



PARERE N. 05/2009

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

del 15 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

*«Privilegi relativi alle licenze di manutenzione aeronautica di categoria B1 e B2
e
abilitazioni per tipo e per gruppo
e
formazione per tipo»*

I. Premessa

1. Con il presente parere si intende proporre alla Commissione la modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003¹ della Commissione, per i motivi esposti qui di seguito.
2. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione² dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: «l'Agenzia»), in conformità alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008³ (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, i riscontri ricevuti dalle parti interessate e dalle autorità nazionali hanno evidenziato l'esigenza di rivedere tale regolamento in relazione ai seguenti argomenti:
 - privilegi relativi alle licenze di manutenzione aeronautica di categoria B1 e B2,
 - abilitazioni per tipo e per gruppo,
 - formazione per tipo.

Gli aspetti specifici di ciascun argomento sono i seguenti:

Privilegi relativi alle licenze di manutenzione aeronautica di categoria B1 e B2

4. Attualmente nel regolamento (CE) n. 2042/2003, allegato III (parte 66), i privilegi associati a ciascuna categoria di licenza di manutenzione aeronautica sono così descritti:
 - una licenza di manutenzione aeronautica di categoria A consente al titolare di rilasciare certificati di riammissione in servizio a seguito di piccoli lavori di manutenzione di linea programmata e rettifica di lievi difetti entro i limiti dei compiti specificatamente approvati nell'autorizzazione. I privilegi di certificazione sono limitati al lavoro svolto personalmente dal titolare della licenza in un'impresa di cui alla parte 145;
 - una licenza di manutenzione aeronautica di categoria B1 consente al titolare di rilasciare certificati di riammissione in servizio a seguito di manutenzione comprendente struttura dell'aeromobile, gruppi motopropulsori, nonché sistemi meccanici ed elettrici. Le suddette attività comprendono inoltre la sostituzione di unità

¹ 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).

² Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri e certificati e pubblicare specifiche tecniche e materiale esplicativo («procedura normativa»). EASA MB 08-2007 del 11.06.2007.

³ 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 19.03.2008, pag. 1).

avioniche intercambiabili in linea, il cui stato di efficienza può essere verificato mediante semplici test. La categoria B1 include automaticamente l'appropriata sottocategoria A;

- una licenza di manutenzione aeronautica di categoria B2 consente al titolare di rilasciare certificati di riammissione in servizio a seguito di manutenzione di linea su sistemi avionici ed elettrici;
- una licenza di manutenzione aeronautica di categoria C consente al titolare di rilasciare certificati di riammissione in servizio a seguito di manutenzione di base su velivoli. I privilegi si applicano all'aeromobile nella sua interezza in un'impresa di cui alla parte 145.

5. I riscontri pervenuti all'Agenzia dalle parti interessate e dalle autorità nazionali hanno evidenziato che l'attuale regolamento non definisce chiaramente che cosa sia un sistema elettrico o un sistema avionico. Inoltre, gli attuali mezzi accettabili di conformità (AMC) e l'attuale materiale esplicativo (GM) non sembrano sufficienti a chiarire quali mansioni sul sistema avionico possano essere eseguite dal titolare di una licenza di categoria B1, né che cosa sia un «semplice test».
6. Altri riscontri pervenuti all'Agenzia dalle parti interessate e dalle autorità nazionali suggeriscono che i privilegi del personale con licenza di categoria B2 sono troppo ristretti. Inoltre, la durata della formazione di base per la categoria B2 (2 400 ore) è identica alla durata prevista per la categoria B1, malgrado il contenuto dell'appendice I della parte 66 sembri indicare che la formazione per la categoria B2 debba essere più breve rispetto alla formazione per la categoria B1.

Abilitazioni per tipo e per gruppo

7. Per quanto riguarda la convalida delle abilitazioni per tipo di aeromobile sulle licenze di manutenzione aeronautica, il regolamento (CE) n. 2042/2003, allegato III (parte 66) classifica attualmente gli aeromobili nel modo seguente:
 - aeromobili per i quali l'abilitazione individuale per tipo deve essere convalidata sulla licenza. Sono compresi in questa categoria tutti gli aeromobili di dimensioni elevate, così come definiti nel regolamento (CE) n. 2042/2003 (vale a dire, velivoli con MTOM superiore a 5 700 Kg ed elicotteri plurimotore), nonché gli aeromobili per i quali l'Agenzia abbia stabilito che, in ragione della loro complessità, occorre un'abilitazione per tipo. Per questi aeromobili, è necessaria la formazione per tipo;
 - aeromobili per i quali sulla licenza può essere convalidata un'abilitazione individuale per tipo oppure un'abilitazione per gruppo o per gruppo del produttore. In questo caso, la formazione per tipo non è necessaria. Tuttavia, occorre superare le prove d'esame per tipo e dimostrare di possedere l'esperienza pratica richiesta (almeno il 50% delle mansioni previste dagli AMC dell'appendice II, parte 66⁴).
8. I riscontri pervenuti all'Agenzia dalle parti interessate e dalle autorità nazionali hanno evidenziato le seguenti perplessità:

⁴ Decisione n. 2003/19/RM del direttore esecutivo dell'Agenzia, del 28.11.2003, concernente i mezzi accettabili di conformità ed il materiale esplicativo relativi al 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. Tale decisione è stata modificata da ultimo dalla decisione 2009/016/R del 1° dicembre 2009.

- in termini di manutenzione, non è chiaro che cosa sia un «tipo di aeromobile» e, di conseguenza, non è chiaro quando due diversi modelli/varianti siano sufficientemente simili da essere considerati afferenti alla medesima «abilitazione per tipo». Ciò ha portato ad inesattezze nell'elenco delle abilitazioni per tipo (AMC della parte 66, appendice I);
- attualmente non vi è alcuna politica che descriva quando un aeromobile debba essere considerato complesso in termini di manutenzione, una definizione che può essere diversa da quella di «aeromobile complesso a motore» contenuta nel regolamento di base;
- gli attuali gruppi di aeromobili non ne riflettono realmente la complessità; alcuni di essi non sono «semplici» in termini di progettazione, ma per essi, in contrasto con questa definizione, si prevede soltanto un'abilitazione per gruppo;
- riguardo alle abilitazioni per gruppo del produttore, i privilegi dei titolari di licenze di categoria B2 sono troppo ristretti. È ragionevole supporre che tali abilitazioni, nel caso in cui alcuni produttori utilizzino tecnologie simili, debbano essere meglio rapportate alle capacità di lavoro dei titolari di licenze di categoria B2;
- per quanto riguarda gli aeromobili ammissibili ad abilitazioni per gruppo del produttore o per gruppo completo, attualmente occorrono prove d'esame del tipo riferibili ad un numero rappresentativo di aeromobili. In molti casi, è tuttavia difficile che tali prove d'esame possano essere sostenute presso un'impresa accreditata o l'autorità competente.

Formazione per tipo

9. Attualmente il regolamento (CE) n. 2042/2003, allegato III (parte 66), fatta eccezione per quanto specificato al punto 66.A.45(g), prevede che il titolare di una licenza di manutenzione aeronautica di categoria B1, B2 o C possa esercitare i privilegi della certificazione su un determinato aeromobile soltanto se la licenza di manutenzione aeronautica è convalidata con l'abilitazione per quel tipo di aeromobile.
10. Inoltre, fatta eccezione per quanto specificato al punto 66.A.45(h), le abilitazioni sono concesse a seguito del positivo completamento della formazione relativa all'abilitazione per le categorie B1, B2 o C approvata dall'autorità competente o eseguita da un'impresa di formazione sulla manutenzione debitamente accreditata ai sensi della parte 147.
11. Secondo l'attuale regolamento e i relativi AMC, la formazione per tipo relativa alle categorie B1 e B2 deve comprendere elementi teorici e pratici che devono essere conformi all'appendice III della parte 66. Per soddisfare i requisiti relativi all'addestramento pratico può essere predisposto un programma di formazione strutturata in affiancamento. L'addestramento pratico deve corrispondere ad un periodo di quattro mesi per i richiedenti che non siano in grado di dimostrare un'esperienza pratica recente di aeromobili aventi struttura e sistemi comparabili, motori compresi; il periodo può essere ridotto ad un minimo di due settimane per i richiedenti che abbiano maturato tale esperienza.
12. I riscontri pervenuti all'Agenzia dalle parti interessate e dalle autorità nazionali hanno evidenziato le seguenti perplessità:
 - gli elementi descritti nell'appendice III della parte 66 (malgrado la loro ampiezza) non sembrano essere sufficientemente dettagliati da affrontare tutte le possibilità di formazione per tipo di aeromobile: troppo spazio è lasciato all'interpretazione e ci sono casi di iniquità. Sono stati segnalati casi in cui il medesimo corso di formazione differisce in termini di livello, durata e contenuto per quanto riguarda la formazione

teorica o pratica, l'affiancamento e l'esperienza pratica, nonché casi in cui l'addestramento pratico è di due settimane soltanto, a prescindere dall'esperienza maturata dal richiedente. La formazione complementare, inoltre, non è affrontata in maniera sufficiente;

- dal materiale attuale (AMC e GM) emerge che l'autorità competente, prima di convalidare l'abilitazione, ha l'ultima parola in merito all'adeguatezza o meno della durata dell'addestramento pratico di un determinato individuo (che può variare da due settimane a quattro mesi). Ciò ha determinato situazioni in cui un'autorità competente, per poter convalidare l'abilitazione, ha richiesto un corso supplementare di addestramento pratico, non considerando sufficiente il completamento di un corso di formazione per tipo presso un'impresa accreditata ai sensi della parte 147, comprendente una parte teorica ed una parte pratica.

13. Per affrontare queste tematiche, l'Agenzia ha avviato tre azioni normative:

- 66.006: privilegi relativi alle licenze di manutenzione aeronautica di categoria B1 e B2,
- 66.009: abilitazioni per tipo e per gruppo,
- 66.011: formazione per tipo.

Per ciascuna di queste azioni, l'Agenzia ha costituito il relativo gruppo di redazione, composto da rappresentanti delle autorità nazionali e del comparto aeronautico, allo scopo di valutare la situazione, presentare una proposta ed elaborare linee guida per emettere un parere volto a modificare la parte 66 e/o una decisione volta a modificare AMC e GM della parte 66 in rapporto ai corrispondenti termini di riferimento. Per quanto riguarda in particolare l'azione 66.011, l'ambito delle attività è stato delimitato agli aeromobili che necessitano di formazione per tipo.

14. Il 28 giugno 2007 sul sito web dell'Agenzia è stato pubblicato, sulla base delle indicazioni del gruppo di redazione, l'avviso di proposta di modifica (NPA) 2007-07: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

15. Entro il termine fissato del 28 ottobre 2007 (inclusa la proroga di un mese rispetto all'iniziale periodo di consultazione di tre mesi), sono pervenute all'Agenzia 409 osservazioni da autorità nazionali per l'aviazione, associazioni professionali ed aziende private/persone fisiche.

16. Per esaminare queste osservazioni l'Agenzia ha costituito un gruppo di riesame per ciascuna delle tre azioni, ciascun gruppo comprendente i componenti del corrispondente gruppo di lavoro, 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 2007-07. A seguito del riesame, il 6 ottobre 2009 l'Agenzia ha pubblicato il documento di risposta alle osservazioni (CRD) 2007-07, contenente le risposte a ciascuna osservazione, i testi proposti di regolamento, i mezzi accettabili di conformità (AMC) ed il materiale esplicativo (GM).

17. Vale la pena sottolineare, a questo punto, che il gruppo di riesame ha tenuto conto anche delle osservazioni pervenute durante la consultazione sull'NPA 2008-03.

18. Dopo la pubblicazione del CRD 2007-07, 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'invio delle reazioni.

19. A seguito della consultazione esterna sul CRD 2007-07, terminata il 5 dicembre 2009, l'Agenzia ha ricevuto riscontri:
- da quattro autorità competenti: CAA-Paesi Bassi, CAA-Svezia, CAA-Regno Unito e DGAC-Francia;
 - da 12 imprese ed associazioni: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Tyrolean Airways, European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) ed EAT-DHL Technical Training Department;
 - da quattro persone fisiche.

Queste reazioni sono analizzate in dettaglio nell'allegato.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

20. Il presente parere tiene conto il più possibile dei suggerimenti avanzati dalle parti interessate e dalle autorità nazionali che, numerose, hanno partecipato alla consultazione ed hanno reagito al CRD.
21. Tenuto conto della gerarchia delle norme AESA, il presente parere si riferisce soltanto alle modifiche suggerite dall'Agenzia rispetto al regolamento (CE) n. 2042/2003; i mezzi accettabili di conformità (AMC) ed il materiale esplicativo (GM) 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 ad AMC e GM, in quanto facenti parte di un unico pacchetto concordato.
- a) *Modifiche relative all'azione 66.006: privilegi relativi alle licenze di manutenzione aeronautica di categoria B1 e B2***
22. Per quanto riguarda i privilegi del personale di certificazione di categoria B1, l'Agenzia propone di consentire il rilascio di «interventi su sistemi avionici» (al posto dell'attuale formula «sostituzione di unità di linea avioniche sostituibili») nella misura in cui il test da effettuare sia semplice e la ricerca del guasto non sia necessaria.

Questa modifica sarà ulteriormente supportata da AMC e GM allo scopo di chiarire:

- che cosa sia un «sistema elettrico» e che cosa sia un «sistema avionico»;
 - che cosa sia un «semplice test»;
 - che cosa sia la «ricerca del guasto»;
 - che le aree normalmente coperte dal modulo 7.7 sono considerate «mansioni elettriche»; ciò significa che tali interventi possono essere rilasciati da personale di certificazione sia di categoria B1, sia di categoria B2.
23. Per quanto riguarda il personale di certificazione di categoria B2, l'Agenzia propone di includere nei loro privilegi il rilascio di interventi elettrici ed avionici eseguiti nell'ambito di gruppi motopropulsori e sistemi meccanici (punto 66.A.20(a)3(i)). Le appendici I, II e III sono state pertanto modificate, per allineare il livello di conoscenze/formazione per il

personale di categoria B2 a quello della categoria B1 e per aggiungere nuove domande alle rispettive prove d'esame.

24. Per non costringere tutti gli attuali titolari di licenze di categoria B2 ad essere formati/esaminati una seconda volta, l'Agenzia propone – all'articolo 7, paragrafo 9, lettera a) del regolamento (CE) n. 2042/2003 – che essi possano acquisire questo privilegio automaticamente. Per quanto ciò sia parzialmente giustificato dal fatto che un'impresa di manutenzione accreditata è sempre tenuta a verificare la competenza del proprio personale di certificazione prima di rilasciare l'apposita autorizzazione, l'Agenzia ha introdotto un'ulteriore misura di compensazione al punto 66.A.20(b)3, la quale precisa che il personale di certificazione non possa esercitare i privilegi se non è competente in merito ad un determinato aeromobile.

Le disposizioni al punto 66.A.20(b)3 saranno integrate da AMC, i quali chiariranno che il titolare della licenza deve garantire di aver acquisito una conoscenza ed un'esperienza adeguate alla riammissione in servizio di uno specifico aeromobile. Si tratta di un punto essenziale, in quanto i sistemi e gli aspetti tecnologici di un determinato aeromobile possono non essere coperti dai requisiti previsti al punto 66.A.25 («competenze fondamentali») o al punto 66.A.45 («abilitazione per tipo»).

Si tratta normalmente dei seguenti casi:

- abilitazioni per tipo convalidate su una licenza usando le designazioni definite negli AMC dell'appendice I «Elenco delle abilitazioni per tipo» dopo aver seguito corsi di formazione per tipo/prove d'esame che non hanno affrontato tutte le varianti esistenti all'interno di tale designazione;
 - interventi eseguiti su un modello che si è evoluto tecnologicamente rispetto al modello originario su cui si sono tenute la formazione per tipo e le relative prove d'esame;
 - evoluzione dei requisiti in termini di competenze fondamentali, tale però da non richiedere a coloro che sono già titolari di una licenza di sostenere nuovamente le prove d'esame;
 - eventualità che la formazione per tipo e le relative prove d'esame non abbiano affrontato tecnologie specifiche e le opzioni prescelte da ciascun cliente;
 - convalida di abilitazioni per gruppo/sottogruppo sulla base dell'esperienza maturata su un numero rappresentativo di mansioni, oppure sulla base di formazione per tipo/prove d'esame su un numero rappresentativo di aeromobili.
25. Per quanto riguarda il personale di certificazione di categoria B2, l'Agenzia propone di introdurre la possibilità che un'impresa di cui alla parte 145 autorizzi il titolare di una licenza di categoria B2 a certificare mansioni di categoria A (punto 66.A.20(a)3(ii)). Malgrado le competenze fondamentali della licenza di categoria B2 non coprano del tutto le competenze fondamentali richieste per la licenza di categoria A, e sicuramente l'Agenzia abbia chiarito che la licenza di categoria B2 non comprende automaticamente alcuna sottocategoria A, l'Agenzia ha ritenuto ragionevole questo incremento di privilegi, fatte salve le seguenti misure di compensazione:
- i privilegi relativi alla categoria A riguardano soltanto i tipi di aeromobile già convalidati sulla licenza di categoria B2;
 - per ciascun tipo di aeromobile, devono essere seguiti adeguati corsi di formazione presso l'impresa di cui alla parte 145 che rilascia l'autorizzazione;

- sono richiesti sei mesi di esperienza pratica documentata, riguardante l'ambito dell'autorizzazione da rilasciare, presso l'impresa di cui alla parte 145 che dovrà rilasciarla;
- la formazione e l'esperienza pratica devono essere seguite da appropriate prove d'esame o da un'adeguata valutazione.

26. L'appendice I della parte 66 è stata modificata per i seguenti motivi:

- introduzione di nuove tecnologie, quali «Sistemi avionici modulari integrati (ATA 42)», «Sistemi di cabina (ATA 44)» e «Sistemi informativi (ATA 46)»;
- espansione dei moduli 13 e 14, per coprire l'estensione dei privilegi relativi alla licenza di categoria B2 di cui al punto 66.A.20(a)3(i).

L'espansione dei contenuti dell'appendice I non implica una modifica delle ore di formazione richieste per i corsi di base di cui alla parte 147, per i seguenti motivi:

- la variazione introdotta nel piano di studi relativo alla categoria B1 (nuove tecnologie) non è significativa rispetto alla durata complessiva del corso;
- l'incremento introdotto per coprire l'estensione dei privilegi relativi alla categoria B2 è compensato dalla riduzione del numero di ore che l'Agenzia aveva in programma di introdurre, avuta conferma del fatto che l'attuale formazione per la categoria B2 dovrebbe essere più breve rispetto a quella prevista per la categoria B1. Tale riduzione era conseguente ad un'analisi dettagliata dei contenuti del piano di studi (moduli, sottomoduli e voci) e del livello di formazione per ciascuna specifica voce. La durata complessiva del corso di base per la categoria B2 resta pertanto di 2 400 ore.

27. L'appendice II della parte 66 è stata modificata per i seguenti motivi:

- adeguamento del numero delle domande alle modifiche introdotte nell'appendice I;
- divisibilità per quattro del numero delle domande per ciascun modulo, in modo tale che si possa conseguire un punteggio pari al 75%; ciò risolverebbe i problemi attuali, poiché in alcuni casi è necessario conseguire un punteggio superiore al 75% per poter superare l'esame.

28. L'appendice III della parte 66 è stata modificata per adeguarla alle variazioni introdotte nell'appendice I.

29. Il punto 145.A.30(g) è stato modificato con l'aggiunta delle parole «a seconda dei casi» per consentire all'autorità competente di accreditare un'impresa che abbia un personale di certificazione soltanto di categoria B1 o soltanto di categoria B2, se l'ambito dell'attività lo giustifica chiaramente.

Si provvederà ad aggiungere AMC al punto 145.A.30(g), onde chiarire che ciò è possibile soltanto se l'ambito dell'attività definito nel manuale dell'impresa di manutenzione dimostra che non vi è la necessità di personale di certificazione di entrambe le categorie, B1 e B2. Occorre prestare particolare attenzione al fatto di delimitare chiaramente l'ambito delle attività di manutenzione di linea, programmate e non programmate (rettifica dei difetti) alle mansioni certificabili dalla categoria disponibile di personale.

30. In ultimo, l'Agenzia ha introdotto adeguate disposizioni nell'articolo 7, paragrafo 9, lettere b) e c) del regolamento (CE) n. 2042/2003, per concedere un'adeguata fase di transizione alle imprese di cui alla parte 147 che erogano corsi di formazione di base e prove d'esame, nonché alle autorità competenti che forniscono prove d'esame di base.

b) Modifiche relative all'azione 66.009: abilitazioni per tipo e per gruppo

31. La determinazione di quando un modello/variante di aeromobile richieda una specifica «abilitazione per tipo» o possa essere inserito/a nell'ambito di una «abilitazione per tipo» esistente è attualmente all'esame dell'azione 21.039 relativa a «*Operational Suitability Data*» (dati di idoneità operativa). Tale azione prevede fra l'altro l'obbligo, per i titolari di certificati di omologazione del tipo e di certificati supplementari di omologazione, di definire il piano di studi minimo per la formazione per tipo del personale autorizzato a certificare gli interventi di manutenzione.

32. L'Agenzia ha riunito nel gruppo 1 gli aeromobili che sono da considerare «complessi» in termini di manutenzione e richiedono pertanto un'abilitazione individuale per tipo basata su una formazione individuale per tipo. Il nuovo punto 66.A.42 così definisce il gruppo 1:

Gruppo 1: «Tutti gli aeromobili complessi a motore e gli aeromobili non complessi a motore per i quali è necessaria l'abilitazione per tipo. L'Agenzia definisce i casi in cui per un aeromobile non complesso a motore è necessaria l'abilitazione per tipo».

La dizione «aeromobili complessi a motore» corrisponde alla definizione contenuta nel regolamento di base.

Per classificare nel gruppo 1 un aeromobile non complesso a motore l'Agenzia seguirà i seguenti criteri:

- le procedure di manutenzione richiedono una formazione specializzata (nel senso che almeno uno dei suoi aspetti non è adeguatamente coperto dal piano di studi di base di cui all'appendice I della parte 66), oppure
- la massima altitudine operativa certificata è superiore a FL 290, oppure
- si tratta di un elicottero plurimotore, oppure
- l'aeromobile è equipaggiato con sistemi di comando elettrico (*fly-by-wire*).

Questi criteri sono semplici, per cui sarà semplice identificare l'appartenenza o meno dell'aeromobile al gruppo 1.

33. Per quanto riguarda il raggruppamento degli aeromobili, i 13 gruppi di abilitazione per tipo attualmente elencati negli AMC della parte 66, appendice I, qui indicati come «Elenco delle abilitazioni per tipo», sono sostituiti da tre gruppi (cfr. nuovo punto 66.A.42):

- gruppo 1: tutti gli aeromobili complessi a motore e gli aeromobili non complessi a motore per i quali è necessaria l'abilitazione per tipo, così come definito dall'Agenzia.
- gruppo 2: gli aeromobili diversi da quelli del gruppo 1, che appartengono ai seguenti sottogruppi:
 - sottogruppo 2a: velivoli monomotore a turboelica,
 - sottogruppo 2b: elicotteri monomotore a turbina,
 - sottogruppo 2c: elicotteri monomotore a pistoni
- gruppo 3: velivoli con motore a pistoni diversi da quelli del gruppo 1.

34. Sulla base dei gruppi e dei sottogruppi definiti al punto 66.A.42, l'Agenzia ha introdotto nel punto 66.A.45 varie possibilità di convalida della licenza, unitamente ai requisiti

corrispondenti in termini di formazione/prove d'esame/esperienza. Per riassumere tutte le opzioni e tutti i requisiti, una tabella analoga a quella che segue sarà inserita nel materiale esplicativo (GM 66.A.45).

Requisiti per l'abilitazione			
	Licenza di categoria B1	Licenza di categoria B2	Licenza di categoria C
<p>Gruppo 1 Aeromobili complessi a motore + altri aeromobili definiti dall'Agenzia</p>	<p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>Formazione per tipo:</i> - teoria + esame - pratica + valutazione</p> <p><i>Affiancamento (per il primo aeromobile nella sottocategoria della licenza)</i></p>	<p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>Formazione per tipo:</i> - teoria + esame - pratica + valutazione</p> <p><i>Affiancamento (per il primo aeromobile nella sottocategoria della licenza)</i></p>	<p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>Formazione per tipo:</i> - teoria + esame</p>
<p>Gruppo 2 (eccetto aeromobili del gruppo 1)</p> <p>Sottogruppi</p> <p>2a: velivoli monomotore a turboelica</p> <p>2b: elicotteri monomotore a turbina</p> <p>2c: elicotteri monomotore a pistoni</p>	<p><i>(titolari di licenza di categoria B1.1, B1.3, B1.4)</i></p> <p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>(formazione per tipo + affiancamento) oppure (esame per tipo + esperienza pratica)</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER IL SOTTOGRUPPO del produttore <i>(formazione per tipo + affiancamento) oppure (esame per tipo + esperienza pratica) su almeno due aeromobili rappresentativi del sottogruppo di quel produttore</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER SOTTOGRUPPO completo <i>(formazione per tipo + affiancamento) oppure (esame per tipo + esperienza pratica) su almeno tre aeromobili rappresentativi di quel sottogruppo di produttori diversi</i></p>	<p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>(formazione per tipo + affiancamento) oppure (esame per tipo + esperienza pratica)</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER IL SOTTOGRUPPO del produttore <i>(previa dimostrazione di adeguata esperienza)</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER SOTTOGRUPPO completo <i>(previa dimostrazione di adeguata esperienza)</i></p>	<p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>(formazione per tipo) o (esame per tipo)</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER IL SOTTOGRUPPO del produttore <i>(formazione per tipo) o (esame per tipo) su almeno due aeromobili rappresentativi di quel sottogruppo del produttore</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER SOTTOGRUPPO completo <i>(formazione per tipo o esame per tipo) su almeno tre aeromobili rappresentativi di quel sottogruppo di produttori diversi</i></p>

<p>Gruppo 3</p> <p>Velivoli con motore a pistoni (tranne aeromobili del gruppo 1)</p>	<p><i>(titolari di licenza di categoria B1.2)</i></p> <p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>(formazione per tipo + affiancamento) oppure (esame per tipo + esperienza pratica)</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER IL GRUPPO 3 completo <i>(previa dimostrazione di adeguata esperienza)</i></p> <p>Limitazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>velivoli pressurizzati;</i> ▪ <i>strutture (metallo/materiali compositi/legno/tubi di metallo e tessuto)</i> <p><i>(le limitazioni saranno rimosse sulla base dell'esperienza)</i></p>	<p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>(formazione per tipo + affiancamento) oppure (esame per tipo + esperienza pratica)</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER IL GRUPPO 3 completo <i>(previa dimostrazione di adeguata esperienza)</i></p>	<p>ABILITAZIONE PER TIPO individuale <i>(formazione per tipo) o (esame per tipo)</i></p> <p>oppure</p> <p>ABILITAZIONE PER IL GRUPPO 3 completo <i>(previa dimostrazione di adeguata esperienza)</i></p>
--	---	---	---

35. È importante rilevare che, per alcuni gruppi di aeromobili e per alcune licenze, è possibile conseguire abilitazioni per gruppo/sottogruppo sulla base dell'esperienza, senza la necessità di formazione o prove d'esame per tipo, vale a dire nei seguenti casi:

- velivoli del gruppo 3 per tutte le licenze (di categoria B1.2, B2 e C);
- velivoli del gruppo 2 per la licenza di categoria B2.

Il motivo per cui la licenza di categoria B2 dà anche la possibilità di conseguire abilitazioni per sottogruppi del gruppo 2 sulla base dell'esperienza, senza la necessità di formazione/esami per tipo su aeromobili rappresentativi, risiede nel fatto che la tecnologia avionica impiegata in diversi tipi di aeromobile tende ad essere molto simile.

Per le licenze di categoria B1 e C, la tecnologia disponibile per le strutture ed i sistemi meccanici è molto più variegata. Conseguentemente, per le licenze di categoria B1 e C non è possibile conseguire abilitazioni per i sottogruppi del gruppo 2 sulla base della sola esperienza. Inoltre, anche nei casi in cui sia possibile conseguire, sulla base dell'esperienza, un'abilitazione completa per il gruppo 3 su una licenza di categoria B1.2, tale abilitazione sarà soggetta alle seguenti limitazioni se la persona non è in grado di dimostrare un'adeguata esperienza:

- aeromobili pressurizzati,
- aeromobili con struttura in legno,
- aeromobili con struttura in tubi di metallo rivestita con tessuto,
- aeromobili con struttura in metallo,
- aeromobili con struttura in materiali compositi.

È importante rilevare che nell'NPA 2007-07 il numero delle limitazioni era maggiore, nel senso che erano comprese anche le limitazioni che seguono.

Per la licenza di categoria B1.2 e C:

- carrelli di atterraggio retrattili,
- eliche a passo variabile,
- motore turbo,

- controllo elettronico del motore (FADEC).

Per la licenza di categoria B2:

- elicotteri con pilota automatico,
- velivoli con pilota automatico,
- sistemi strumentali per il volo elettronico (EFIS),
- controllo elettronico del motore (FADEC).

Queste ulteriori limitazioni sono state tuttavia espunte dalla proposta definitiva, d'accordo con il gruppo di riesame corrispondente all'NPA 2008-03, dove erano state introdotte limitazioni analoghe per le licenze di categoria B3 ed L.

I motivi per cui le suddette limitazioni sono state rimosse sono così riassumibili:

- la selezione di questi sistemi (e non di altri) è opinabile;
- l'operazione di convalida/rimozione delle limitazioni può determinare un onere significativo per le autorità competenti e per i titolari delle licenze;
- i titolari delle licenze devono rispettare comunque tutti i requisiti fondamentali di conoscenza e di esperienza.

A titolo di misura di compensazione, è stata introdotta nel punto 66.A.20(b) una disposizione volta a precisare 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 e del personale di certificazione indipendente, che devono garantire l'esistenza della competenza prima di riammettere in servizio un aeromobile.

36. Le limitazioni convalidate sulla licenza:

- rappresentano «esclusioni» dai privilegi della certificazione;
- riguardano l'aeromobile nella sua interezza, nel senso che sull'aeromobile nessun intervento può essere certificato, fatta eccezione per gli interventi di manutenzione del pilota-proprietario;
- possono essere rimosse in due modi:
 1. dimostrando di possedere un'adeguata esperienza (il concetto sarà ulteriormente spiegato nei mezzi accettabili di conformità), oppure
 2. dimostrando di possedere un'adeguata esperienza, previa valutazione pratica con esito positivo eseguita dall'autorità competente.

37. Il punto 66.B.125 è stato modificato per fornire indicazioni alle autorità competenti sulle modalità di conversione delle licenze in essere nelle nuove abilitazioni descritte al punto 66.A.45. Tale conversione non è comunque obbligatoria fino alla scadenza o all'eventuale modifica di una licenza in essere (cfr. articolo 7, paragrafo 9, lettera h), del regolamento (CE) n. 2042/2003). Le abilitazioni individuali per tipo di aeromobile convalidate sulla licenza di cui alla parte 66, inoltre, non sono soggette a conversione e rimangono inalterate.

c) Modifiche relative all'azione 66.011: formazione per tipo**38. Formazione per tipo e formazione per affiancamento**

La formazione per tipo comprende sempre:

- una parte teorica con prove d'esame;
- una parte pratica con valutazione.

La formazione per affiancamento non fa parte della formazione per tipo, in quanto si aggiunge a quest'ultima ed è obbligatoria soltanto per conseguire la prima abilitazione per tipo in una categoria/sottocategoria, affinché il titolare di una licenza di manutenzione aeronautica possa acquisire un'esperienza aggiuntiva rispetto alla parte pratica della formazione per tipo.

La formazione per affiancamento consiste in un programma da svolgere all'interno di un reale ambiente di manutenzione e sotto il controllo di un supervisore designato. L'affiancamento comporta anche una valutazione. Tutti questi elementi devono essere approvati dall'autorità competente responsabile della convalida della prima abilitazione.

Per tutti questi motivi, la formazione per tipo è ora descritta al punto 66.A.45(k), separatamente dall'affiancamento, che è descritto al punto 66.A.45(l).

39. Tipo di aeromobile pertinente alla formazione per affiancamento

La formazione per affiancamento può avvenire soltanto sul tipo di aeromobile che sarà convalidato e non su altri aeromobili della medesima sottocategoria o di altre sottocategorie. Il motivo risiede nel fatto che si tratta del primo tipo di aeromobile di quella sottocategoria, per cui il titolare della licenza, per poter essere in grado di certificare, deve aver maturato un'esperienza proprio su quell'aeromobile.

40. Formazione per tipo e privilegi relativi alla certificazione

Per esercitare i privilegi relativi alla certificazione, non è sufficiente la convalida dell'abilitazione per tipo sulla licenza di manutenzione aeronautica. Ci sono infatti altri requisiti descritti al punto 66.A.20(b) ed al punto 145.A.35. Per maggiore chiarezza, è stato aggiunto un nuovo punto 66.A.20(b)3 e, a tal fine, saranno emanati ulteriori AMC riferiti ai punti 66.A.20(b)3 e 145.A.35(a).

41. Parte teorica della formazione per tipo: durata minima

Per evitare corsi di formazione troppo brevi, come segnalato dai gruppi di standardizzazione dell'AESA, è stato introdotto come miglior compromesso il concetto di durata minima per la parte teorica della formazione per tipo. Non è stato tuttavia possibile proporre una durata che tenesse conto appieno dell'ampia diversità degli aeromobili in termini di tecnologia, complessità, peso. Le modifiche sono state pertanto limitate a categorie generiche ed ampie.

A parte la categoria degli aerogiri, per i velivoli sono state proposte tre categorie generiche basate sulla massa massima al decollo (MTOM):

- pari o inferiore a 5 700 Kg,
- tra 5 700 Kg e 30 000 Kg,

- superiore a 30 000 Kg.

Un'attenzione particolare è stata dedicata inoltre agli aeromobili con MTOM inferiore a 2T (velivoli leggeri): per i velivoli non pressurizzati con motore a pistoni e MTOM inferiore a 2 000 kg, la durata minima può essere ridotta del 50%.

Per gli elicotteri afferenti al gruppo 2, come ora definiti al punto 66.A.42, la durata minima può essere ridotta del 30%.

La durata minima dei corsi di formazione teorici, che si basa su categorie generiche di aeromobili e su equipaggiamenti standard minimi, è stata stabilita tenendo conto fra l'altro dei seguenti aspetti:

- durata dei corsi di formazione di cui alla parte 147 tenuti in Europa a cura dell'European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC);
- durata dei corsi di formazione di cui alla parte 147 a cura di organizzazioni estere sotto la supervisione dell'Agenzia.

42. Durata minima - disposizioni relative alla flessibilità – giustificazione della durata della formazione per tipo

La determinazione dei contenuti e della durata dei corsi di formazione per tipo deve basarsi su un'analisi dettagliata delle esigenze formative.

La metodologia da seguire per identificare le esigenze formative sarà fornita nel materiale esplicativo dell'appendice III della parte 66.

Poiché è impossibile coprire tutta la varietà di aeromobili, tecnologie, ecc. e poiché l'applicazione dell'appendice III della parte 66, dove è proposta tale durata, è assolutamente obbligatoria, qualsiasi variazione richiederebbe il ricorso all'articolo 14 del regolamento di base.

Per evitare di entrare in questo vicolo cieco, l'Agenzia ha proposto alcune disposizioni relative alla flessibilità, vale a dire:

- la flessibilità è permessa soltanto in circostanze eccezionali;
- la flessibilità deve essere giustificata, accolta e registrata dall'autorità competente;
- la flessibilità deve basarsi sull'analisi delle esigenze formative.

La durata dei corsi può essere tuttavia inferiore al minimo proposto sulla base di una dettagliata giustificazione, oppure superiore al minimo proposto laddove ciò sia richiesto per affrontare alcuni argomenti, coprire tutte le esigenze formative e gli obiettivi di apprendimento.

In questo documento si propone anche una definizione delle ore d'aula.

43. Numero massimo giornaliero di ore di formazione

Tenuto conto dell'efficacia della «formazione» e dei «fattori umani», il numero giornaliero delle ore d'aula per la formazione teorica non deve essere superiore a sei ore; in casi eccezionali, l'autorità competente può consentire scostamenti dallo standard, se adeguatamente giustificati. Il numero massimo di ore si applica inoltre ai seguenti casi:

- combinazione di formazione teorica e addestramento pratico, se essi avvengono nel medesimo tempo;

- combinazione di formazione e normale esecuzione della manutenzione giornaliera (mansioni di manutenzione o affiancamento), se esse avvengono nel medesimo tempo.

44. Frequenza (assenteismo)

La frequenza minima è pari ad almeno il 90% delle ore d'aula del corso di formazione teorico. In caso contrario, il certificato di riconoscimento non viene rilasciato. L'impresa di formazione può erogare ore suppletive di formazione per rispettare la frequenza minima.

45. Miglioramento dei contenuti e del livello della parte teorica della formazione per tipo

La tabella esistente (standard di formazione per tipo/elementi teorici) di cui all'appendice III della parte 66, è stata rivista ed aggiornata per tener conto di nuovi sistemi, nuove tecnologie, ecc. ed è stata allineata, nella misura del possibile, alla norma ATA 104 (*Air Transport Association Specification 104*). Inoltre, ciascun numero indicato in tabella è considerato essere, ai fini delle prove d'esame, un capitolo a sé stante.

È stato realizzato il coordinamento con l'azione normativa 66.006, nell'ambito della quale si è proceduto alla revisione dei privilegi dei titolari delle licenze di categoria B1 e B2.

Il funzionamento dei motori al suolo non fa parte della formazione per tipo.

46. Parte pratica della formazione per tipo (contenuto)

L'addestramento pratico comprende ora un contenuto fisso, basato su un elenco specifico di mansioni pratiche riportato nell'appendice III della parte 66.

Gli elementi pratici da completare devono essere rappresentativi degli aeromobili e dei sistemi, in termini di complessità e di apporto tecnico richiesto. Per quanto si possano includere mansioni relativamente semplici, devono essere inserite ed eseguite anche altre, più complesse, mansioni di manutenzione.

La tabella proposta comprende le seguenti categorie di mansioni:

- POS: posizionamento
- TFO: test funzionale/operativo
- SGT: servizio e gestione a terra
- R/I: rimozione/installazione
- MEL: elenco equipaggiamento minimo
- RG: ricerca del guasto.

Gli AMC affronteranno i seguenti aspetti:

- effettuazione della valutazione e ruolo del valutatore, nell'ambito dell'addestramento pratico finalizzato all'abilitazione per tipo;
- conformità ai requisiti previsti per l'addestramento pratico, con un piano di studi dettagliato oppure fogli di lavoro/quaderni pratici (prove documentali da fornire per la convalida del tipo sulla licenza);
- conservazione delle prove documentali di avvenuta esecuzione dell'addestramento pratico.

47. Parte pratica della formazione per tipo (durata)

Malgrado la parte pratica della formazione per tipo sia orientata al «contenuto» (tabella dell'appendice III della parte 66), a prescindere dal tempo occorrente per svolgere tali mansioni, per i velivoli con MTOM superiore a 30 000 Kg la durata dovrebbe essere di almeno due settimane (10 giorni lavorativi), salvo adeguata giustificazione all'autorità competente. Questo punto farà parte di AMC.

48. Formazione per affiancamento

Come è già stato spiegato in precedenza, nel caso della prima abilitazione per tipo nell'ambito di una (sotto) categoria di licenza, il discente è tenuto ad effettuare un affiancamento in un reale ambiente di manutenzione. Le mansioni in affiancamento da eseguire devono essere rappresentative degli aeromobili e dei sistemi, in termini di complessità e di apporto tecnico richiesto.

L'Agenzia emanerà AMC ad hoc per chiarire il significato del termine «rappresentative». Ciò avverrà ricollegandosi agli AMC della parte 66, appendice II, che riguardano anche gli aeromobili per i quali è richiesta la formazione per tipo.

L'affiancamento sarà registrato su fogli di lavoro/quaderni prodotti dai discenti.

Una relazione di conformità, redatta da un valutatore designato, confermerà inoltre che il discente, con l'affiancamento, risponde ai requisiti. Il valutatore baserà la propria valutazione sui documenti che sono stati controfirmati ogni giorno dal valutatore stesso o da uno o più supervisori direttamente incaricati di vigilare su tutte le mansioni svolte in affiancamento. Il ruolo e la qualifica del valutatore designato e del/dei supervisore/i saranno meglio descritti negli AMC.

49. Responsabilità delle autorità nazionali per l'aviazione rispetto alla convalida per tipo

Il punto 66.B.115 è stato modificato per una migliore definizione delle responsabilità dell'autorità competente quando convalida l'abilitazione per tipo.

Si è chiarito tra l'altro che, per la convalida di una seconda o di successive abilitazioni per tipo nell'ambito di una categoria/sottocategoria di licenza, è sufficiente il certificato di riconoscimento rilasciato da un'impresa di cui alla parte 147 riguardante un corso completo di formazione per tipo. Questo punto è stato inserito a causa della mancanza di mutuo riconoscimento tra gli Stati membri, ragion per cui l'accettazione automatica del certificato non avviene.

Nei casi in cui la formazione per tipo sia avvenuta nell'ambito di imprese diverse (imprese di manutenzione di cui alla parte 147 e/o accreditate, oppure corso ad approvazione diretta) l'autorità competente farà in modo che le interfacce siano adeguatamente gestite.

50. Prove d'esame – ulteriori piccole modifiche per tener conto dei cambiamenti complessivi

Sono stati apportati alcuni miglioramenti:

- la durata delle prove d'esame relative all'abilitazione per tipo è stata standardizzata, portandola da 75-120 secondi a 90 secondi per ogni domanda, per tutti i livelli;
- è stato modificato il numero delle domande previste per ciascun capitolo:
 - o per semplificare il sistema attualmente in essere;

- per rapportarlo alla durata della formazione sull'argomento;
- il livello delle domande d'esame deve essere correlato al livello della formazione impartita.

Per quanto riguarda le prove d'esame, è stato eliminato il numero minimo di domande per capitolo, come si era precedentemente proposto, perché alcune parti interessate hanno osservato che non è necessario collegare sistematicamente una domanda ad ogni capitolo, se la natura dell'argomento è semplice; il numero delle domande deve essere pertanto almeno pari ad una domanda per ciascuna ora di formazione e deve essere coerente con:

- il numero effettivo di ore di formazione dedicate all'insegnamento di quel capitolo a quel livello;
- gli obiettivi dell'apprendimento risultanti dall'analisi delle esigenze formative.

Per poter superare l'esame, inoltre, occorre il punteggio minimo del 75%. Ciò significa che, nei casi in cui le prove d'esame sono suddivise in più sessioni, ogni esame deve essere superato con un punteggio minimo pari al 75%. Per poter conseguire esattamente un punteggio pari al 75%, il numero delle domande d'esame deve essere un multiplo di quattro.

L'impresa che impartisce il corso deve proporre la distribuzione di domande e livelli secondo la norma. L'autorità competente dello Stato membro valuta il numero ed il livello delle domande in fase di approvazione del corso, in particolare nei casi in cui la durata della formazione, per un determinato capitolo, sia inferiore ad un'ora.

51. Formazione complementare

La formazione complementare è ora definita come la formazione richiesta per coprire le differenze, stabilite dall'Agenzia, tra due diverse abilitazioni per tipo di aeromobili del medesimo produttore.

La formazione complementare deve essere definita caso per caso, tenuto conto dell'appendice III per quanto riguarda gli elementi teorici e pratici della formazione per tipo.

Al termine della formazione complementare, l'abilitazione per tipo è convalidata sulla licenza soltanto se il richiedente risponde anche ad una delle seguenti condizioni:

- aver già convalidato sulla licenza l'abilitazione per tipo di aeromobile rispetto alla quale sono state identificate le differenze, oppure
- aver completato i requisiti di formazione per il tipo di aeromobile rispetto al quale sono state identificate le differenze.

Queste disposizioni, in passato mancanti, sono ora descritte al punto 66.A.45(k) nel quadro dei requisiti per l'abilitazione per tipo.

52. Procedura per l'approvazione diretta della formazione per tipo

La parte 147 contiene già i requisiti che le imprese accreditate ai sensi della parte 147 devono rispettare per sviluppare corsi di formazione per tipo, mentre ciò non avviene per i corsi approvati direttamente dall'autorità competente. Nella parte 66 è stato inserito pertanto un nuovo punto 66.B.130, il quale prescrive che l'autorità competente adotti procedure atte a garantire che i corsi direttamente approvati siano conformi all'appendice III della parte 66.

L'Agenzia provvederà ad emettere ulteriori AMC.

53. Disposizioni transitorie

Sulla base degli elementi precedentemente illustrati, tutti i corsi esistenti per l'abilitazione per tipo (contenuti, prove d'esame ed eventualmente durata) dovranno essere rivisti per verificarne la conformità ai nuovi requisiti. Tuttavia, allo scopo di agevolare la transizione, l'Agenzia propone che ciò sia rinviato a 15 mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento modificato. Successivamente, i corsi dovranno risultare del tutto conformi ai requisiti del regolamento modificato, anche se non sarà necessario produrre l'analisi delle esigenze formative per i corsi approvati prima di tale data, se la loro durata è già superiore alla durata minima definita nell'appendice III della parte 66.

I nuovi corsi sviluppati dopo lo scadere dei 15 mesi, invece, dovranno essere corredati da un'analisi delle esigenze formative e dagli obiettivi di apprendimento.

Nell'arco dei 15 mesi successivi all'entrata in vigore del regolamento modificato, l'impresa di formazione sulla manutenzione accreditata ai sensi della parte 147 che richieda l'approvazione di nuovi corsi di formazione per tipo potrà scegliere di non applicare il regolamento modificato. L'applicazione parziale di voci selezionate del regolamento modificato non è ammessa.

I corsi approvati in conformità ai requisiti applicabili prima dell'entrata in vigore del regolamento modificato potranno essere tenuti soltanto entro i 15 mesi successivi all'entrata in vigore del regolamento modificato. Tuttavia, i certificati dei corsi rilasciati entro i 15 mesi successivi all'entrata in vigore del regolamento modificato saranno considerati rilasciati in conformità al regolamento modificato, nel senso che il corso non dovrà essere ripetuto.

Restano soggetti ai requisiti applicabili prima dell'entrata in vigore del regolamento modificato i richiedenti l'approvazione iniziale di impresa di formazione sulla manutenzione ai sensi della parte 147 che siano già oggetto del relativo processo di indagine alla data di entrata in vigore del regolamento modificato.

IV. Valutazione dell'impatto della regolamentazione

54. Il testo integrale della valutazione dell'impatto della regolamentazione è contenuto nell'NPA 2007-07.

Colonia, 15 dicembre 2009

P. GOUDOU
Direttore esecutivo

ALLEGATO: Reazioni al documento di risposta alle osservazioni (CRD) 2007-07**Reazioni relative all'azione 66.006 «Privilegi relativi alle licenze di manutenzione aeronautica di categoria B1 e B2»**

1) La MONARCH ha presentato le osservazioni che seguono.

- Ha chiesto perché le tabelle della parte 66 contenenti i requisiti di formazione non sono conformi all'ATA 104 (*Air Transport Association Specification 104*).

L'Agenzia rileva che l'ATA 104 è stato seguito il più possibile relativamente alla formazione per tipo e alla formazione per affiancamento (appendice III della parte 66). Tuttavia, ciò non è avvenuto per quanto riguarda i requisiti fondamentali di conoscenza (appendice I della parte 66) allo scopo di conservare l'attuale struttura dell'appendice I.

- Ha osservato che la proposta dell'Agenzia consente l'inclusione della licenza di categoria A nella licenza di categoria B2, anche se il piano di studi della categoria B2 non copre del tutto il piano di studi della categoria A.

L'Agenzia rileva che la licenza di categoria B2 non comprende nessuna sottocategoria A (cfr. il punto 66.A.20(a)3). Al punto 66.A.20(a)3(ii) è stato incluso invece un privilegio nell'ambito della licenza di categoria B2, salvo alcune misure di compensazione.

- Non concorda con l'obbligo di ripetere l'esperienza di sei mesi per poter conservare i privilegi di cui al punto 66.A.20(a)3(ii) se il titolare di una licenza di categoria B2 cambia datore di lavoro. La medesima osservazione è pervenuta anche da CAA-PAESI BASSI.

L'Agenzia ritiene che ciò sia assolutamente necessario, poiché si tratta di una delle misure di compensazione per il fatto di non prevedere per la categoria A i requisiti fondamentali di conoscenza nella loro interezza. Il requisito intende garantire che il titolare della licenza abbia maturato sei mesi di esperienza nelle specifiche mansioni che dovrà eseguire presso il nuovo datore di lavoro, che potrebbero essere diverse da quelle svolte presso il precedente datore di lavoro.

2) Una persona fisica ha presentato le osservazioni seguenti.

- Ha chiesto che il privilegio di cui al punto 66.A.20(a)3(ii) sia esteso alle imprese di manutenzione di cui al capitolo F.

L'Agenzia ritiene che questo privilegio debba limitarsi alle imprese di cui alla parte 145, analogamente al privilegio per il personale di certificazione di categoria A di cui al punto 66.A.20(a)1. Le imprese di manutenzione di cui al capitolo F non sono autorizzate ad utilizzare personale di certificazione di categoria A, per i seguenti motivi:

- nell'ambito della parte M, capitolo F, non vi è alcun concetto di «manutenzione di linea o di base»;
- nell'ambito della parte M, capitolo F, non vi è alcun concetto di «sedi per la manutenzione di linea»;
- per le imprese di manutenzione di cui al capitolo F non è richiesto alcun sistema qualità per il controllo di questo tipo di qualifiche e di autorizzazioni.

- Suggestisce di trasferire dalla categoria B1 alla categoria B2 il privilegio di cui all'AMC 66.A.20(a), il quale consente l'esecuzione di verifiche del Pitot statico, in considerazione dei test complessi necessari quando si provano EFIS (*Electronic Flight Instrument Systems*, sistemi strumentali per il volo elettronico) interfacciati con transponder e pilota automatico.

L'Agenzia concorda con l'osservazione e l'AMC 66.A.20(a) sarà così modificata:

«Gli strumenti rientrano formalmente tra i privilegi dei titolari di licenza di categoria B2. Tuttavia, le parti elettromeccaniche ed il Pitot statico possono essere rilasciate anche dal titolare di una licenza di categoria B1».

- Osserva che i privilegi dei titolari di licenze di categoria B2 sono stati sminuiti a causa dell'introduzione dei privilegi di cui al punto 66.A.20(a)3(ii) riguardanti l'esecuzione di «piccoli lavori di manutenzione di linea programmata e rettifica di lievi difetti».

L'Agenzia rileva che i privilegi non sono stati sminuiti, bensì potenziati. I titolari di una licenza di categoria B2 conservano tutti i privilegi che avevano in precedenza e, in più, per le mansioni che non rientravano tra i loro privilegi, acquisiscono «piccoli lavori di manutenzione di linea programmata e rettifica di lievi difetti».

- 3) La THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING ha osservato che il nuovo privilegio previsto al punto 66.A.20(a)3(i) per i titolari di licenze di categoria B2, che consente il rilascio di interventi elettrici ed avionici su sistemi motopropulsori e meccanici, è limitato a mansioni che richiedono «semplici test» per dimostrare il loro stato di efficienza. Ciò significa, a suo parere, che se il test richiesto non è semplice, l'intervento non può essere rilasciato dal titolare di una licenza di categoria B2, ma neanche dal titolare di una licenza di categoria B1, in quanto quest'ultimo può rilasciare gli interventi effettuati sui sistemi avionici soltanto quando il test è semplice.

L'Agenzia chiarisce che questi interventi possono essere rilasciati dal titolare di una licenza di categoria B1 e sottolinea che si sta parlando di «interventi elettrici ed avionici su sistemi motopropulsori e meccanici». I privilegi del titolare di una licenza di categoria B1 comprendono il rilascio di interventi eseguiti su sistemi motopropulsori e meccanici, indipendentemente dalla natura specifica della mansione. È vero che i titolari di licenze di categoria B1 non possono rilasciare i sistemi avionici se l'intervento non è semplice, ma qui non si sta parlando di sistemi avionici, bensì di sistemi motopropulsori e meccanici.

- 4) Una persona fisica ha chiesto che, nel modulo 13 dell'appendice I della parte 66, la formazione per il titolare di una licenza di categoria B2 relativamente ai «comandi di volo» sia portata dal livello 1 al livello 2 per allinearla al livello richiesto per la parte teorica della formazione per tipo.

L'Agenzia concorda con l'osservazione ed ha portato l'argomento al livello 2.

- 5) Una persona fisica ha proposto di inserire nel modulo 11.11 «Alimentazione idraulica» un argomento denominato «Filtri» e, nel modulo 11.13 «Carrello di atterraggio» un argomento denominato «Sensore terra-aria».

L'Agenzia concorda con l'osservazione e, nell'appendice I della parte 66, ha modificato il modulo 11A (sottomoduli 11.11 e 11.13), il modulo 11B (sottomoduli 11.11 e 11.13), il modulo 12 (sottomoduli 12.12 e 12.14) ed il modulo 13 (sottomoduli 13.14 e 13.16).

- 6) La TYROLEAN AIRWAYS ha chiesto di sostituire al punto 66.A.20(a)3(i) la parola ...«parti» avioniche con «dispositivi» avionici La CAA-PAESI BASSI ha proposto la parola «interventi».

Per chiarire che il privilegio aggiuntivo è collegato alla natura degli interventi, l'Agenzia ha preferito riformulare il paragrafo come segue:

«interventi elettrici ed avionici su sistemi motopropulsori e meccanici, il cui stato di efficienza può essere verificato mediante semplici test»

- 7) Una persona fisica ha chiesto di rimuovere la limitazione al numero di fasi contenute nella definizione di «semplice test» (AMC 66.A.20(a)). La medesima persona ha chiesto di chiarire se un test il cui esito preveda anche la lettura di un valore all'interno di un certo margine di tolleranza sia da considerare non semplice.

L'Agenzia è del parere che la durata di un test è legata, nella maggior parte dei casi, alla sua complessità. I casi particolari in cui un test più lungo sia chiaramente semplice, possono essere concordati con l'autorità competente: questo è infatti un AMC ed altri AMC possono essere proposti dall'autorità competente o dall'impresa di manutenzione.

Per quanto riguarda la seconda domanda, il fatto che il test preveda la lettura di un valore all'interno di un certo margine di tolleranza non significa che non sia semplice, nella misura in cui il margine di tolleranza sia previsto tra i dati di manutenzione e non sia stato stabilito dal titolare della licenza. L'AMC 66.A.20(a) fornirà ulteriori chiarimenti in merito.

- 8) CAA-SVEZIA si oppone al privilegio proposto dall'Agenzia al punto 66.A.20(a)3(ii), che consente ai titolari di licenze di categoria B2 di eseguire «piccoli lavori di manutenzione di linea programmata e rettifica di lievi difetti». L'autorità competente svedese obietta che la licenza di categoria B2 non prevede sottocategorie, diversamente da quanto accade con la licenza di categoria A. CAA-SVEZIA ritiene inoltre che ciò equivarrebbe ad eliminare la licenza di categoria A, lasciando all'impresa di manutenzione che rilascia l'autorizzazione la facoltà di riconoscerne i privilegi a qualunque altro soggetto titolare di una licenza di cui alla parte 66.

L'Agenzia rileva che i nuovi privilegi riconosciuti ai titolari di licenze di categoria B2 sono più ristretti ed i requisiti previsti sono più stringenti rispetto a quelli relativi alle licenze di categoria A. L'Agenzia non ha alcuna intenzione di eliminare la licenza di categoria A.

L'Agenzia è altresì consapevole del fatto che non sono previste sottocategorie per la licenza di categoria B2. Questo è uno dei motivi per cui i privilegi sono limitati ai tipi di aeromobile già convalidati sulla licenza di categoria B2. Ulteriori misure di compensazione sono volte a garantire che il titolare di una licenza di categoria B2 abbia le conoscenze e l'esperienza necessarie a compensare l'iniziale carenza di conoscenze fondamentali.

Le conoscenze fondamentali di cui al modulo 13 dell'appendice I della parte 66 sono state inoltre modificate con l'inserimento dei sistemi meccanici.

- 9) CAA-SVEZIA ha chiesto chiarimenti sull'esperienza di sei mesi prescritta al punto 66.A.45(b) (specifiche mansioni eseguite a tempo pieno, o soltanto occasionalmente, nell'arco del periodo).

L'Agenzia spiegherà meglio l'argomento nell'AMC 66.A.45(b).

- 10) CAA-PAESI BASSI ritiene che il sistema di licenze risultante dal CRD 2008-03 e dal CRD 2007-07 sia molto complesso e propone di avviare un'azione per ristrutturare e semplificare l'intero sistema delle licenze.

L'Agenzia prende nota dell'osservazione.

- 11) CAA-PAESI BASSI ha rilevato che il nuovo privilegio concesso ai titolari di licenze di categoria B2, di rilasciare interventi avionici ed elettrici su sistemi motopropulsori e meccanici, dovrebbe riguardare soltanto i sistemi per i quali è prevista la formazione per tipo di livello 3. L'autorità competente dei Paesi Bassi ha soggiunto peraltro che il livello inferiore della formazione potrebbe essere giustificato dal fatto che i privilegi si limitano ad interventi che richiedono semplici test.

L'Agenzia sottolinea che l'appendice I e l'appendice III della parte 66 sono state modificate per tener conto degli aumentati privilegi. Il livello 3 è richiesto per tutte le materie in cui sono normalmente impegnati i titolari di licenze di categoria B2, quali «indicazioni ed avvisi», «controllo», ecc. Altri argomenti, legati maggiormente alla struttura ed alla configurazione fisica dei sistemi, sono stati conservati ai livelli 1 o 2. Inoltre, come CAA-PAESI BASSI ha sottolineato, i privilegi si limitano agli interventi che richiedono semplici test.

- 12) CAA-PAESI BASSI propone di riscrivere i punti 66.A.45(a) e 66.A.45(b) per renderli più simili.

L'Agenzia rileva che non è possibile rendere più simili i due punti, alla luce delle misure di compensazione introdotte al punto 66.A.45(b) allo scopo di concedere al titolare di una licenza di categoria B2 il privilegio di rilasciare «piccoli lavori di manutenzione di linea programmata e rettifica di lievi difetti».

- 13) CAA-PAESI BASSI ha chiesto di precisare se sia necessario sostenere nuovamente gli esami per i nuovi privilegi, in particolare quando il titolare di una licenza di categoria B1.1 chiede un'estensione alla categoria B1.2.

L'Agenzia ha modificato ulteriormente l'articolo 7, paragrafo 9, lettera a), come segue:

*«I titolari di una licenza valida ai sensi della parte 66, rilasciata prima del .. **(15 mesi dopo la data di entrata in vigore)** per una determinata categoria/sottocategoria acquisiscono automaticamente i privilegi descritti al punto 66.A.20(a) modificato, corrispondenti a tale categoria/sottocategoria. I requisiti di conoscenza fondamentale corrispondenti ai nuovi privilegi sono considerati validi ai fini dell'estensione di tale licenza ad una nuova categoria/sottocategoria».*

Conseguentemente, i titolari di licenze di categoria B1.1 prima della scadenza precedentemente indicata mantengono i privilegi delle rispettive licenze, senza dover sostenere esami sulle differenze introdotte nell'appendice I della parte 66. Inoltre, in caso di estensione delle licenze di categoria B1.1 ad altre categorie/sottocategorie, tali differenze sono abbuonate anche dopo la scadenza precedentemente indicata.

- 14) CAA-PAESI BASSI ha osservato che i titolari di licenze di categoria B2 dovrebbero acquisire tutti i privilegi della categoria A e non soltanto quelli relativi alle abilitazioni per tipo già convalidate sulla licenza, in quanto le carenze dei titolari di licenze di categoria B2 riguardano le conoscenze di base, che non sono correlate al tipo di aeromobile.

L'Agenzia non concorda con la proposta, perché la limitazione è stata introdotta a titolo di misura di compensazione. L'Agenzia è del parere che i titolari di licenze di categoria B2 conoscano meglio le mansioni meccaniche relative agli aeromobili già convalidati sulle loro licenze, per i quali hanno ricevuto una formazione per tipo e sui quali sono normalmente impegnati in attività di manutenzione.

- 15) CAA-PAESI BASSI ha chiesto che i privilegi del personale di certificazione di categoria A comprendano la ricerca del guasto, nella misura in cui ciò rientri tra i loro privilegi di eseguire semplici interventi. L'autorità competente dei Paesi Bassi motiva la richiesta con il fatto che tutti i difetti richiedono, prima di effettuare interventi di rettifica, un certo grado di ricerca del guasto.

L'Agenzia non è d'accordo sul fatto che tutti i difetti richiedano la ricerca del guasto, ad esempio:

- sostituzione delle ruote (se i pneumatici sono usurati),
- sostituzione dei freni delle ruote (se i freni sono usurati),
- sostituzione dei tergicristalli (se non puliscono in modo adeguato),
- sostituzione delle spazzole antistatiche (se sono rotte o mancanti).

- 16) L'ASSOCIAZIONE DEI TECNICI DELL'AVIAZIONE OLANDESE (NVLT) ha sottoposto le osservazioni e le domande che seguono.

- L'NVLT ha osservato che le FAQ (domande frequenti) presenti sul sito web dell'AESA indicano che «il personale di certificazione di categoria A, nel quadro dell'autorizzazione del personale di certificazione, può eseguire qualsiasi ricerca del guasto oppure può differire un difetto», mentre il testo proposto del CRD 2007-07 prevede che la ricerca del guasto non sia ammessa.

L'Agenzia rileva che la FAQ n. 34 sul sito web dell'AESA parla soltanto di «differimento» e non di «ricerca del guasto».

- L'NVLT non è d'accordo con la risposta fornita dall'Agenzia all'osservazione #311 nel CRD 2007-07. L'associazione chiede perché l'Agenzia abbia risposto all'osservazione con «PRESO NOTA» e chiede che l'Agenzia risponda a tutte le domande contenute nell'osservazione.

L'Agenzia ha risposto all'osservazione con «PRESO NOTA» in quanto essa non conteneva alcuna richiesta di modifica della norma o del materiale AMC/GM.

L'osservazione conteneva inoltre una sola domanda, alla quale l'Agenzia ha dato risposta: il resto dell'osservazione era un copia-incolla di domande e risposte tratte dal sito web dell'AESA.

- Dato che la nuova proposta non prevede la ricerca del guasto, l'NVLT si chiede come il personale di certificazione di categoria A possa identificare la causa di un malfunzionamento se una voce descritta nel MEL (elenco equipaggiamento minimo) viene differita.

L'Agenzia è del parere che il personale di certificazione di categoria A non debba differire i difetti che richiedono l'identificazione dell'origine del malfunzionamento. Le voci del MEL differibili sono soltanto quelle che possono essere differite senza la ricerca del guasto, ad esempio:

- differimento della sostituzione di spazzole antistatiche (se sono rotte o mancanti);
- differimento della sostituzione di attrezzature di emergenza danneggiate (quando permesso dal MEL).

L'affermazione che «la ricerca del guasto non è ammessa» è contenuta nell'AMC 145.A.30(g): ciò significa che l'autorità competente o le imprese di manutenzione possono proporre altri AMC se quella determinata mansione rientra chiaramente tra le competenze del personale di certificazione di categoria A.

- L'NVLT ha chiesto chiarimenti per il personale di certificazione di categoria A in merito alla differenza tra «differire» un intervento e «rettificare».

Nell'AMC 145.A.30(g) la posizione dell'Agenzia è chiara:

- un intervento può essere «differito» nei casi previsti dalla voce q) del paragrafo 2, vale a dire quando non vi è la necessità di ricerca del guasto, la mansione figura nel MEL e l'intervento di manutenzione richiesto dal MEL è convenuto come semplice dall'autorità competente;
- un intervento differito «rettificato» può essere rilasciato dal personale di certificazione di categoria A nella misura in cui la mansione figura nella voce q) del paragrafo 2, che prevede il rilascio degli interventi convenuti come semplici dall'autorità competente.

Ciò significa che l'autorità competente può convenire che l'intervento di manutenzione richiesto per «differire» un difetto sia semplice, mentre può convenire che l'intervento di manutenzione necessario per «rettificare» il difetto non sia altrettanto semplice.

- L'NVLT ha chiesto se il personale di certificazione di categoria B1 può differire i difetti sui sistemi/componenti avionici e se il personale di certificazione di categoria B2 può differire i difetti sui sistemi/componenti meccanici.

L'Agenzia afferma che ciò non è possibile.

- L'NVLT ha chiesto chiarimenti in merito alla possibilità che il pilota differisca voci MEL che richiedono un intervento di manutenzione; chiede inoltre se la «ricerca del guasto» sia considerata «manutenzione» e se un «semplice test» sia considerato far parte della «ricerca del guasto».

L'Agenzia è del parere che, se il MEL prevede di eseguire un intervento classificato come «manutenzione», è necessario che l'intervento sia rilasciato da parte di personale di certificazione adeguato. L'Agenzia rileva che l'AMC 145.A.30(j)(4) prevede che al comandante possa essere concessa un'autorizzazione limitata per personale di certificazione.

La «ricerca del guasto», inoltre, è considerata «manutenzione» ed in quanto tale richiede la riammissione in servizio; ciò non vale tuttavia se l'intervento fa parte del MEL e non è stato identificato come «manutenzione» dal MEL stesso. Il comandante può differire qualsiasi voce permessa dal MEL, purché essa non comprenda interventi classificati dal MEL come «manutenzione».

Per quanto riguarda il «semplice test», l'Agenzia è del parere che vi siano casi in cui esso non è considerato rientrare nella «ricerca del guasto», ad esempio quando il «semplice test» è eseguito dopo la sostituzione di un'unità intercambiabile in linea per determinarne lo stato di efficienza.

- L'NVLT ha osservato che la definizione di «manutenzione di linea» contenuta nell'AMC 66.A.20(a) contiene la frase «la manutenzione eseguita prima del volo per assicurare che l'aeromobile sia idoneo al volo previsto». Ciò è ritenuto incoerente, in quanto la definizione di «ispezione pre-volo» fornita nel regolamento (CE) n. 2042/2003, articolo 2, lettera j), comprende anche la frase «un'ispezione eseguita prima del volo per assicurare che l'aeromobile sia idoneo al volo previsto». Inoltre, l'«ispezione pre-volo» non è considerata manutenzione.

L'Agenzia è del parere che non vi sia incoerenza o contraddizione. Per garantire che «l'aeromobile è idoneo al volo previsto» ci sono altre cose da fare prima della «ispezione pre-volo». È necessario rispettare i requisiti previsti ai punti M.A.201(a) e M.A.708(b), che comprendono, fra l'altro, l'esecuzione di tutti gli interventi richiesti dal programma di manutenzione e la rettifica dei difetti.

L'«ispezione pre-volo», che è l'ultimo passo prima di affermare che «l'aeromobile è idoneo al volo previsto», comprende anche la verifica del quaderno tecnico ed il rispetto delle procedure dell'operatore, per garantire che tutti i passi precedenti siano stati completati (manutenzione compresa).

Secondo la norma UE-OPS 1.290, il comandante è il responsabile finale dell'accettazione dell'aeromobile prima del volo. Questo è il motivo per cui nel quaderno tecnico è inserita una casella in cui il comandante riporta che «l'aeromobile è idoneo al volo previsto».

Reazioni relative all'azione 66.009 «Abilitazioni per tipo e per gruppo»

- 17) HELICOPTERS ITALIA, dopo aver commentato che, secondo la proposta dell'Agenzia, una licenza di categoria B2 per aeromobili del gruppo 2 può essere convalidata soltanto con «abilitazioni individuali per tipo» e «abilitazioni per sottogruppo completo», ha proposto di offrire la possibilità di convalidare «abilitazioni per sottogruppo del produttore»: per i titolari di una licenza di categoria B2 che operano soltanto su aeromobili di uno specifico produttore sarebbe difficile dimostrare di possedere un'esperienza rappresentativa dell'intero sottogruppo.

L'Agenzia concorda con la proposta ed ha modificato il punto 66.A.45(d). Ciò ha reso non necessario il precedente punto 66.A.45(e). Tutti i paragrafi del punto 66.A.45 sono stati rinumerati. La tabella contenuta nel GM 66.A.45 sarà modificata di conseguenza, per allinearla alla tabella riportata nella presente nota esplicativa.

- 18) CAA-REGNO UNITO ha rilevato che, all'osservazione #331 del CRD 2007-07, l'Agenzia ha risposto che la formazione su attrezzature avioniche specifiche rientra tra le responsabilità dell'impresa di manutenzione; un aspetto in contrasto con l'AMC 147.A.300, che consente la suddivisione della formazione per tipo finalizzata ai «sistemi avionici».

L'Agenzia sottolinea che la proposta avanzata da CAA-REGNO UNITO nell'osservazione #331 comprendeva l'introduzione di abilitazioni per tipo per la categoria B2 basate su

attrezzature installate su aeromobili di dimensioni ridotte (ad esempio, il sistema avionico integrato Primus 1000).

L'Agenzia ribadisce la propria opinione. Non è necessario introdurre abilitazioni diversificate in base alle attrezzature installate su aeromobili del gruppo 2 e del gruppo 3, in quanto le attrezzature dei vari produttori sono per lo più analoghe: si ritiene pertanto sufficiente la dimostrazione di un'esperienza rappresentativa del gruppo/sottogruppo richiesto. Spetta poi all'impresa di manutenzione valutare la competenza delle persone che vi operano e fornire eventualmente formazione aggiuntiva. La formazione, che può essere impartita da un'impresa di cui alla parte 147, anziché far parte dei requisiti per il rilascio della licenza, farà parte dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione al personale di certificazione.

- 19) BRITISH AIRWAYS ENGINEERING ha proposto che gli aeromobili adibiti al trasporto pubblico e gli aeromobili adibiti al trasporto merci siano considerati gruppi separati ai fini della definizione delle abilitazioni di cui all'«elenco delle abilitazioni per tipo» (AMC della parte 66, appendice I). L'impresa ritiene che la presenza nella medesima abilitazione di varianti per le merci e per il trasporto pubblico, come accade attualmente, renda difficile per una compagnia aerea, se non impossibile, disporre della formazione per la variante in cui non opera.

L'Agenzia è del parere che, per poter ottenere la convalida dell'abilitazione completa, non sia necessario impartire la formazione per tipo per tutte le varianti di una specifica abilitazione per tipo. Di fatto, l'Agenzia ha deciso che nella parte 66, appendice I, AMC, due varianti possano coesistere nella medesima abilitazione per tipo, perché ritiene che entrambe le varianti siano assimilabili sul piano della manutenzione e, ai fini del rilascio della licenza, non occorra alcuna formazione complementare. L'inserimento di una variante nella licenza comporta l'automatica convalida dell'altra variante.

Ciò non significa tuttavia che la singola persona possa essere autorizzata a certificare interventi sulla variante rispetto alla quale non ha ricevuto formazione. La decisione spetta all'impresa di manutenzione presso la quale la persona opera, oppure al medesimo titolare della licenza, se opera in qualità di certificatore indipendente. Ciò è stato chiarito nel nuovo punto 66.A.20(b)3 e nei relativi AMC.

L'Agenzia è pertanto del parere che non sia necessario separare le varianti, diversamente da quanto proposto da BRITISH AIRWAYS ENGINEERING.

- 20) DGAC-FRANCIA ha proposto di cancellare il riferimento indicato alla voce 15 dell'appendice V della parte 66, laddove si dice che le limitazioni convalidate sulla licenza rappresentano esclusioni dai privilegi della certificazione. DGAC-FRANCIA propone di sostituire questa frase con AMC che spieghino che le limitazioni devono essere riportate in maniera tale da chiarire se si tratta di privilegi di certificazione o esclusioni dai privilegi della certificazione. Il motivo risiede nel fatto che, in alcuni casi, l'autorità competente può avere già rilasciato licenze in cui le limitazioni provenienti dalla conversione di qualifiche nazionali significano privilegi di certificazione.

DGAC-FRANCIA sostiene tuttavia l'idea che le limitazioni convalidate in applicazione del punto 66.A.45 siano considerate mansioni escluse dai privilegi della certificazione.

Un'osservazione analoga è pervenuta da CAA-PAESI BASSI.

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

- il punto 66.B.305 fa riferimento a «*esami necessari per assicurare la conversione senza limitazioni*», il che significa che le limitazioni si riferiscono a mansioni che non possono essere certificate;
- la voce 15 della licenza ai sensi della parte 66 (appendice V) afferma «*In assenza di limitazioni applicabili, la pagina LIMITAZIONI dovrà indicare «Nessuna limitazione»*». Ciò significa, anche in questo caso, che le eventuali limitazioni si riferiscono a mansioni che non possono essere certificate;
- la parte 145 utilizza invece le limitazioni per delimitare l'ambito delle attività, il che significa che qui le limitazioni si riferiscono a mansioni che possono essere certificate.

Malgrado l'Agenzia abbia deciso di affermare che le limitazioni convalidate su una licenza di categoria B3 rappresentano mansioni che non possono essere certificate, concordiamo sul fatto che, in alcuni casi, può essere più pratico riferirsi alle mansioni che possono essere certificate, ad esempio quando i privilegi sono molto ridotti rispetto alle mansioni che non sono autorizzate. In questi casi, non è pratico elencare tutte le mansioni che non possono essere certificate.

In futuro, potrà rendersi necessaria un'altra azione normativa per affrontare queste incoerenze.

- 21) CAA-PAESI BASSI ha chiesto all'Agenzia di assicurare nell'UE un'adeguata standardizzazione, definendo nell'«elenco delle abilitazioni per tipo» tutte le abilitazioni per tipo e per gruppo da convalidare sulle licenze ai sensi della parte 66.

L'Agenzia terrà conto di questa proposta in occasione della prossima revisione annuale dell'«elenco delle abilitazioni per tipo» (AMC della parte 66, appendice I).

- 22) CAA-PAESI BASSI ha proposto di eliminare l'opzione delle «abilitazioni individuali per tipo» per gli aeromobili del gruppo 3, partendo dal presupposto che le «abilitazioni individuali per tipo» siano soggette alle medesime limitazioni del gruppo 3.

L'Agenzia rileva che le limitazioni si applicano soltanto alle licenze di categoria B1.2 per gli aeromobili del gruppo 3, ma non alle «abilitazioni individuali per tipo». Il motivo risiede nel fatto che, per conseguire una «abilitazione individuale per tipo» è necessario completare la parte pratica della formazione per tipo oppure, in mancanza, l'esperienza pratica richiesta dopo l'esame per tipo.

L'Agenzia rileva inoltre che l'opzione relativa alla «abilitazione individuale per tipo» è conservata per garantire una certa flessibilità a quei titolari di licenza che operano soltanto su un determinato tipo di aeromobile, che non è rappresentativo dell'intero gruppo 3.

- 23) CAA-PAESI BASSI ha chiesto che l'esperienza maturata su aeromobili del gruppo 1 e del gruppo 2 possa essere computata per conseguire l'abilitazione relativa al gruppo 3.

L'Agenzia concorda con la proposta e modificherà di conseguenza l'AMC 66.A.45(g)(3) e l'AMC 66.A.45(h).

Reazioni relative all'azione 66.011 «Formazione per tipo»

- 24) AIRBUS SAS, AIR FRANCE, DGAC-FRANCIA, BRITISH AIRWAYS ENGINEERING, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL e KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE hanno presentato varie osservazioni in merito ai contenuti delle parti teoriche e pratiche della formazione per tipo descritta ai paragrafi 2.1(e) e 2.2(b) dell'appendice III della parte 66.

Per quanto riguarda il livello di formazione o la natura delle mansioni, l'Agenzia concorda con la maggior parte dei suggerimenti ed ha corretto di conseguenza le mansioni.

Per quanto riguarda i contenuti della tabella relativa all'addestramento pratico, tre imprese hanno rilevato che il volume delle mansioni è eccessivo e pertanto irrealistico, con particolare riferimento alle mansioni di rimozione ed installazione, che richiedono molto tempo. L'Agenzia concorda con l'osservazione ed ha alleggerito i contenuti, introducendo una certa flessibilità: anziché richiedere tutte le voci, si chiede ora che, nel quadro dell'addestramento pratico, sia completato almeno il 50%.

Si è aggiunto inoltre che devono essere completate soltanto le voci pertinenti ad un determinato tipo di aeromobile.

- 25) EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC), FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL ed una persona fisica hanno chiesto chiarimenti ed espresso perplessità in merito alla durata della parte teorica della formazione per tipo, con particolare riferimento al numero massimo giornaliero di ore d'aula. Tenuto conto delle motivazioni di queste osservazioni, l'Agenzia ha deciso:

- di limitare il numero delle ore d'aula a sei al giorno, dove «al giorno» deve intendersi «nelle 24 ore»;
- di confermare che le ore d'aula devono escludere pause, attività preparatorie, prove d'esame, ecc.;
- di rimuovere la limitazione al «normale orario d'ufficio», in quanto può darsi che, in determinate circostanze, la formazione venga impartita durante la notte o nei fine settimana.

Tali disposizioni sono in linea con l'attuale AMC 147.A.200.

- 26) L'ASSOCIAZIONE DEI TECNICI DELL'AVIAZIONE OLANDESE (NVLT) ha chiesto di confermare se l'addestramento pratico dia luogo a reali attività di manutenzione (apertura e chiusura di pannelli, rimozione od installazione di componenti, ecc.) che portano al rilascio di un certificato di riammissione in servizio da parte del personale di certificazione, anche quando gli interventi sono eseguiti sotto il controllo dei formatori o dei supervisori.

La posizione dell'Agenzia in materia è che chiaramente i discenti non hanno i privilegi del personale di certificazione e pertanto il certificato di riammissione in servizio può essere emesso soltanto dal personale di certificazione dell'impresa di manutenzione. Questa posizione è ancora più ovvia se si pensa alle mansioni compiute in affiancamento, che vengono sempre eseguite in un ambiente reale di manutenzione e sotto il controllo del supervisore.

Dal canto suo, l'EAMTC ha chiesto che l'addestramento pratico impartita dalle imprese di cui alla parte 147 non dia mai luogo ad effettive attività di manutenzione. L'Agenzia ha respinto l'osservazione, perché vi sono casi in cui l'addestramento pratico dà luogo ad effettive attività di manutenzione, ad esempio quando un'impresa ai sensi della parte 147

subappalta l'attività ad un'impresa di cui alla parte 145. Il certificato di riammissione in servizio deve essere emesso, perché la navigabilità continua dell'aeromobile deve essere confermata ogni qual volta un componente sia stato, ad esempio, disinstallato e reinstallato.

- 27) L'ASSOCIAZIONE DEI TECNICI DELL'AVIAZIONE OLANDESE (NVLT) ed una persona fisica hanno presentato osservazioni circa la definizione, il ruolo e la qualifica dei valutatori designati.

L'Agenzia ha riesaminato la questione ed ha migliorato il testo. L'Agenzia predisporrà inoltre AMC per fornire migliori spiegazioni in merito al ruolo ed alla qualifica di valutatori e supervisori. Ciò riguarderà la parte pratica della formazione per tipo e la formazione per affiancamento.

- 28) Con l'attuale proposta, ha rilevato la KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE, per la prima convalida di un determinato tipo di aeromobile le imprese ai sensi della parte 145 che impiegano personale con licenze emesse da autorità competenti diverse dovrebbero far approvare da ciascuna di esse il programma della formazione per affiancamento. KLM ha proposto una nuova opzione per l'affiancamento, vale a dire, che il relativo programma venga approvato dall'autorità competente incaricata di vigilare sull'impresa di manutenzione e che esso sia riconosciuto da tutti gli Stati membri.

L'Agenzia sottolinea, in primo luogo, che la formazione per affiancamento è richiesta soltanto per la convalida della prima abilitazione per tipo rispetto ad una determinata categoria/sottocategoria e non per la convalida della prima abilitazione rispetto ad un determinato tipo di aeromobile, come indicato dalla KLM. Conseguentemente, il problema riguarda soltanto le imprese che occupano personale proveniente da diversi Stati membri e titolare soltanto di licenze di base (nessuna abilitazione). È dubbio che si tratti di una prassi normale.

La proposta avanzata dalla KLM contrasta inoltre con i requisiti previsti dall'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2042/2003, il quale non attribuisce alle imprese di manutenzione privilegi aventi finalità formative. Soltanto le imprese di cui alla parte 147 possono disporre di tali privilegi.

È vero che i corsi, quando non sono impartiti da un'impresa accreditata ai sensi della parte 147, possono essere direttamente approvati dall'autorità competente, ma ciò avviene caso per caso ed essi non sono soggetti al mutuo riconoscimento degli Stati membri dell'UE. Un corso approvato direttamente da un'autorità competente è valido soltanto per tale autorità a fini del rilascio della licenza.

- 29) FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL ed una persona fisica hanno presentato due raccomandazioni circa le prove d'esame relative alla formazione per tipo:

- la prima osservazione, avanzata da FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL, mette in dubbio la necessità che il numero delle domande debba essere un multiplo di quattro e suggerisce di sostituire questo requisito con l'introduzione della proibizione di arrotondare il punteggio.

L'Agenzia rileva che questa proposta non risolverebbe il problema. Se il numero delle domande non è un multiplo di quattro è necessario conseguire un punteggio superiore

al 75% per superare l'esame, contraddicendo così la norma. La Corte di giustizia ha già esaminato casi in materia.

Conseguentemente, l'Agenzia ribadisce il requisito che il numero delle domande sia un multiplo di quattro, non soltanto nell'appendice III della parte 66 («Formazione per tipo e criteri di svolgimento delle prove d'esame»), ma anche nell'appendice II della parte 66 («Criteri fondamentali per lo svolgimento delle prove d'esame»);

- la seconda osservazione, avanzata da una persona fisica, suggerisce di inserire nell'appendice III della parte 66 il numero delle domande richieste per ciascun capitolo.

Questa proposta è stata respinta dall'Agenzia, perché il numero delle domande dipende dalle ore di formazione dedicate a ciascun capitolo, le quali derivano dagli obiettivi di apprendimento e dall'analisi delle esigenze formative, e sono specifiche per ciascun tipo di aeromobile.

- 30) AIRBUS SAS, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL ed EAMTC hanno osservato che non è chiaro in quali casi l'analisi delle esigenze formative sia obbligatoria ed in quali casi non lo sia.

L'Agenzia ha chiarito, al punto 2.1(d) dell'appendice III della parte 66, che l'analisi delle esigenze formative è richiesta sempre; le uniche eccezioni sono quelle descritte all'articolo 7, paragrafo 9, lettera f). Di conseguenza, non è necessario produrre l'analisi delle esigenze formative per i corsi approvati entro i 15 mesi successivi all'entrata in vigore del regolamento modificato, se la loro durata è già superiore alla durata minima descritta nell'appendice III della parte 66.

- 31) AIRBUS SAS ha presentato un'osservazione in merito all'AMC 66.A.45(k) ed all'AMC 66.B.115, in cui l'Agenzia afferma che l'interfaccia tra i sistemi di motori/cellule aeronautiche deve essere affrontata o dalla formazione relativa alla cellula aeronautica o dalla formazione relativa al gruppo motopropulsore. Il parere di Airbus SAS è che l'interfaccia debba essere affrontata nel quadro della formazione relativa al gruppo motopropulsore.

L'Agenzia è del parere che ciò dipenda dal tipo/categoria di aeromobile. In alcuni casi, per esempio nell'aviazione generale, può essere più ragionevole affrontare l'interfaccia nel quadro del corso relativo alla cellula aeronautica, in considerazione della grande varietà di aeromobili che possono avere lo stesso tipo di motore.

- 32) AIR FRANCE ha fatto un'osservazione in merito al punto 3(j) dell'appendice III della parte 66. AIR FRANCE ritiene che dovrebbe esserci un'AMC che stabilisca, per un esame di livello 3 la percentuale delle domande di livello 1, 2 e 3.

L'Agenzia ritiene che non si debba essere così prescrittivi. Il punto 3(j) dell'appendice III è stato tuttavia eliminato ed i punti 3(d) e 3(f) sono stati modificati per chiarire che:

- l'uso di un numero limitato di domande di livello inferiore è accettabile;
- l'autorità competente è tenuta a valutare il numero ed il livello delle domande in fase di approvazione del corso.

- 33) L'EAMTC ha osservato che alcune voci, fra cui il documento di programmazione della manutenzione (*Maintenance Planning Document - MPD*), la gestione del rischio sicurezza (*Safety Risk Management - SRM*), la separazione verticale minima ridotta (*Reduced Vertical Separation Minima - RVSM*), non dovrebbero far parte di AMC 66.A.45(k)(1) ed AMC 66.A.45(k)(2) e non dovrebbero essere prese in considerazione quando si elabora il contenuto teorico di un corso di formazione per tipo, in quanto esse non sono specifiche di un determinato tipo di aeromobile.

L'Agenzia non è d'accordo con la proposta, in quanto un determinato tipo di aeromobile può comportare riparazioni molto specifiche previste dal SRM (compresi gli interventi di manutenzione derivanti da requisiti di RVSM), che debbono essere prese in considerazione quando si elabora il contenuto del corso.

- 34) EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT ha consigliato di modificare il punto 147.A.100(f) onde ridurre da 15 a 7 il numero massimo di studenti per ciascun supervisore durante l'addestramento pratico.

L'Agenzia non può accogliere questa proposta, in quanto questo punto non è stato esaminato dal gruppo di lavoro e non ha fatto parte delle consultazioni esterne svolte successivamente. Esso pertanto, potrà essere affrontato soltanto nel quadro di una futura azione normativa.