seminario a Colonia allo scopo di spiegarne i contenuti ed aiutare le parti interessate a comprendere la proposta prima dell'arrivo delle reazioni.
11. A seguito della consultazione esterna sul CRD 2008-03, terminata il 16 novembre 2009, l'Agenzia ha ricevuto le seguenti reazioni:
  - da cinque autorità competenti: AustroControl-Austria, CAA-Paesi Bassi, CAA-Svezia, CAA-Regno Unito e DGAC-Francia;
  - da 11 imprese ed associazioni: British Gliding Association, European Gliding Union, Danish Soaring Association (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, European Sailplane Manufacturers, Finnish Aeronautical Association, Light Aircraft Association della Repubblica ceca, Flightdesign, Royal Danish Aeroclub e Dutch Gliding Association;
  - da una persona fisica.

Queste reazioni sono analizzate in dettaglio nell'allegato.

### **III. Contenuto del parere dell'Agenzia**

12. Il presente parere tiene conto il più possibile dei suggerimenti avanzati dalle numerose parti interessate che hanno partecipato alla consultazione ed hanno reagito al CRD.
13. Tenuto conto della gerarchia delle norme AESA, il presente parere si riferisce soltanto alle modifiche suggerite dall'Agenzia rispetto alle norme della Commissione applicabili (parte 145, parte 66 e parte 147); i mezzi accettabili di conformità ed il materiale esplicativo a ciò correlati, che erano stati dettagliati nel CRD, possono essere e saranno emessi dall'Agenzia soltanto quando le norme suddette saranno adottate dalla Commissione. Deve essere chiaro comunque che le disposizioni illustrate in questo parere vanno lette unitamente ai mezzi accettabili di conformità ed al materiale esplicativo, in quanto facenti parte di un unico pacchetto concordato.

#### **a) Licenza di categoria B3**

14. La prima iniziativa dell'Agenzia consiste nella proposta di una nuova licenza di categoria B3, simile alla categoria B1.2, ma con requisiti semplificati, adatti alla minore complessità dei velivoli leggeri dotati di motore a pistoni dell'aviazione generale.

15. La licenza di categoria B3 proposta dall'Agenzia è applicabile ai «*velivoli non pressurizzati dotati di motore a pistoncini con massa massima al decollo (MTOM) pari o inferiore a 2 000 Kg*». L'Agenzia ha deciso di rimuovere dalla licenza di categoria B3 gli alianti e gli alianti a motore, inizialmente previsti dall'NPA 2008-03, per le seguenti ragioni:

- gli alianti e gli alianti a motore sono già coperti dalla licenza di categoria L;
- se si vuole che la licenza di categoria B1.2, che non copre gli alianti e gli alianti a motore, includa automaticamente la licenza di categoria B3, occorre che anche la licenza di categoria B3 non copra alianti ed alianti a motore.

Ciononostante, sulla base delle reazioni ricevute durante la consultazione in merito al CRD 2008-03, l'Agenzia ha proposto di consentire ai titolari delle licenze di categoria B1.2 e B3 di conseguire, senza ulteriori requisiti, una licenza di categoria L piena con le abilitazioni per «aeromobili in legno», «aeromobili in materiali compositi» ed «aeromobili in metallo», nella misura in cui le licenze di categoria B1.2 e B3 non contengano una limitazione relativa al corrispondente materiale della struttura (cfr. i punti modificati 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 e l'appendice IV alla parte 66). Ciò consentirà agli attuali titolari di licenze di categoria B1.2 e B3 di emettere certificati di riammissione in servizio di alianti e di alianti a motore.

16. I privilegi di questa licenza comprendono la struttura dell'aeromobile, l'impianto motopropulsore, i sistemi meccanici ed elettrici ed un'avionica limitata: si tratta di privilegi simili a quelli della licenza di categoria B1.2, tranne che per le specificità degli aeromobili coperti e per il fatto che la licenza di categoria B3 non prevede una sottocategoria A.

17. Relativamente alla licenza di categoria B3, i requisiti fondamentali di conoscenze e d'esame sono stati inseriti nelle già esistenti appendici I e II alla parte 66. Per quanto riguarda le prove d'esame, si è fatto in modo che il numero delle domande per ogni modulo sia sempre un multiplo di quattro, allo scopo di rispettare il criterio previsto per superare ciascun modulo (75% di risposte positive).

18. La durata di un corso di conoscenze di base per la categoria B3 impartito da un'impresa di cui alla parte 147 sarà di 1 000 ore, come indicato nell'appendice I alla parte 147. Tale durata è pari alla metà delle 2 000 ore di corso previste per la categoria B1.2; ciò è giustificato dai seguenti elementi:

- il livello di formazione per i vari argomenti è stato ridotto rispetto alla categoria B1.2 in considerazione della minore complessità degli aeromobili coperti;
- per la licenza di categoria B3 sono stati introdotti i moduli 7B, 9B, 11C e 17B, mentre gli attuali moduli 7, 9 e 17 sono stati rinominati 7A, 9A e 17A. La modifica è stata apportata per sottolineare che, anche a parità di livello di formazione per alcuni argomenti (livello 1, 2 o 3) rispetto al corso per la categoria B1.2, i contenuti della formazione non sono identici. Infatti, i contenuti del corso per la licenza di categoria B3 devono essere impostati in maniera tale da tener conto della minore complessità di questa categoria di aeromobili, in termini di tecnologia e manutenzione.

19. La creazione di moduli separati per la licenza di categoria B3 significa che i moduli 7B, 9B, 11C e 17B non possono essere automaticamente accreditati come equivalenti ai moduli corrispondenti 7A, 9A, 11A, 11B e 17A in caso di estensione di una licenza di categoria B3 già esistente ad altre categorie/sottocategorie, anche se il livello della formazione è lo stesso. Ciò è una conseguenza del fatto che l'obiettivo principale del gruppo di lavoro era quello di definire una licenza con requisiti formativi significativamente inferiori a quelli previsti per l'attuale categoria B1.2.

20. I requisiti di esperienza ritenuti fondamentali (66.A.30) sono rimasti identici a quelli previsti per la licenza di categoria B1.2, vale a dire da uno a tre anni a seconda della precedente formazione tecnica ricevuta dal richiedente.
21. L'appendice IV alla parte 66 è stata modificata con l'inserimento di un ulteriore periodo di esperienza necessario per estendere una licenza di categoria B3 ad altre categorie/sottocategorie, oppure per estendere un'esistente categoria/sottocategoria ad una licenza di categoria B3.
22. Allo scopo di esercitare i privilegi legati alla certificazione, la licenza di categoria B3 deve essere convalidata con l'abilitazione relativa a «*velivoli non pressurizzati dotati di motore a pistoncini con MTOM pari o inferiore a 2 000 Kg*». Tale abilitazione è convalidata sulla base della dimostrazione di un'esperienza adeguata, il cui significato sarà meglio spiegato dai mezzi accettabili di conformità corrispondenti:
- a questa abilitazione si applica il 50% delle mansioni di cui all'appendice II dei mezzi accettabili di conformità;
  - sotto la supervisione di personale di certificazione autorizzato.
23. Tuttavia, l'abilitazione è soggetta a limitazioni se la persona non è in grado di dimostrare un'adeguata esperienza rispetto ai seguenti velivoli:
- velivoli con struttura in legno,
  - velivoli con struttura in tubi di metallo rivestiti con tessuto,
  - velivoli con struttura in metallo,
  - velivoli con struttura in materiali compositi.

È importante rilevare che l'NPA 2008-03 prevedeva un numero maggiore di limitazioni, fra cui le limitazioni relative ai seguenti elementi:

- carrello di atterraggio retrattile;
- elica a passo variabile;
- motore turbo;
- motore elettrico e/o a reazione (su alianti a motore);
- controllo elettronico del motore (FADEC).

Tuttavia, queste ulteriori limitazioni sono state rimosse dalla proposta definitiva, d'accordo con il gruppo di riesame corrispondente all'NPA 2007-07, dove limitazioni analoghe erano state introdotte per gli aeromobili del gruppo 2 e del gruppo 3 (azione 66.009).

La rimozione delle limitazioni relative ai suddetti elementi è così motivata:

- è opinabile il fatto che siano stati selezionati questi elementi e non altri;
- la convalida e la rimozione delle limitazioni potrebbe determinare un aggravio significativo per le autorità competenti e per i titolari di licenza;
- il titolare della licenza deve rispettare comunque tutti i requisiti fondamentali di conoscenze e di esperienza.

Il parere derivante dal CRD 2007-07 conterrà inoltre, a titolo di compensazione, una disposizione in tal senso al punto 66.A.20(b), con ulteriori mezzi accettabili di conformità (AMC), onde affermare molto chiaramente che il personale di certificazione non può esercitare privilegi se non è competente rispetto a quel determinato aeromobile. Ciò rafforza l'attuale regime di responsabilità dell'impresa di manutenzione o del personale di certificazione indipendente, assicurando l'esistenza di tale competenza prima della riammissione in servizio di un aeromobile.

24. Le limitazioni convalidate sulla licenza:

- corrispondono ad "esclusioni" dai privilegi della certificazione;
- interessano l'aeromobile nel suo insieme; sull'aeromobile nulla può essere autorizzato, tranne le mansioni di manutenzione del pilota-proprietario;
- le limitazioni possono essere rimosse come segue:
  1. dimostrando di possedere un'adeguata esperienza (ciò sarà ulteriormente spiegato dai mezzi accettabili di conformità), oppure
  2. sottoponendosi a valutazione pratica eseguita dall'autorità competente.

Il punto 66.B.115 è stato modificato di conseguenza, per inserire i requisiti che consentano all'autorità competente di rimuovere le limitazioni (diverse da quelle derivanti dalla conversione delle qualifiche nazionali ai sensi del punto 66.A.70).

25. Nell'appendice V alla parte 66, il modulo 19 (modulo di domanda) ed il modulo 26 (esempio di formato di licenza) sono stati modificati per riflettere le nuove categorie di licenza (la licenza di categoria B3 e la licenza di categoria L). Il modulo 26 è stato suddiviso in modulo 26A (tutte le licenze, tranne la licenza L) ed il modulo 26B (licenza L).

26. L'appendice II alla parte 147 è stata modificata per inserire i corsi di base per le nuove categorie di licenza (B3 e L).

#### ***b) Licenza di categoria L***

27. La seconda iniziativa dell'Agenzia consiste nella proposta di una nuova licenza di categoria L, con requisiti molto semplificati, applicabile ad alianti, alianti a motore, palloni aerostatici ed alla maggior parte dei dirigibili. Sarà standardizzato il sistema di licenza per alianti, alianti a motore, palloni aerostatici e dirigibili, che sono attualmente coperti dalle norme nazionali, conseguendo un livello uniforme di sicurezza e migliorando il mercato comune. I titolari di queste licenze saranno in grado di operare come personale di certificazione indipendente o all'interno di un'impresa di manutenzione accreditata; saranno in grado inoltre di certificare gli aeromobili registrati in qualsiasi Stato membro. Infine, la licenza di categoria L si applicherà anche ai velivoli con MTOM pari o inferiore a 1 000 Kg.

28. Nella selezione degli aeromobili coperti dalla licenza di categoria L l'intento dell'Agenzia è stato il seguente:

- tener conto delle categorie di aeromobili definite nell'NPA 2008-07 (azione MDM.032), per le quali il processo di certificazione ELA1 ed ELA2 è attualmente in fase di definizione;
- includere non solo tutti gli aeromobili ammissibili al processo di certificazione ELA1, ma anche tutti gli aeromobili ammissibili al processo di certificazione ELA2, tranne i velivoli con MTOM compreso tra 1 000 Kg e 2 000 Kg ed i velivoli leggerissimi, che sono esclusi in quanto troppo complessi rispetto al piano di studi semplificato stabilito per la licenza di categoria L.

Ciò significa che neanche la licenza di categoria L coprirà i dirigibili a gas pilotati non inclusi nel processo di certificazione ELA2.

29. Ciononostante, l'Agenzia rileva che il limite di 1 000 Kg di cui all'NPA 2008-07 per il processo di certificazione ELA1 salirà probabilmente a 1 200 Kg, previo esame delle osservazioni ricevute con riferimento a tale NPA. In questo caso, il parere che l'Agenzia emetterà a seguito dell'imminente CRD 2008-07 introdurrà la medesima modifica ai limiti previsti per la licenza di categoria L.

30. La licenza di categoria L proposta è suddivisa in due livelli: L limitata ed L piena. La differenza consiste nel fatto che la licenza di categoria L limitata non consente l'emissione di un certificato di riammissione in servizio dopo ispezioni effettuate ad intervallo superiore a 100 ore/anno oppure dopo l'effettuazione di riparazioni o modifiche di rilevante entità. Si tratta di un emendamento introdotto a seguito delle reazioni ricevute con riferimento al CRD 2008-03.
31. Ciascuno di questi livelli di licenza può includere diverse abilitazioni, che possono essere selezionate dal richiedente a seconda del campo in cui intende esercitare i privilegi della certificazione. Tali abilitazioni sono specificate al punto 66.A.1(d).
32. Analogamente alla licenza B3, l'NPA 2008-03 ha preso in considerazione l'introduzione delle seguenti limitazioni alla licenza di categoria L nei casi in cui il richiedente non sia in grado di dimostrare un'esperienza adeguata:
- carrello di atterraggio retrattile;
  - elica a passo variabile;
  - motore turbo;
  - motore elettrico e/o a reazione (su alianti a motore);
  - controllo elettronico del motore (FADEC).

Tuttavia, queste limitazioni sono state rimosse dalla proposta definitiva, al pari di quanto è avvenuto per la licenza di categoria B3, d'accordo con il gruppo di riesame corrispondente all'NPA 2007-07 laddove limitazioni analoghe erano state introdotte per i velivoli del gruppo 2 e del gruppo 3 (azione 66.009).

La rimozione delle limitazioni relative agli elementi di cui sopra è così motivata:

- è opinabile il fatto che siano stati selezionati questi elementi e non altri;
- la convalida e la rimozione delle limitazioni potrebbe determinare un aggravio significativo per le autorità competenti e per i titolari di licenza;
- il titolare della licenza deve rispettare comunque tutti i requisiti fondamentali di conoscenze e di esperienza.

Inoltre, a titolo di compensazione, il parere derivante dal CRD 2007-07 conterrà una disposizione in tal senso al punto 66.A.20(b) con ulteriori mezzi accettabili di conformità, onde ribadire molto chiaramente che il personale di certificazione non può esercitare privilegi se non è competente rispetto a quel determinato aeromobile. Ciò rafforza l'attuale regime di responsabilità dell'impresa di manutenzione o del personale di certificazione indipendente, assicurando l'esistenza di tale competenza prima della riammissione in servizio di un aeromobile.

Ovviamente, le limitazioni correlate al materiale della struttura previste per la licenza di categoria B3 (legno, tubi di metallo rivestiti con tessuto, materiali compositi, metallo) non si applicano alla licenza di categoria L, perché tali materiali sono già ristretti dalle abilitazioni convalidate sulla licenza di categoria L.

Conseguentemente, la licenza di categoria L proposta dall'Agenzia non contiene tali limitazioni.

33. Per quanto riguarda i privilegi della licenza di categoria L, essi comprendono struttura dell'aeromobile, impianto motopropulsore, sistemi meccanici ed elettrici ed avionica limitata. La licenza di categoria L non può essere estesa ad altre categorie/sottocategorie in ragione della notevole semplificazione dei suoi requisiti di qualificazione. Tuttavia, ciò non impedisce

all'autorità competente di concedere crediti d'esame nei casi in cui si possa dimostrare un'equivalenza in conformità al punto 66.A.25(e).

34. Passando ora ai requisiti relativi alla formazione ed alle prove d'esame, essi sono così riassumibili:
- formazione in conformità al nuovo piano di studi contenuto nell'appendice VII alla parte 66. Gli argomenti dipenderanno dal livello della licenza (limitata o piena) e dalle abilitazioni ricercate dal richiedente, con un corso - per un'abilitazione unica per la licenza di categoria L limitata - che può essere completato in due o tre settimane. La formazione può essere sostituita da ulteriore esperienza;
  - prove d'esame in conformità alla nuova appendice VIII alla parte 66, che non possono essere sostituite dall'esperienza.
35. Ai punti 66.A.30(a)6 e 7 sono stati introdotti inoltre requisiti di esperienza così riassumibili:
- per la licenza di categoria L limitata:
    1. sei mesi per i richiedenti che hanno seguito il corso di formazione di cui all'appendice VII ed hanno superato le prove d'esame di cui all'appendice VIII;
    2. un anno per i richiedenti che hanno superato le prove d'esame di cui all'appendice VIII, ma non hanno seguito il corso di formazione.
  - per la licenza di categoria L piena, un anno di esercizio dei privilegi di cui alla licenza di categoria L limitata.

### ***c) Disposizioni di conversione e transizione***

36. Malgrado la nota esplicativa dell'NPA 2008-03 affermi che non è previsto un processo di conversione dalle qualifiche nazionali alle nuove licenze di categoria B3 ed L, l'elevatissimo numero di osservazioni ricevute durante il processo di consultazione, che erano contrarie a questo approccio e che hanno adeguatamente motivato l'esigenza della conversione, ha portato l'Agenzia a prevederla. Per effettuare la conversione occorre seguire la procedura descritta al punto 66.A.70.
37. La conversione consentirà al personale di certificazione di disporre di una licenza di categoria B3 o L emessa sulla base dei privilegi di cui essi godevano prima dell'entrata in vigore del nuovo regolamento.
38. Anche allo scopo di agevolare ulteriormente la transizione al nuovo sistema per aeromobili laddove la norma attuale consenta l'uso delle qualifiche nazionali (aeromobili diversi da velivoli ed elicotteri), è stato inserito, inoltre, un nuovo paragrafo 8 all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2042/2003, che consente la coesistenza della licenza di categoria L e delle qualifiche nazionali nei tre anni successivi all'entrata in vigore del nuovo regolamento. Trascorso tale periodo, sarà accettata soltanto la licenza di categoria L (essa può essere ottenuta mediante conversione, o rispondendo ai nuovi requisiti previsti per il rilascio di tale licenza).
39. L'Agenzia rileva che l'NPA 2008-03 considerava un periodo di transizione di cinque anni, perché non prevedeva un processo di conversione. Conseguentemente, tutte le persone richiedenti la licenza di categoria L avrebbero dovuto rispettare tutti i nuovi requisiti (formazione/prove d'esame/esperienza) ed un periodo di cinque anni era considerato ragionevole. Tuttavia, nella proposta definitiva, come si è già spiegato precedentemente, è stata introdotta la conversione delle qualifiche nazionali attuali, il che significa che tutte queste persone non dovranno seguire il processo di formazione/prove d'esame/esperienza. Conseguentemente, il periodo di transizione è stato ridotto a tre anni, un periodo che l'Agenzia

reputa sufficiente affinché le autorità competenti possano dare attuazione al nuovo sistema di licenza.

40. In ultimo, per gli aeromobili diversi dai velivoli e per gli elicotteri, non coperti dalla licenza di categoria L, è importante rilevare che restano aperte le seguenti situazioni:

- dirigibili non coperti dalla licenza di categoria L in ragione della loro complessità;
- interventi effettuati sui sistemi di avionica, per gli aeromobili diversi dai velivoli e per gli elicotteri.

Ciò significa che, in questi casi, continueranno ad applicarsi le norme degli Stati membri interessati (66.A.100).

Tuttavia, per quanto riguarda il caso particolare degli interventi effettuati sui sistemi di avionica, la questione, come già spiegato in precedenza, sarà affrontata da una futura iniziativa normativa (azione 66.027).

#### **IV. Valutazione dell'impatto della regolamentazione**

41. Il testo integrale della valutazione dell'impatto della regolamentazione è contenuto nell'NPA 2008-03.

Colonia, 11 dicembre 2009

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo

**ALLEGATO: Reazioni al documento di risposta alle osservazioni (CRD) 2008-03****Reazioni relative al processo di conversione delle qualifiche per personale di certificazione nell'aviazione generale**

- 1) Sei associazioni (European Sailplane Manufacturers, European Gliding Union, British Gliding Association, Europe Air Sports, Danish Soaring Association, Royal Danish Aeroclub) ed una persona fisica hanno espresso perplessità circa le modalità di applicazione delle disposizioni di conversione di cui al punto 66.A.70 da parte delle diverse autorità nazionali ed hanno chiesto all'Agenzia che il regolamento garantisca il pieno trasferimento dei privilegi del personale di certificazione dalle attuali qualifiche nazionali alle corrispondenti licenze di cui alla parte 66.

Al riguardo, l'Agenzia rileva che l'attuale politica relativa al punto 66.A.70, di confrontare gli standard di qualificazione nazionali e gli standard della parte 66, non è cambiata e continuerà ad essere applicata come prima.

Nel contempo, l'Agenzia è del parere che, in aggiunta alla politica esistente, sia opportuno applicare un approccio specifico per la conversione delle qualifiche nel campo dell'aviazione generale (aeromobili non dedicati al trasporto aereo commerciale di dimensioni non elevate), sulla base dell'attuale politica dell'AESA in materia di aviazione generale, fatta salva l'introduzione di un insieme di limitazioni più restrittivo.

Tale approccio consentirebbe al titolare della licenza di continuare a svolgere le medesime attività di manutenzione a cui era legalmente autorizzato ai sensi del sistema nazionale.

Una volta emessa una licenza convertita ai sensi della parte 66, essa sarà pienamente soggetta alle disposizioni della parte 66. Conseguentemente, nel caso in cui il titolare intenda estendere l'oggetto della propria licenza convertita ai sensi della parte 66, per certificare altre attività di manutenzione, sarà richiesta la piena conformità alla parte 66: ciò significa che dovranno essere colmate anche tutte le differenze tra la precedente qualifica nazionale di certificazione e la parte 66.

L'esito della conversione e la tipologia delle limitazioni da imporre nel quadro delle licenze di cui alla parte 66 possono essere stabilite soltanto dai singoli Stati membri, in considerazione delle differenze esistenti tra i sistemi nazionali di licenza dei vari Stati membri. La decisione dovrebbe essere presa caso per caso e sulla base di considerazioni di sicurezza. A tal fine occorre fare attenzione non soltanto alle mansioni concrete che il richiedente era autorizzato ad eseguire nel quadro del sistema nazionale, bensì anche "all'ambiente" in cui tali mansioni venivano eseguite, ovvero sia il sistema di gestione e le procedure dell'impresa in cui il richiedente esplicava le proprie mansioni.

La considerazione di questi fattori potrebbe portare a limitazioni diverse da quelle specificatamente legate a sistemi o strutture di aeromobili, ad esempio:

- valido soltanto nell'impresa XXXX;
- valido soltanto per gli aeromobili Cessna con motore monopistone;
- valido soltanto per i Cessna 172;
- valido soltanto per i Cessna 172, registrazione XXXX.

È importante rilevare inoltre quanto segue:

- deve essere sempre presente la limitazione «valido per gli aeromobili non dedicati al trasporto aereo commerciale»;
- indipendentemente da eventuali altre limitazioni, la licenza non è valida per gli aeromobili di dimensioni non elevate.

L'Agenzia produrrà mezzi accettabili di conformità e materiale esplicativo per motivare questo approccio specifico all'aviazione generale.

- 2) Il Deutsche Aeroclub ha osservato che, nel sistema tedesco, il personale che dispone di una licenza di manutenzione rilasciata dallo stesso Deutsche Aeroclub può firmare gli interventi eseguiti e riammettere in servizio l'aeromobile. Tuttavia, esso rileva che per verificare ed autorizzare formalmente la manutenzione (da un Prüfer Klasse 3) occorre attendere l'accertamento annuale dell'aeronavigabilità. Conseguentemente, è stata richiesta una modifica al punto 66.A.70 per il timore che, con il testo attuale, l'autorità tedesca competente possa non convertire le qualifiche dei titolari di queste licenze.

L'Agenzia è del parere che, se le qualifiche possedute dai titolari di queste licenze sono legalmente sufficienti ad attestare che la manutenzione è stata eseguita adeguatamente e pertanto l'aeromobile può volare, tali qualifiche sono da considerare «qualifiche del personale di certificazione» e sono soggette al processo di conversione di cui al punto 66.A.70. Ciò a prescindere dal fatto che il titolare della licenza autorizzi effettivamente gli aeromobili ed anche dal fatto che occorra attendere l'accertamento dell'aeronavigabilità, per una successiva convalida da parte di un Prüfer Klasse 3

Il regolamento (CE) n. 2042/2003 separa nettamente il processo di manutenzione ed il processo di accertamento della aeronavigabilità. Il personale di certificazione si occupa soltanto di autorizzare la manutenzione. Conseguentemente, le «qualifiche del personale di certificazione» di cui al punto 66.A.70 sono del tutto indipendenti dal processo di accertamento dell'aeronavigabilità.

- 3) DGAC-Francia ha chiesto chiarimenti in merito alla data di riferimento per il processo di conversione in relazione al paragrafo contenuto nel punto 66.A.70 che recita «*Il titolare di una qualifica per personale di certificazione valida in uno Stato membro, prima dell'entrata in vigore di questa parte....*».

L'Agenzia produrrà mezzi accettabili di conformità e materiale esplicativo per chiarire che la «*data di entrata in vigore*» è così da intendersi:

- per la licenza di categoria B3, la data di entrata in vigore del regolamento di modifica;
- per alianti, alianti a motore, palloni aerostatici e dirigibili coperti dalla licenza di categoria L in conformità al punto 66.A.1(d), tre anni dopo l'entrata in vigore del regolamento di modifica (cfr. articolo 7, paragrafo 8). Per i velivoli con MTOM inferiore a 1 000 Kg, rientranti anch'essi nella licenza di categoria L, la data applicabile è quella prevista per la licenza di categoria B3.

- 4) Alcune reazioni hanno evidenziato incomprensioni in merito al processo di conversione. Rispetto a questo punto l'Agenzia intende apportare i seguenti chiarimenti:

- il processo di conversione per la licenza di categoria L non è correlato al periodo di transizione di tre anni di cui all'articolo 7, paragrafo 8. Il processo di conversione trasferisce una qualifica nazionale esistente in una licenza ai sensi della parte 66, che può essere utilizzata successivamente e non ha data di scadenza, se non il rinnovo trascorsi i soliti cinque anni. Il periodo di transizione di tre anni definisce soltanto il periodo durante il quale si possono utilizzare ancora le qualifiche nazionali;
- le conversioni sono effettuate sempre dalle autorità competenti;
- per le autorità competenti, il processo di conversione non è facoltativo: si tratta di un processo che deve essere obbligatoriamente seguito su richiesta di qualsiasi persona che sia titolare di una qualifica per personale di certificazione valida in uno Stato membro;
- non è necessario sostenere prove d'esame per ottenere la conversione di una qualifica nazionale. Le prove d'esame sono necessarie soltanto se il titolare della licenza decide di rimuovere le eventuali limitazioni inserite nel corso della conversione.

### **Reazioni relative al periodo di transizione di tre anni stabilito nell'articolo 7, paragrafo 8**

- 5) L'associazione europea dei produttori di alianti (European Sailplane Manufacturers) ritiene che il periodo di transizione di tre anni sarebbe troppo breve.

L'Agenzia rileva che l'NPA 2008-03 considerava un periodo di transizione di cinque anni perché non prevedeva un processo di conversione: conseguentemente, tutti i richiedenti una licenza di categoria L avrebbero dovuto rispettare tutti i nuovi requisiti (formazione/prove d'esame/esperienza). Tuttavia, nella proposta definitiva, è stata introdotta la conversione delle attuali qualifiche nazionali: ciò significa che le persone interessate non dovranno seguire il processo di formazione/prove d'esame/esperienza. Conseguentemente, il periodo di transizione è stato ridotto a tre anni: un periodo che l'Agenzia reputa sufficiente affinché le autorità competenti possano dare attuazione al nuovo sistema di licenza.

### **Reazioni relative ai privilegi legati alla licenza di categoria B3**

- 6) L'associazione europea dei produttori di alianti (European Sailplane Manufacturers) ha chiesto che la licenza di categoria B3 includa i privilegi per alianti ed alianti a motore, o in alternativa, una modalità abbordabile affinché il titolare di una licenza di categoria B3 possa ottenere una licenza di categoria L.

L'Agenzia non è favorevole all'inclusione di questi privilegi nella licenza di categoria B3, per i seguenti motivi:

- la licenza di categoria B1.2 non può comprendere automaticamente la categoria B3, a meno che la categoria B1.2 non includa anche i privilegi per alianti ed alianti a motore. Ciò inciderebbe tuttavia sul campo di applicazione della licenza di categoria B1.2, che non riguarderebbe più soltanto i velivoli (un aliante non è un velivolo);
- si potrebbe dare l'impressione che l'esperienza maturata con gli alianti sia sufficiente ad acquisire l'abilitazione per «velivoli non pressurizzati dotati di motore a pistoni con

MTOM pari o inferiore a 2 000 Kg» nella licenza di categoria B3 (descritta al punto 66.A.45(i)) oppure l'abilitazione per il gruppo 3 nella licenza di categoria B1.2 (descritta nel CRD 2007-07).

Ciononostante, poiché l'Agenzia è favorevole ad aumentare il numero delle persone autorizzate a certificare alianti ed alianti a motore, ha proposto di consentire ai titolari di una licenza di categoria B1.2 e B3 di conseguire, senza ulteriori requisiti, una licenza di categoria L piena con le abilitazioni per «aeromobili in legno», «aeromobili in materiali compositi» e «aeromobili in metallo», qualora la licenza delle categorie B1.2/B3 non contenga una limitazione rispetto al corrispondente materiale della struttura (cfr. i punti modificati 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 e l'appendice IV alla parte 66). Ciò consentirà ai titolari di una licenza di categoria B1.2 e B3 di emettere certificati di riammissione in servizio di alianti ed alianti a motore.

L'Agenzia emetterà mezzi accettabili di conformità e materiale esplicativo per chiarire che se il titolare di una licenza di categoria B1.2/B3 vuole ottenere una licenza di categoria L con l'abilitazione per «aeromobili in legno» la frase «*nella misura in cui la licenza di categoria B1.2/B3 non contenga una limitazione rispetto al corrispondente materiale della struttura*» significa che la licenza non deve contenere la limitazione per «aeromobili in legno» o per «aeromobili in tubi di metallo rivestiti con tessuto».

### **Reazioni relative alle limitazioni sulla licenza di categoria B3**

- 7) CAA-Regno Unito e AustroControl-Austria hanno osservato che, per la licenza di categoria L, l'abilitazione per «aeromobili in legno» comprende gli aeromobili in tubi in metallo rivestiti con tessuto. Tuttavia, per le licenze di categoria B3 e B1.2, sono previste limitazioni separate per «aeromobili in legno» e «aeromobili in tubi di metallo rivestiti con tessuto».

L'Agenzia rileva che si tratta di argomenti diversi:

- nel caso della licenza di categoria L, si parla di abilitazioni e non di limitazioni. Tutti i titolari di licenza con un'abilitazione per «aeromobili in legno» devono aver ricevuto la formazione contenuta nel modulo L4, che comprende la combinazione di struttura in legno, tubi in metallo e rivestimento in tessuto;
- nel caso delle licenze di categoria B3 e B1.2, si parla di limitazioni che possono essere rimosse per effetto dell'esperienza acquisita. L'Agenzia è del parere che sia meglio tener separate queste limitazioni per poter rimuovere l'una o l'altra se la persona interessata non ha maturato l'esperienza su una di queste strutture.

- 8) CAA-Paesi Bassi e CAA-Svezia hanno chiesto chiarimenti in merito al significato di «limitazione», in particolare se il termine indichi un'attività che può essere certificata o un'attività che non può essere certificata.

L'Agenzia concorda sul fatto che il regolamento contiene alcune incoerenze, ad esempio:

- il punto 66.B.305 fa riferimento a «*moduli/materie di esame necessari per assicurare la conversione senza limitazioni*», il che significa che la limitazione si riferisce a mansioni che non possono essere certificate;
- la voce 15 della licenza di cui alla parte 66 (appendice V alla parte 66) stabilisce che «*in assenza di limitazioni applicabili, la pagina LIMITAZIONI dovrà indicare "Nessuna*

*limitazione"»*. Ciò significa che anche in questo caso, la limitazione fa riferimento a mansioni che non possono essere certificate;

- la parte 145 usa le limitazioni per delimitare il campo delle attività, il che significa che qui la limitazione fa riferimento a mansioni che possono essere certificate.

Malgrado l'Agenzia abbia deciso di affermare che le limitazioni convalidate su una licenza di categoria B3 corrispondono a mansioni che non possono essere certificate, essa concorda sul fatto che, in alcuni casi, sia più pratico fare riferimento alle mansioni che possono essere certificate, ad esempio quando i privilegi sono molto ridotti rispetto alle mansioni non autorizzate. In tali casi, non è pratico elencare tutte le mansioni che non possono essere certificate.

In futuro potranno essere necessari altri interventi normativi per affrontare queste incoerenze.

### **Reazioni relative ai privilegi legati alla licenza di categoria L**

- 9) Tre associazioni (British Gliding Association, Dutch Gliding Association e European Gliding Union) hanno chiesto che le "ispezioni annuali" facciano parte dei privilegi della licenza di categoria L limitata. Inoltre, CAA-Svezia ha chiesto che i livelli della categoria L limitata ed L piena si fondano in un unico livello.

L'Agenzia è del parere che i due livelli siano necessari, onde consentire al personale di manutenzione meno esperto di accedere al settore non appena sia in grado di rispettare alcuni ragionevoli standard. Tuttavia, i relativi privilegi saranno commisurati alle conoscenze fondamentali ed alle esperienze acquisite.

Ciononostante, l'Agenzia ha deciso di consentire ai titolari di una licenza di categoria L limitata di eseguire le ispezioni annuali e le ispezioni delle 100 ore. A tal fine, i moduli L4.5, L5.7, L6.7, e L8.14 dell'appendice VII alla parte 66, che si applicano alla licenza di categoria L limitata, sono stati modificati per inserire le ispezioni annuali e delle 100 ore. Inoltre, il modulo L9 «Procedure di ispezione fisica» è stato spostato dal piano di studi della categoria L piena al piano di studi della categoria L limitata.

- 10) Due associazioni (British Gliding Association, European Gliding Union) ed un'autorità competente (AustroControl-Austria) hanno espresso perplessità circa le modalità di autorizzazione degli interventi sui sistemi di avionica degli alianti.

A questo proposito, l'Agenzia ha valutato e respinto le seguenti opzioni:

- includere nella licenza di categoria L tutti i privilegi legati ai sistemi di avionica. Ciò non è al momento possibile perché il piano di studi contenuto nell'appendice VII alla parte 66 non copre tali sistemi;
- estendere i privilegi legati alla licenza di categoria B2 ad alianti, palloni aerostatici e dirigibili. Ciò non risolverebbe i problemi dell'aviazione generale, poiché pochissimi titolari di licenza di categoria B2 possono essere pronti ad operare in questo campo. Inoltre, occorrerebbe ridefinire le abilitazioni per la licenza di categoria B2.

Conseguentemente, l'opzione scelta dall'Agenzia consiste nel mantenere sotto le norme nazionali (66.A.100) gli interventi sui sistemi di avionica per gli aeromobili diversi dai velivoli e dagli elicotteri, salvo procedere poi con ulteriori interventi normativi

(azione 66.027) allo scopo di elaborare, per gli ingegneri che si occupano di avionica, sistemi di licenza adeguati all'aviazione generale.

Ciononostante, la licenza di categoria L consente ancora la riammissione in servizio nei seguenti casi (66.A.20(a)5):

- interventi su sistemi di avionica che richiedano prove semplici per dimostrare la loro funzionalità e non esigano la ricerca del guasto;
- interventi su sistemi radio, di comunicazione e transponder se l'abilitazione per «comunicazione-radio/transponder» è convalidata nella licenza di categoria L piena.

11) Alcune reazioni hanno evidenziato incomprensioni rispetto ai privilegi della licenza di categoria L.

Al riguardo, l'Agenzia intende chiarire quanto segue:

- la licenza di categoria L non contempla abilitazioni legate al tipo di aeromobili o di motori: conseguentemente non sono richiesti, per gli uni e per gli altri, corsi di formazione o prove d'esame ad hoc. Non è richiesta la partecipazione dei costruttori;
- le abilitazioni di una licenza di categoria L sono conseguibili quando si è in grado di rispettare i requisiti fondamentali di conoscenza e di esperienza;
- l'abilitazione per «impianti motopropulsori» convalidata sulla licenza di categoria L limitata permette la riammissione in servizio dopo l'esecuzione di attività su impianti motopropulsori installati su aeromobili coperti dalla licenza di categoria L;
- la medesima persona può avere un'abilitazione per la cellula aeronautica e un'abilitazione per gli impianti motopropulsori. La formazione che copre entrambe le abilitazioni dura circa un mese; ciononostante non è obbligatoria, in quanto è sufficiente il completamento con esito positivo delle prove d'esame corrispondenti.

L'Agenzia produrrà ulteriori mezzi accettabili di conformità e materiale esplicativo.

### **Reazioni relative ai requisiti fondamentali di conoscenze per la licenza di categoria L (66.A.25(b))**

12) La British Gliding Association ha espresso perplessità per il fatto che un numero insufficiente di imprese di cui alla parte 147 sarà in grado di fornire una formazione di base per la licenza di categoria L ed ha chiesto alle National Sporting Associations, che riscuotono la fiducia dell'autorità competente britannica, se sono in grado di continuare a svolgere questa funzione.

La posizione dell'Agenzia è la seguente:

- come previsto dal punto 66.A.25(c), la formazione di base per la licenza di categoria L (66.A.25(b)) non è obbligatoria, anche se in tal caso l'esperienza richiesta è di un anno anziché sei mesi;
- le prove d'esame di base sono obbligatorie;
- la formazione di base e le prove d'esame di base possono essere erogate dalle National Sporting Associations salvo approvazione dell'autorità competente (cfr.

66.A.25(b)). Conseguentemente, la mancanza di imprese di cui alla parte 147 può essere compensata con questa soluzione.

### **Reazioni relative al potenziamento di una licenza di categoria L**

- 13) La British Gliding Association ha chiesto la possibilità di vedersi riconoscere dei crediti per le conoscenze e l'esperienza acquisite nel quadro di una licenza di categoria L per poter ottenere una licenza di categoria «A» o «B».

L'Agenzia rileva che la licenza di categoria L non può essere estesa a nessun'altra categoria/sottocategoria a causa della notevole semplificazione dei requisiti di qualificazione e del gran numero di abilitazioni disponibili. Tuttavia, ciò non impedisce all'autorità competente di riconoscere crediti d'esame nei casi in cui possa essere dimostrata un'equivalenza in conformità al punto 66.A.25(e).

### **Reazioni relative alle varie tipologie di alianti ed alianti a motore**

- 14) La CAA-Regno Unito ha chiesto chiarimenti in merito alle abilitazioni necessarie nella licenza di categoria L per poter autorizzare le varie tipologie di alianti ed alianti a motore, che comprendono fra l'altro «motoalianti da turismo», «motoalianti a decollo autonomo», «motoalianti con motore di sostentamento».

L'Agenzia è del parere che qualunque aliante dotato di motore sia considerato un «aliante a motore» e richieda l'abilitazione per «impianti motopropulsori» per poter autorizzare gli interventi sui suddetti motori. Questo è il motivo per cui il presente parere fa riferimento soltanto ad «alianti» ed «alianti a motore», concordando con il titolo di CS-22 «*Specifiche tecniche, compresi codici di aeronavigabilità e mezzi accettabili di conformità per alianti ed alianti a motore*».

### **Reazioni relative al rinnovo delle licenze ai sensi della parte 66**

- 15) La British Gliding Association ha espresso perplessità in merito al costo del processo di rinnovo delle licenze di cui alla parte 66 ed ha proposto di modificare la decisione 2007/018/R. L'associazione ha messo inoltre in discussione la necessità del rinnovo ed ha proposto di sostituirlo con "l'aggiornamento" dei requisiti.

L'Agenzia è del parere che, per poter esercitare i privilegi della certificazione, i requisiti siano già "aggiornati". Introdurre "l'aggiornamento" tra i requisiti della licenza significherebbe far ricadere un onere considerevole sulle autorità competenti e sui titolari di licenza, in quanto la licenza perderebbe la validità e dovrebbe essere riemessa.

La necessità del rinnovo è stata valutata nell'ambito dell'azione 66.008, che ha portato alla decisione 2007/018/R. Il rinnovo avviene ogni cinque anni e non dovrebbe avere un costo rilevante, poiché si tratta di un rinnovo puramente amministrativo volto a verificare che la licenza corrisponda alle informazioni in possesso delle autorità competenti e che non vi siano azioni in sospenso ai sensi del punto 66.B.500.

**Reazioni relative all'uso delle licenze di categoria B3 e L per il personale d'esame dell'aeronavigabilità**

- 16) L'associazione europea dei produttori di alianti (European Sailplane Manufacturers) ha chiesto che il punto M.A.707 della parte M sia rivisto, allo scopo di modificare l'uso delle licenze di categoria B3 e L per il personale d'esame dell'aeronavigabilità.

L'Agenzia accetta la proposta e modificherà di conseguenza la voce 4 del punto M.A.707(a) dei mezzi accettabili di conformità.

**Reazioni che propongono requisiti specifici di licenza per i velivoli leggeri sportivi**

- 17) Finnish Aeronautical Association, Light Aircraft Association della Repubblica ceca e Flightdesign hanno chiesto l'introduzione di una licenza specifica per i velivoli leggeri sportivi con MTOM inferiore a 600 Kg, perché a loro avviso i requisiti previsti per la licenza di categoria L sarebbero eccessivi. Hanno sostenuto inoltre che il tipico piano di studi di una licenza di categoria L piena che copra vari materiali può richiedere circa 190 ore, mentre negli Stati Uniti la Federal Aviation Administration (FAA) prevede soltanto 120 ore.

L'Agenzia ritiene che l'obiettivo del gruppo di lavoro che ha formulato il presente parere fosse quello di creare un sistema di licenza adeguato al settore dell'aviazione generale. Ciò è stato realizzato introducendo le licenze di categoria B3 e di categoria L. Inoltre, la licenza di categoria L è stata suddivisa in L limitata ed L piena, onde consentire al personale di manutenzione meno esperto di accedere al settore non appena è in grado di rispettare alcuni ragionevoli standard.

Inoltre, la definizione europea proposta di «velivolo leggero sportivo» corrisponde ad un aeromobile più complesso rispetto al suo omologo americano. Ciò significa che non è possibile limitarsi a comparare la durata della licenza di categoria L con la durata della licenza FAA.

L'introduzione di una licenza specifica per i velivoli leggeri sportivi comporterebbe un onere aggiuntivo per le autorità nazionali e renderebbe inoltre più difficile, per i titolari di una licenza per velivoli leggeri sportivi, operare su altri aeromobili con MTOM inferiore a 1 000 Kg (occorrerebbe conseguire una specifica licenza di categoria L). L'Agenzia non trova giustificato questo aggravio, tenuto conto del fatto che si tratterebbe di un eventuale risparmio di poche ore di formazione.

**Reazioni relative alla manutenzione dei componenti**

- 18) Europe Air Sports ha raccomandato di esentare i paracaduti ETSO dai requisiti di cui alla parte 66 e di utilizzare invece le norme nazionali.

L'Agenzia rileva che la situazione è già così. La manutenzione dei paracaduti ETSO è considerata «manutenzione di componenti» e, in quanto tale, il punto 66.A.200 fa riferimento alle norme nazionali.

- 19) CAA-Svezia ha chiesto chiarimenti in merito alla classificazione della manutenzione eseguita sugli impianti motopropulsori, a reazione od elettrici, installati sugli alianti.

L'Agenzia ritiene che la manutenzione effettuata sull'interfaccia di impianti motopropulsori e sui sistemi retrattili e di rifornimento sia da considerare come manutenzione dell'aeromobile e possa essere autorizzata sulla base della licenza di categoria L (cfr. i moduli L7.9 e L7.10 dell'appendice VII alla parte 66). Tuttavia, la manutenzione eseguita sullo stesso impianto motopropulsore è considerata «manutenzione di componenti» e, in quanto tale, il punto 66.A.200 fa riferimento alle norme nazionali.

### **Reazioni ricevute da CAA-Paesi Bassi in relazione alle risposte fornite nel CRD 2008-03**

- 20) CAA-Paesi Bassi ha osservato che l'esperienza su aeromobili operativi richiesta al punto 66.A.30 può essere conseguita presso qualsiasi impresa di manutenzione (ad esempio, parte 145, capitolo F, FAR 145) o sotto la supervisione di personale indipendente di certificazione.

L'Agenzia concorda con l'osservazione e produrrà mezzi accettabili di conformità.

- 21) CAA-Paesi Bassi ha chiesto chiarimenti sui motivi per cui è stata introdotta, ai punti 66.A.30(a)6 e 7 dei mezzi accettabili di conformità, una percentuale di completamento dell'80% per i palloni aerostatici e per i dirigibili.

L'Agenzia ha introdotto questa percentuale perché la tabella relativa a palloni aerostatici e dirigibili contenuta nell'appendice II dei mezzi accettabili di conformità per la parte 66 è stata compilata tenendo conto di un minor numero di voci rispetto alla tabella prevista per altri aeromobili. L'Agenzia ha ritenuto che questa percentuale sia importante per garantire che il richiedente abbia conseguito un'esperienza adeguata.

- 22) CAA-Paesi Bassi non è d'accordo con la posizione dell'Agenzia di non inserire nella lista delle abilitazioni (appendice I dei mezzi accettabili di conformità per la parte 66) il tipo di licenza (B1, B3, L) applicabile a ciascuna abilitazione in rapporto al peso dell'aeromobile.

L'Agenzia è del parere che ciò non sia possibile perché il medesimo modello di aeromobile, equipaggiato con opzioni diverse a scelta del cliente, può richiedere una licenza diversa. Il peso è specifico per ciascun aeromobile registrato ed è indicato nel manuale di volo, che deve rimanere a bordo dell'aeromobile.

- 23) CAA-Paesi Bassi ha chiesto di prevedere la medesima età minima per il personale di certificazione delle imprese di manutenzione di cui alla parte 145 (attualmente 21 anni) e delle imprese di manutenzione di cui al capitolo F (attualmente 18 anni).

L'Agenzia rileva che il requisito dei 21 anni di età si applica soltanto al personale di certificazione delle imprese di cui alla parte 145, in considerazione della maggiore complessità dell'organizzazione e delle relative procedure. Per le imprese di manutenzione di cui al capitolo F, invece, l'Agenzia reputa ragionevole il limite dei 18 anni.

- 24) CAA-Paesi Bassi ha sottolineato che la risposta all'osservazione n. 22 del CRD 2008-03 dovrebbe includere la possibilità di autorizzare «mansioni di manutenzione complessa» non soltanto per le imprese di manutenzione di cui al capitolo F, ma anche per le imprese di cui alla parte 145.

L'Agenzia concorda con l'osservazione. Tuttavia, non vi è alcuna necessità di modificare la norma o i mezzi accettabili di conformità o il materiale esplicativo, perché il testo attuale è chiaro al riguardo. Il punto M.A.801(b) fa riferimento soltanto alle imprese di manutenzione di cui al capitolo F, in quanto il punto M.A.801 non si applica agli aeromobili riadattati in servizio ai sensi della parte 145 (cfr. M.A.801(a)). Un'impresa di manutenzione di cui alla parte 145 può sicuramente autorizzare mansioni di questo tipo.

- 25) CAA-Paesi Bassi ha affermato che, finora, se l'argomento/livello era identico per le diverse sottocategorie di licenza nell'ambito di un particolare modulo di cui all'appendice I alla parte 66, anche i requisiti erano da intendersi identici, semplificando così gli accreditamenti. Conseguentemente, si oppone all'introduzione, in alcuni moduli, della frase *«Nel caso della categoria B3, l'argomento del modulo deve riflettere la tecnologia degli aerei relativi a tale categoria»*.

L'Agenzia concorda con l'osservazione.

Conseguentemente, per la licenza di categoria B3 sono stati introdotti i moduli 7B, 9B, 11C e 17B, mentre gli attuali moduli 7, 9 e 17 sono stati rinominati 7A, 9A e 17A, per sottolineare che, anche a parità di livello di formazione per alcuni argomenti (1, 2 o 3) rispetto al corso per la categoria B1.2, il contenuto della formazione non è identico. Infatti, il contenuto del corso per la licenza di categoria B3 deve essere impostato in modo tale da tenere conto della minore complessità di questa categoria di aeromobili, in termini di tecnologia e manutenzione. Altrimenti, sarebbe impossibile ottenere la desiderata riduzione della durata della formazione (1 000 ore).

- 26) CAA-Paesi Bassi ha osservato che l'abilitazione per «aeromobili in legno» continua a non includere la combinazione di ali di legno con fusoliera in tubi di metallo.

L'Agenzia ha riformulato il modulo L4.1 dell'appendice VII alla parte 66 in modo da chiarire che la formazione copre qualsiasi combinazione di strutture in legno/tubi di metallo rivestiti con tessuto.

L'Agenzia ha inoltre modificato il punto 66.A.1(d) con il testo seguente:

*«Le abilitazioni per «cellula aeronautica in legno», «aeromobile in legno» ed «aliante in legno» coprono anche la combinazione di struttura in legno con tubi di metallo e tessuto».*

- 27) CAA-Paesi Bassi ha osservato che, per quanto la licenza di categoria B3 non preveda una sottocategoria A, il titolare di una licenza di categoria B3 può certificare interventi semplici sulle parti meccaniche di velivoli non pressurizzati con MTOM inferiore a 2 000 Kg.

L'Agenzia concorda con l'osservazione; ciò è chiarito nel CRD 2008-03, rispetto alla voce 4 del materiale esplicativo relativo al punto 66.A.20(a).

- 28) CAA-Paesi Bassi ha proposto di modificare il titolo del punto 66.A.45 per fare riferimento anche alle «limitazioni delle abilitazioni per la licenza di categoria B3».

L'Agenzia concorda in parte con la proposta, che però non può riguardare specificatamente la licenza di categoria B3 (cfr. il CRD 2007-07, con limitazioni anche per la licenza di categoria B1.2 rispetto agli aeromobili del gruppo 3). Il titolo del punto 66.A.45 è stato modificato di conseguenza.