



PARERE N. 03/2011

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

del 19 aprile 2011

per un regolamento della Commissione che stabilisce le norme attuative per i requisiti per le autorità e i requisiti per le organizzazioni

"Requisiti per le autorità - Requisiti per le organizzazioni"

Indice

I.	Sintesi.....	3
II.	Premessa.....	5
III.	Consultazione.....	6
IV.	Obiettivo del parere dell'Agenzia	7
V.	Campo di applicazione e struttura del parere dell'Agenzia	10
VI.	Relazione Parte AR.....	13
	Premessa	13
	Consultazione	13
	Campo di applicazione ed applicabilità	15
	Regolamentazione di copertura - questioni rilevanti per la parte AR	18
	Parte AR, capitolo GEN, sezione I - Premessa	19
	Parte AR, capitolo GEN, sezione II - Gestione	21
	Parte AR, capitolo GEN, sezione III - Supervisione, Certificazione e Controllo dell'attuazione	23
	Parte AR, capitolo FCL.....	27
	Parte AR, capitolo CC	29
	Parte AR, capitolo ATO	30
	Parte AR, capitolo FSTD.....	31
	Parte AR, capitoli AeMC e MED	32
VII.	Relazione Parte OR.....	34
	Premessa	34
	Consultazione	34
	Campo di applicazione ed applicabilità	36
	Regolamentazione di copertura - questioni rilevanti per la parte OR.....	36
	Definizioni rilevanti per la parte OR	38
	Parte OR, capitolo GEN, sezione I - Premessa	38
	Parte OR, capitolo GEN, sezione II - Sistema di gestione	41
	Parte OR, capitolo ATO	44
	Parte OR, capitolo FSTD	46
	Parte OR, capitolo AeMC.....	47
	ALLEGATO I.....	48

I. Sintesi

Il presente parere propone dei requisiti per le autorità competenti e per le organizzazioni nel settore del personale di bordo dell'aviazione civile (equipaggio di volo ed equipaggio di cabina). Questi includono dei requisiti generali (capitolo GEN) che sono comuni alle aree del personale di bordo e delle operazioni di volo, e requisiti specifici del settore relativi al rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo, attestati di equipaggio di cabina, certificazione medica, organizzazioni di addestramento approvate, dispositivi di addestramento al volo simulato¹ e centri aeromedici. I requisiti proposti con questo parere vanno ad integrare i requisiti tecnici della parte FCL, parte MED e parte CC.

- Le parti **AR.ATO** e **AR.FCL** si basano sui requisiti per le autorità esistenti per le organizzazioni di addestramento e il rilascio delle licenze per l'equipaggio di volo contenuti nelle JAR-FCL e corrispondenti JIP. Sono incluse nuove disposizioni per il monitoraggio degli esaminatori.
- La parte **OR.ATO** si basa sui requisiti esistenti per le organizzazioni di addestramento contenuti nell'allegato 1 ICAO (appendice 2) e le JAR-FCL. Tutte le organizzazioni di addestramento, incluse quelle che forniscono l'addestramento solo per la licenza di pilota per aeromobili leggeri, la licenza di pilota privato, la licenza di pilota di pallone o la licenza di pilota di aliante, dovranno essere titolari di un certificato ATO.
- La parte **AR.CC** implementa le disposizioni contenute nel regolamento di base all'articolo 8, paragrafo 4 e paragrafo 5, lettera e). Le parti AR.FSTD e OR.FSTD si basano sugli aeroplani ed elicotteri di cui alle JAR-FSTD e le JIP per le JAR-STD.
- Le parti **AR.MED**, **AR.AeMC** e **OR.AeMC** includono le norme per la certificazione medica dell'equipaggio di volo, protezione dei dati della documentazione medica degli esami aeromedici detenuti dall'autorità competente, e i requisiti per le organizzazioni per AeMC. Le norme proposte si basano sulle JAR-FCL 3 e i corrispondenti capitoli nelle procedure attuative comuni (JIP) delle JAA.

I requisiti per le autorità (parte AR) e per le organizzazioni (parte OR) tengono maggiormente conto dei requisiti esistenti della sezione B nelle norme di aeronavigabilità ed implementano le corrispondenti disposizioni del regolamento di base in merito alle interazioni tra le organizzazioni approvate e le autorità competenti, cooperazione e scambio di informazioni tra gli Stati membri, la necessità di reagire immediatamente ad un problema di sicurezza, nonché le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione e la revoca di certificati, licenze, abilitazioni, attestati e approvazioni, come previsto dal regolamento di base agli articoli 7 e 8.

I requisiti per le autorità tengono debitamente conto degli elementi critici di un sistema per il controllo della sicurezza definito dall'ICAO e soddisfano l'obiettivo di standardizzazione definito nel regolamento di base. Tali requisiti includono inoltre gli elementi che sono considerati essenziali per stabilire un sistema completo di gestione della sicurezza aerea a livello dell'UE che comprenda le responsabilità per la gestione della sicurezza dell'UE e degli Stati membri. I requisiti per le autorità sono pertanto direttamente pertinenti all'implementazione del programma europeo per la sicurezza aerea.

I requisiti per le organizzazioni sviluppano le raccomandazioni principali sulla "Consistenza delle approvazioni delle organizzazioni" (COra)² e gli standard dell'ICAO relativi ai sistemi di gestione della sicurezza (SMS). Tali requisiti costituiscono la

¹ I requisiti per le autorità e per le organizzazioni specifici del settore per le operazioni di volo verranno inclusi in questo parere sulle operazioni aeree.

² [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

controparte della parte AR sulle condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca di certificati e approvazioni.

Con lo scopo di trasporre i corrispondenti standard ICAO relativi ai sistemi di gestione della sicurezza, la parte OR nel capitolo GEN propone dei requisiti generali consolidati per i sistemi di gestione, progettati per garantire compatibilità con i sistemi di gestione esistenti ed applicabilità per tutte le organizzazioni titolari di un certificato dell'organizzazione di cui al regolamento di base. I requisiti proposti sono scalabili alle dimensioni di un'organizzazione e alla natura e complessità delle sue attività. Tali requisiti sono sviluppati per definire gli standard per implementare i sistemi di gestione della sicurezza per tutte le organizzazioni approvate nel settore degli aeroporti, della gestione del traffico aereo, dei servizi di navigazione aerea ed aeronavigabilità.

Le norme proposte con questo parere seguono una struttura normativa orizzontale. Come raccomandato dalla Commissione europea, la struttura normativa orizzontale viene abbandonata al fine di salvaguardare l'adozione tempestiva delle prime regole di estensione. In seguito verranno richieste un certo numero di modifiche strutturali e adattamenti non sostanziali ai progetti di regole. Queste modifiche verranno svolte in cooperazione con la Commissione europea a seguito della pubblicazione di questo parere. Allo scopo di facilitare questo processo, i requisiti per le autorità e per le organizzazioni che erano stati pubblicati come due progetti di regole differenti per gli avvisi di proposta di modifica (NPA) e i documenti di risposta ai commenti (CRD), sono stati fusi in un singolo parere.

Il parere include una proposta per i provvedimenti transitori e le deroghe, che vanno da sei mesi a tre anni, al fine di considerare in modo specifico i requisiti del nuovo sistema di gestione, il caso delle organizzazioni che saranno soggette ad un obbligo di certificazione per la prima volta, nonché le modifiche nel materiale normativo a seguito della decisione di modificare la struttura delle regole a seguito della pubblicazione del parere.

II. Premessa

1. Lo scopo di questo parere è quello di assistere la Commissione europea nello stabilire le norme attuative per i requisiti per le autorità associati alle operazioni di volo e al rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo. Il regolamento (CE) n. 216/2008³ del Parlamento europeo e del Consiglio (in prosieguo: il "regolamento di base") stabilisce un quadro adeguato ed esaustivo per la definizione e l'attuazione dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative comuni dell'aviazione civile.
2. L'obiettivo della normativa proposta è quello di stabilire:
 - a. dei requisiti amministrativi comuni che l'Agenzia e gli Stati membri devono seguire al fine di implementare ed imporre il regolamento di base e le sue norme attuative in merito alle operazioni di volo e ai requisiti per il personale, anche detti "requisiti per le autorità" (in prosieguo: "parte AR"); e
 - b. dei requisiti tecnici comuni al fine d'implementare e imporre il regolamento (CE) n. 216/2008 e le sue norme attuative in merito alle organizzazioni nel settore delle operazioni di volo e ai requisiti per il personale, anche detti "requisiti per le organizzazioni" (in prosieguo: "parte OR"). I requisiti nella parte OR riguardano il sistema di amministrazione e di gestione e le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione e la revoca di certificati.

Le norme proposte si basano sulle JAR-FCL e sulle JAR-FSTD, sugli standard ICAO e sulle pratiche raccomandate (SARP), sulle rilevanti procedure attuative comuni (JIP) in essere sotto le Joint Aviation Authorities (JAA) nel settore delle operazioni e del rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo, nonché sui requisiti esistenti della sezione B nei regolamenti (CE) n. 1702/2003⁴ e 2042/2003⁵. Tali norme tengono anche conto del seguente diritto dell'Unione europea:

- a. regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità⁶;
 - b. regolamento (UE) n. 996/2010⁷ sulle indagini e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE; e
 - c. direttiva 2003/42/CE⁸ relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile.
3. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia")⁹, in conformità alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento di base.

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, come modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009 (GU L 79 del 19.03.2008, pag. 1.).

4 Regolamento (CE) n. 1702/2003 del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6).

5 Regolamento (CE) n. 2042/2003 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 28.11.03, pag. 1).

6 GU L 293 del 31.10.2008, da pag. 3 a pag. 20.

7 Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE. Testo rilevante ai fini del SEE (GU L 295 del 12.11.2010, da pag. 35 a pag. 50).

8 Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile (GU L 167 del 4.7.2003, da pag. 23 a pag. 36).

4. Il presente parere si basa sui seguenti NPA:

- NPA 2008-22b contenente bozze della proposta per le norme attuative e corrispondenti metodi accettabili di rispondenza (AMC) ed elementi esplicativi (GM) per i requisiti per le autorità (parte AR, capitolo GEN sezioni I, II e III, capitoli FCL, ATO, AeMC, e MED);
- NPA 2008-22c contenente bozze della proposta per le norme attuative e corrispondenti metodi accettabili di rispondenza (AMC) ed elementi esplicativi (GM) per i requisiti per le organizzazioni (parte OR, capitoli GEN, ATO e AeMC);

L' NPA 2009-02d conteneva bozze della proposta per le norme attuative e corrispondenti metodi accettabili di rispondenza (AMC) ed elementi esplicativi (GM) per le autorità competenti specifiche alle ispezioni di terra (AR.GEN, sezione IV), alle operazioni (AR.OPS) e all'equipaggio di cabina (AR.CC). Queste non vengono trattate nel presente parere ma verranno incluse nel primo parere sulle operazioni di volo che verrà pubblicato.

III. Consultazione

5. L'NPA 2008-22 era stato pubblicato sul sito Internet dell'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) il 31 ottobre 2008. L'NPA 2009-02 era stato pubblicato il 30 gennaio 2009.

Il periodo di consultazione di questi NPA era stato esteso in conformità all'articolo 6, paragrafo 6, della procedura normativa⁹, alla richiesta dei soggetti interessati per assicurare una sovrapposizione dei periodi di consultazione della prima estensione degli NPA¹¹. Entro i termini fissati del 28 maggio 2009 (NPA 2008-22) e 31 luglio 2009 (NPA 2009-02), sono pervenute all'Agenzia 9 405 osservazioni pertinenti alle parti AR e OR da più di 400 commentatori, incluse autorità aeronautiche nazionali, organizzazioni professionali, aziende private e persone private. Il numero totale dei commenti per entrambi gli NPA è risultato pari a 18 243.

6. La revisione dei commenti è stata svolta in conformità all'approccio congiunto per l'estensione della competenza dell'UE definito dall'Agenzia e dalla Commissione europea, e come impartito dal consiglio di amministrazione e dal comitato dell'AESA.¹² Ciò implica un approccio graduale per sviluppare le regole relative alla prima estensione così che le risorse disponibili e le procedure di comitato possano essere concentrate sulle proposte in sequenza. Ciò prevede anche una procedura di lavoro avanzata per la revisione dei commenti; da un lato la pubblicazione tempestiva del CRD in modo da non minacciare la pubblicazione dei regolamenti entro l'8 aprile 2012, la data stabilita all'articolo 70 del regolamento di base; d'altro canto l'Agenzia dovrebbe fornire dei CRD che permettano ai soggetti interessati di identificare facilmente i cambiamenti fatti agli NPA, la conformità alle norme ICAO e le differenze dalle UE-OPS¹³/requisiti aeronautici JAA (JAR), ove applicabile. Questa procedura di lavoro soddisfa l'articolo 7 della procedura normativa dell'AESA.

⁹ Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (in prosieguo: "procedura normativa"). Consiglio di amministrazione dell'AESA n. 08-2007 del 13.06.2007.

¹⁰ Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 08-2007, che modifica e sostituisce la procedura normativa, adottata alla riunione del consiglio di amministrazione n. 03-2007 del 13 giugno 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

¹¹ In particolare, l'NPA 2008-22 sui requisiti per le autorità e per le organizzazioni, e l'NPA 2009-02 sulle norme attuative per le operazioni di volo degli operatori dell'UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

¹² http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

¹³ Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008, che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, in merito ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative comuni applicabili al trasporto commerciale con aeroplani.

7. Il testo modificato della norma è stato discusso in dettaglio con i gruppi di revisione della regolamentazione stabiliti per gli NPA 2008-22 e 2009-02. La composizione dei gruppi di revisione era basata su quella dei gruppi iniziali di stesura stabiliti per gli iter normativi OPS.001 e FCL.001. L'appartenenza a questi gruppi iniziali di stesura era stata estesa per includere i rappresentanti aggiuntivi dei soggetti interessati, nonché un rappresentante del dipartimento per la standardizzazione dell'Agenzia, in linea con le regole delle procedure per l'appartenenza ai gruppi di regolamentazione. La parte AR è stata processata insieme alla parte OR per assicurare consistenza nella produttività ed efficienza nel processo di revisione. Durante il processo di revisione c'è stata una stretta attività di coordinamento con i gruppi di revisione stabiliti per i requisiti (NPA 2009-02b) delle operazioni tecniche di volo (OPS) accompagnata dalla consultazione dei gruppi di stesura stabiliti per la seconda estensione (aeroporti, gestione del traffico aereo, servizi di navigazione aerea).
8. I CRD per la parte AR e la parte OR che forniscono sintesi dei commenti e le corrispondenti risposte dell'Agenzia e il testo modificato sono stati pubblicati sul sito Internet dell'Agenzia in data 4 ottobre 2010. I CRD contenevano una lista di tutte le persone e/o organizzazioni che avevano espresso dei commenti. Entro il termine fissato del 6 dicembre 2010, sono pervenute all'Agenzia 1 020 reazioni per la parte AR e per la parte OR da più di 70 commentatori, principalmente da autorità aeronautiche nazionali, organizzazioni professionali, organizzazioni senza scopo di lucro e aziende private. Si possono trovare maggiori informazioni in merito a queste reazioni e sulle loro considerazioni su questo parere sotto il corrispondente capitolo e titoli di sezione della presente nota esplicativa.

IV. Obiettivo del parere dell'Agenzia

9. Nel regolamento di base il legislatore europeo definiva il campo di applicazione delle competenze e dei poteri trasferiti dagli Stati membri alla Comunità e definiva gli obiettivi essenziali di sicurezza che devono essere soddisfatti dalle azioni comunitarie. Il legislatore europeo, inoltre, autorizzava la Commissione europea ad adottare, attraverso la procedura di comitato, le norme attuative al regolamento di base, come viene ampiamente descritto ai considerando 37 e 38 del regolamento di base.
10. Il regolamento di base fornisce la base giuridica per la Commissione europea per adottare i requisiti applicabili alle autorità competenti degli Stati membri. L'esistenza di tali requisiti è strumentale per raggiungere l'obiettivo principale del regolamento di base - la creazione ed il mantenimento di un alto ed uniforme livello della sicurezza dell'aviazione civile. Soltanto con l'imposizione di requisiti comuni sulle autorità aeronautiche nazionali può essere garantito che il diritto dell'UE sia applicato uniformemente nel territorio degli Stati membri.
11. La regolamentazione dei certificati e delle approvazioni richiede che siano stabiliti dei requisiti sia per i richiedenti che per i titolari e le autorità competenti. La parte AR stabilisce i requisiti per le autorità che eserciteranno i poteri in merito al rilascio, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca, e la supervisione dei certificati, licenze, abilitazioni, attestati e approvazioni in conformità agli articoli 7 e 8 del regolamento di base. Le norme proposte implementano inoltre le disposizioni corrispondenti degli articoli 10, 11, 13, 14, 15, 18(d), 22, 24 e 54 del regolamento di base.

La parte OR stabilisce dei requisiti tecnici comuni per gli operatori, per le organizzazioni di addestramento per i piloti, per i centri aeromedici e per i titolari di certificati dei dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) in conformità agli articoli 7 e 8 del regolamento di base. I requisiti comuni per le autorità e per le organizzazioni costituiranno un contributo essenziale per garantire un'applicazione uniforme del diritto dell'UE snellendo la supervisione insieme ai requisiti del sistema di gestione per tutti i soggetti interessati nel settore delle operazioni e del rilascio delle licenze per l'equipaggio di volo.

12. In linea con i principi dell'attività normativa basata sui risultati, mentre si produceva questo parere è stato rivisto il bilancio tra le norme attuative ed i metodi accettabili di rispondenza (AMC) al fine di garantire proporzionalità e di aumentare il livello di resilienza delle norme in un momento in cui il progresso nelle comunicazioni digitali, l'informatica ed altre discipline aprono la strada ad una innumerevole quantità di alternative tecniche ed il numero di scelte disponibili tende a proliferare, con una complessità ed una densità delle operazioni sempre crescenti. Gli elementi essenziali della sicurezza sono definiti al livello delle norme di attuazione, mentre gli aspetti non essenziali di implementazione sono inclusi come AMC o GM. La maggiore complessità nelle operazioni e nelle attività aeronautiche, con molteplici interazioni tra gli elementi del sistema, richiede alle autorità e alle organizzazioni di implementare dei sistemi della gestione efficaci.
13. Al fine di assistere gli Stati membri nel soddisfare i loro obblighi conformemente alla convenzione di Chicago e per migliorare continuamente il livello di sicurezza dell'aviazione civile in Europa, la parte AR include alcuni elementi essenziali per stabilire un sistema completo della gestione a livello dell'UE, che comprenda le responsabilità per la gestione della sicurezza dell'UE e degli Stati membri. Questo garantirà conformità con i corrispondenti standard ICAO sui sistemi di gestione della sicurezza (SMS) e i programmi di sicurezza nazionali (SSP) per tutti gli Stati membri. In questo campo, l'Agenzia favorisce un approccio olistico ai sistemi di gestione che incorpora il SMS come un elemento fondamentale del sistema di gestione di un'organizzazione o un'autorità. I requisiti comuni per le autorità sono pertanto direttamente pertinenti all'implementazione del programma europeo per la sicurezza aerea (EASP). In questo contesto si stanno attualmente sviluppando dei requisiti più dettagliati e i relativi metodi accettabili di rispondenza (AMC) e gli elementi esplicativi (GM) comprendenti il programma di sicurezza a livello dell'UE e che definiscono l'interazione tra gli Stati membri e l'Agenzia. Questo materiale si baserà sul lavoro coordinato dal comitato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, in particolare per quanto riguarda il programma europeo per la sicurezza aerea (EASP).
14. Con lo scopo di trasporre i corrispondenti standard ICAO relativi ai sistemi di gestione della sicurezza, la parte OR nel capitolo GEN propone dei requisiti generali consolidati per i sistemi di gestione, progettati per garantire l'applicabilità per tutte le organizzazioni titolari di un certificato dell'organizzazione di cui al regolamento di base. I requisiti proposti, pur garantendo piena conformità ai corrispondenti standard ICAO relativi ai sistemi di gestione della sicurezza, sono scalabili alle dimensioni di un'organizzazione e alla natura e complessità delle sue attività. La proposta dell'Agenzia promuove un approccio integrato ai sistemi di gestione, che comprende supervisione della conformità e gestione della sicurezza piuttosto che sovrapporre un altro sistema sui sistemi di gestione esistenti. La valutazione degli standard e prassi raccomandate (SARP) ICAO SMS ha rivelato che molti elementi dell'ICAO SMS sono anche indirizzati dall'iniziativa "Consistenza delle approvazioni delle organizzazioni" (COra), cominciata sotto le JAA (fare anche riferimento al preavviso di proposta di modifica (A-NPA) 15-2006¹⁴). L'obiettivo dell'ICAO di introdurre i SMS in tutti i settori dell'aviazione, conduce necessariamente agli stessi principi di base dei requisiti razionalizzati per l'approvazione delle organizzazioni e supervisione insieme ai requisiti di sistemi comuni per la gestione.
15. I requisiti per le autorità comuni ed armonizzati, insieme ai corrispondenti requisiti per le organizzazioni applicabili a tutte le aree all'interno del mandato delle operazioni di volo e dell'equipaggio di volo, erano stati progettati per contribuire all'implementazione delle raccomandazioni COra più rilevanti. Dal momento che le JAR erano state sviluppate progressivamente e più o meno indipendentemente per ogni settore, il materiale normativo è risultato molto vario sotto diversi punti di vista. Mentre venivano implementate le JAR, emergevano delle inconsistenze in merito alle approvazioni delle

¹⁴ [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

organizzazioni. Anche se alcune di queste inconsistenze erano giustificate dalla specificità del settore interessato, molte altre non lo erano.

16. L'Agenzia ha inizialmente optato per un approccio graduale per armonizzare le approvazioni delle organizzazioni. Come primo passo, queste raccomandazioni sono state prese in considerazione per la stesura della norma attuativa per le operazioni di volo e per il rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo. Come passo successivo, è stato pianificato di implementarle per la seconda estensione degli NPA (gestione del traffico aereo/servizi di navigazione aerea e aeroporti). Successivamente, si intendeva implementare le raccomandazioni COra all'interno delle norme per l'aeronavigabilità¹⁵ (regolamenti (CE) n. 1702/2003 e 2042/2003), con l'intenzione di assicurare la piena consistenza dei requisiti per le autorità e per le organizzazioni in tutti i domini sotto il mandato dell'Agenzia. L'Agenzia desidera evidenziare l'importanza della consistenza nelle approvazioni delle organizzazioni in merito a rendere più semplice l'accettazione delle norme AESA da parte delle sue controparti principali, come la Federal Aviation Administration statunitense e la Transport Canada Civil Aviation (TCCA). L'accettazione reciproca delle approvazioni e dei certificati beneficerebbe di gran lunga da requisiti armonizzati e snelliti per concedere tali approvazioni e certificati.
17. Un obiettivo COra specifico di lungo termine era quello di creare un sistema di approvazione singolo con campo di applicazione variabile, portando quindi ad un modello di richiesta standard ed un certificato singolo con un numero di approvazione unico per organizzazioni approvate multiple, mantenendo allo stesso tempo dei criteri diversi per ogni approvazione specifica. Tale sistema di approvazione singolo sarebbe vantaggioso non soltanto perché un numero significativo di organizzazioni sono titolari di più di un'approvazione, ma anche perché le organizzazioni approvate esistono all'interno di un sistema. In molti casi mantengono dei legami molto stretti con altre organizzazioni approvate e ci si aspetta che questa tendenza cresca nel futuro. Tuttavia, questo obiettivo non può essere raggiunto senza un chiaro consenso tra i soggetti interessati sulla necessità di requisiti comuni e semplificati per le autorità e per le organizzazioni applicabili a tutte le aree tecniche all'interno delle norme AESA.
18. Alcuni soggetti interessati hanno espresso delle preoccupazioni in merito alla pertinenza dell'adozione di una struttura normativa orizzontale per tutte le norme inerenti la sicurezza aerea, evidenziando le difficoltà che si potrebbero incontrare con l'estensione dell'approccio a settori aggiuntivi del mandato dell'Agenzia, nei quali sarebbe apparentemente più difficile raggiungere un accordo da parte di una più ampia gamma di soggetti interessati su tali requisiti comuni per le autorità e per le organizzazioni. Allo stesso tempo, la Commissione europea ha consigliato di abbandonare la struttura normativa orizzontale al fine di salvaguardare l'adozione tempestiva delle prime regole di estensione. Le modifiche strutturali e gli adattamenti non sostanziali richiesti alle norme a seguito della redistribuzione nei requisiti tecnici corrispondenti (FCL, equipaggio di cabina (CC), MED, OPS) verrà effettuata dopo la pubblicazione del presente parere sul sito Internet dell'Agenzia. Allo scopo di facilitare questi cambiamenti nella bozza del materiale normativo, la parte AR e la parte OR sono state fuse in un singolo parere, mentre sono state rimosse tutte le voci riguardanti in modo specifico le operazioni.

Ciò riguarda i corrispondenti articoli e paragrafi nella regolamentazione di copertura, le definizioni e le disposizioni nelle norme attuative che sono rilevanti solo per gli operatori commerciali, per gli operatori soggetti ad un obbligo di dichiarazione come definito nel regolamento di base, articolo 8, paragrafo 3, o per gli operatori privati di aeromobili diversi dagli aeromobili a motore complessi. Queste voci verranno trasferite nei pareri sulle operazioni di volo.

¹⁵ Le norme per l'aeronavigabilità, derivanti direttamente dalle JAR, richiederanno una revisione ai fini della consistenza, come un prerequisito per l'implementazione dei requisiti comuni del sistema di gestione proposti con la parte OR al fine di implementare i SMS nel settore dell'aeronavigabilità.

L'allegato I a questa nota esplicativa fornisce la corrispondenza tra i riferimenti normativi e i titoli come pubblicati con i CRD per la parte AR / parte OR e come inclusi in questo parere.

V. Campo di applicazione e struttura del parere dell'Agenzia

19. Il campo di applicazione di questo parere include:

- a. requisiti generali per le autorità e per le organizzazioni inerenti il personale di bordo e le operazioni di volo (AR.GEN con l'eccezione della sezione IV "Ispezioni a terra", e OR.GEN);
- b. requisiti per le autorità specifici inerenti il rilascio delle licenze e la supervisione dell'equipaggio di volo (AR.FCL);
- c. requisiti per le autorità specifici inerenti l'attestazione e la supervisione dell'equipaggio di cabina (AR.CC);
- d. requisiti per le autorità e per le organizzazioni specifici inerenti la certificazione e/o la supervisione delle organizzazioni di addestramento approvate (AR.ATO e OR.ATO);
- e. requisiti per le autorità e per le organizzazioni specifici inerenti la qualificazione di FSTD (AR.FSTD e OR.FSTD);
- f. requisiti per le autorità e per le organizzazioni specifici inerenti la certificazione aeromedica e i centri aeromedici (AeMC) (AR.MED; AR.AeMC e OR.AeMC).

I requisiti per le autorità e per le organizzazioni specifici del settore delle operazioni di volo (AR.OPS e OR.OPS) e le ispezioni a terra (AR.GEN.sezione IV¹⁶) che erano stati pubblicati con i CRD alla parte AR e alla parte OR verranno inclusi nel primo parere che verrà pubblicato sulle operazioni di volo. Questo trasferimento riguarda anche le norme attuative specifiche sulla dichiarazione (AR.GEN.345 e OR.GEN.145), in quanto queste sono esclusivamente applicabili agli operatori non commerciali di aeromobili a motore complessi.

Il parere è strutturato come segue:

- regolamentazione di copertura "Requisiti per le autorità - Requisiti per le organizzazioni";
 - allegato I - Definizioni utilizzate nella regolamentazione di copertura, nella parte AR e parte OR;
 - allegato II - Requisiti per le autorità - parte AR;
 - allegato III - Requisiti per le organizzazioni - parte OR.
20. Due nuovi capitoli vengono proposti con questo parere per redigere i requisiti inerenti i dispositivi FSTD, che erano stati precedentemente inclusi rispettivamente nelle parti AR.ATO e OR.ATO:
- il capitolo AR.FSTD con requisiti specifici per la qualificazione di FSTD;
 - il capitolo OR.FSTD con requisiti specifici per la qualificazione di FSTD e per le organizzazioni che operano FSTD.

I diagrammi seguenti rappresentano rispettivamente la struttura dell'allegato II parte AR e dell'allegato III parte OR come viene proposta con il presente parere.

¹⁶ Le disposizioni sulle ispezioni a terra che erano state precedentemente incluse nella sezione IV della parte AR.GEN verranno pubblicate con i requisiti per le autorità per le operazioni di volo come capitolo "Ispezioni a terra".

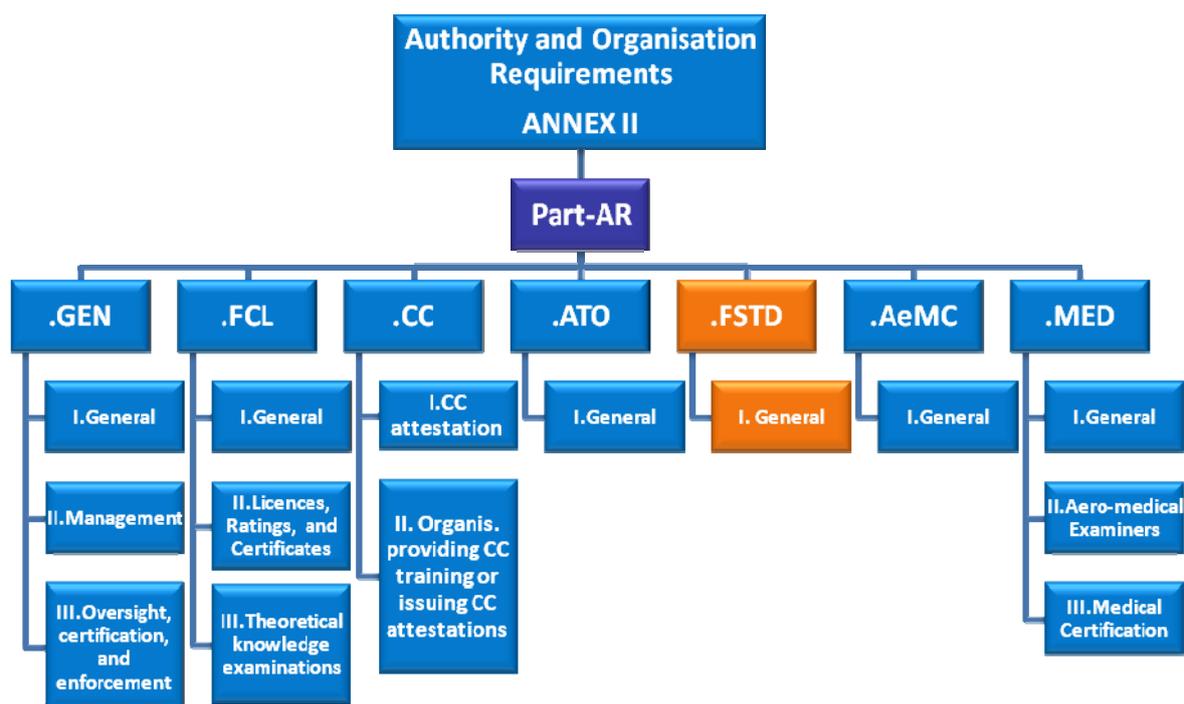


Diagramma 1: Requisiti per le autorità

ORIGINALE EN	TRADUZIONE IT
Authority and Organisation Requirements Annex II	Requisiti per le autorità e per le organizzazioni Allegato II
Part-AR	Parte AR
.GEN	.GEN
.FCL	.FCL
.CC	.CC
.ATO	.ATO
.FSTD	.FSTD
.AeMC	.AeMC
.MED	.MED
I.General	I.Generalità
I.General	I.Generalità
I.CC attestation	I.Attestazione CC
I.General	I.Generalità
II.Management	II.Gestione
II. Licences, Ratings, and Certificates	II.Licenze, abilitazioni e certificate
II.Organis. providing CC training or issuing CC attestations	II.Organizzazioni che forniscono addestramento CC o che rilasciano attestazioni CC
II.Aero-medical Examiners	II.Esaminatori aeromedici
III.Oversight, certification, and enforcement	III.Supervisione, certificazione e imposizione
III.Throretical knowledge examinations	III.Esami della conoscenza teorica
III.Medical Certification	III.Certificazione medica

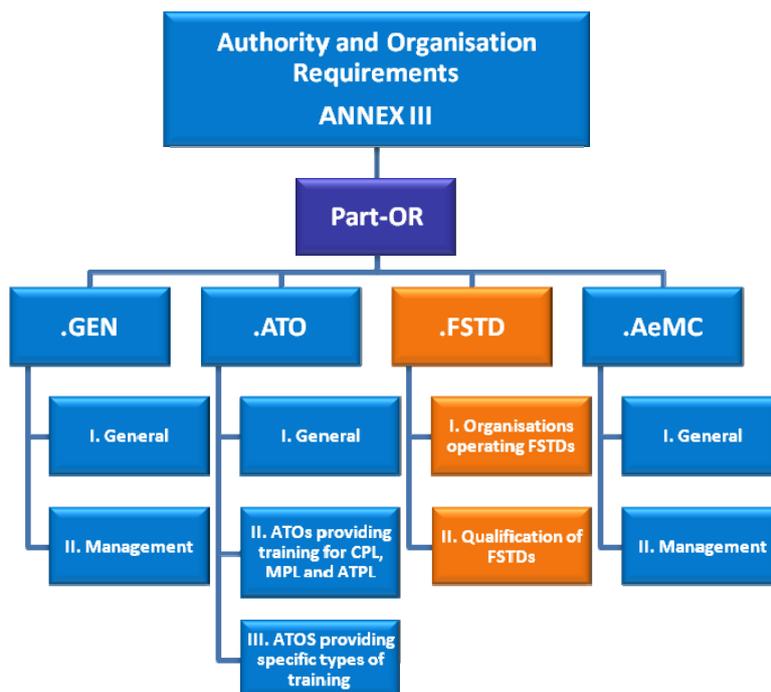


Diagramma 2: Requisiti per le organizzazioni

ORIGINALE EN	TRADUZIONE IT
Authority and Organisation Requirements Annex III	Requisiti per le autorità e per le organizzazioni Allegato III
Part-OR	Parte OR
.GEN	.GEN
.ATO	.ATO
.FSTD	.FSTD
.AeMC	.AeMC
I.General	I.Generalità
I.General	I.Generalità
I.Organisations operating FSTDs	I.Organizzazioni che utilizzano FSTD
I.General	I.Generalità
II.Management	II.Gestione
II.ATOs providing training for CPL, MPL and ATPL	II.ATO che forniscono addestramento per CPL, MPL e ATPL
II.Qualification of FSTDs	II.Qualificazione di FSTD
II.Management	II.Gestione
III.ATOs providing specific types of training	III.ATO che forniscono dei tipi specifici di addestramento

VI. Relazione Parte AR

Premessa

21. La parte AR, come proposta in questo parere, è composta di sette capitoli, che sono ulteriormente divisi in sezioni, contenenti i requisiti per le autorità sia generali che specifici del settore, applicabili ad ogni tipo di certificato, approvazione o attività:
- a. parte AR capitolo GEN, requisiti generali;
 - b. parte AR capitolo FCL, requisiti specifici per il rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo;
 - c. parte AR capitolo CC, requisiti specifici inerenti l'attestazione e la supervisione dell'equipaggio di cabina;
 - d. parte AR capitolo ATO, requisiti specifici per le organizzazioni di addestramento approvate;
 - e. parte AR capitolo FSTD, requisiti specifici inerenti la qualificazione di FSTD;
 - f. parte AR capitolo AeMC, requisiti specifici inerenti i centri aeromedici; e
 - g. parte AR capitolo MED, requisiti specifici inerenti la certificazione aeromedica.
22. Il testo proposto in questo parere riflette le modifiche effettuate alle proposte iniziali dell'Agenzia (come pubblicato negli NPA 2008-22b e 2009-02d) a seguito della consultazione pubblica, nonché ulteriori modifiche effettuate a seguito dell'analisi e della valutazione delle reazioni fatte al CRD.

Consultazione

23. Per la parte AR e la parte OR, l'Agenzia ha ricevuto 1 020 reazioni da più di 70 commentatori, incluse le autorità aeronautiche d'Austria, Belgio, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, la Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito, Spagna, Svezia, Svizzera, nonché le organizzazioni professionali, organizzazioni non a scopo di lucro, aziende private e alcune persone private. Anche la Federal Aviation Administration (FAA) statunitense ha rivisto i CRS e non ha espresso alcun commento. Di tutte le reazioni ricevute, 530 sono in merito alla parte AR e 490 alla parte OR. La maggioranza delle reazioni sono state fatte ai capitoli GEN. Circa il 20% delle 1 020 reazioni sono state fatte sui metodi accettabili di rispondenza (AMC) e sugli elementi esplicativi (GM) alla parte AR e alla parte OR.

Il diagramma seguente mostra le distribuzioni delle reazioni alla parte AR per i vari capitoli.

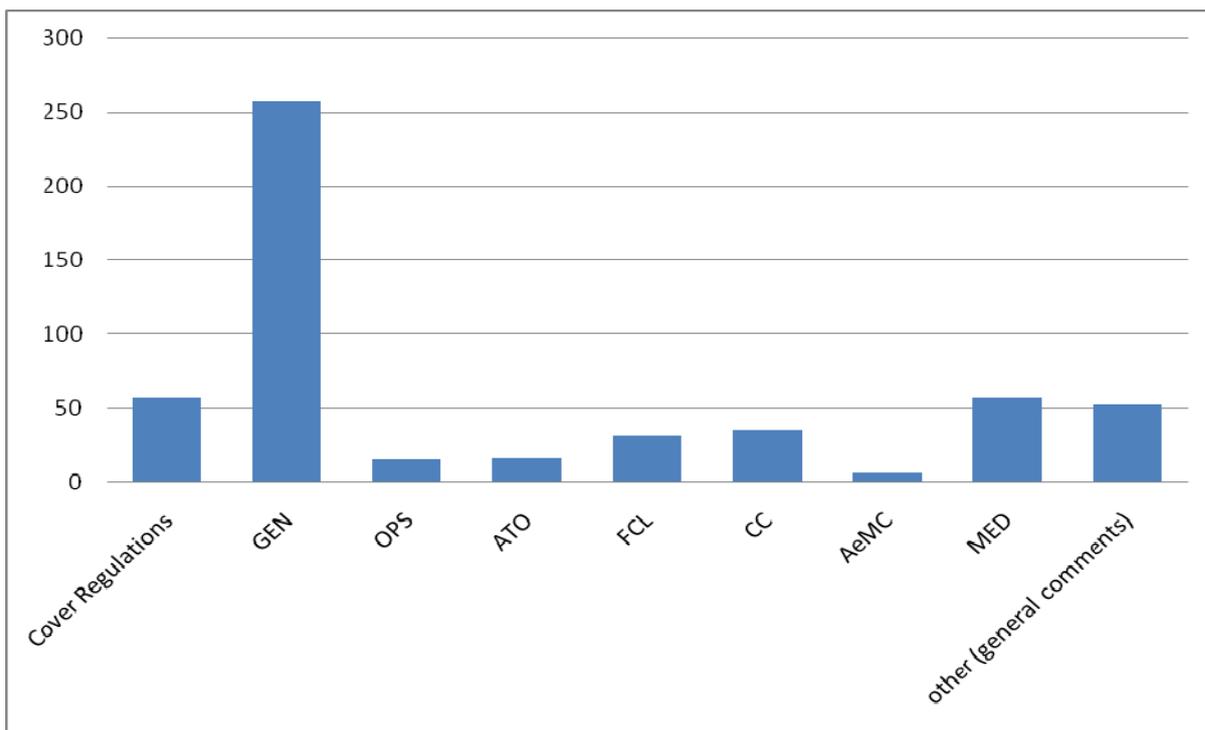


Diagramma 1: Reazioni alla parte AR – distribuzione

ORIGINALE EN	TRADUZIONE IT
Cover Regulations	Regolamentazioni di copertura
GEN	GEN
OPS	OPS
ATO	ATO
FCL	FCL
CC	CC
AeMC	AeMC
MED	MED
Other (general comments)	Altro (commenti generali)

24. Il diagramma seguente fornisce un'indicazione dell'origine delle reazioni. Prendendo in considerazione il fatto che le reazioni che hanno origine dalle associazioni rappresentative dell'industria vengono generalmente inoltrate per conto dei loro membri individuali, si può assumere che in questo diagramma la quota delle associazioni dell'industria è sottorappresentata. Non è comunque una sorpresa che la maggioranza delle reazioni ha avuto origine dalle autorità aeronautiche nazionali.

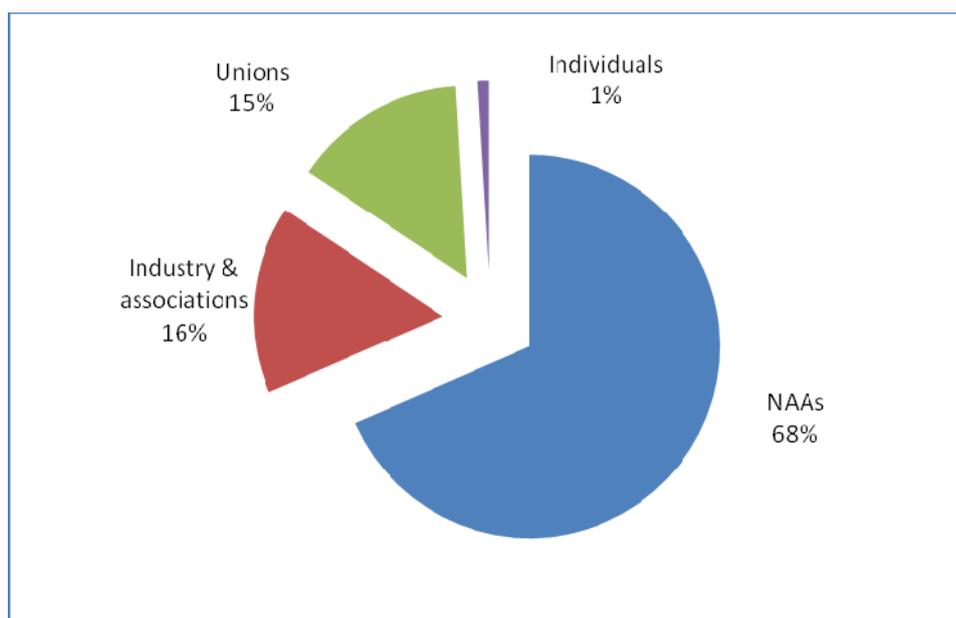


Diagramma 2: Reazioni alla parte AR – origine

ORIGINALE EN	TRADUZIONE IT
Unions	Unioni
Individuals	Persone fisiche
NAA	NAA
Industry & associations	Industria e associazioni

Campo di applicazione ed applicabilità

25. La parte AR, come proposta con il presente parere, è applicabile al rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo, all'attestazione e alla supervisione dell'equipaggio di cabina, all'approvazione e alla continua supervisione delle organizzazioni di addestramento approvate e ai centri aeromedici, alla qualificazione di FSTD, alla supervisione dei titolari dei certificati di qualificazione di FSTD e alla certificazione aeromedica. Il capitolo GEN della parte AR definisce i requisiti comuni per le autorità competenti, ovvero quelli applicabili alle aree tecniche del campo di applicazione.

Il capitolo GEN della parte AR, come proposto con il presente parere, include tre sezioni:

- Sezione I Premessa;
- Sezione II Gestione; e
- Sezione III Supervisione, certificazione e controllo dell'attuazione.

26. Queste sezioni implementano i corrispondenti articoli del regolamento di base in merito alle interazioni tra le organizzazioni approvate e l'autorità competente, la cooperazione e lo scambio di informazioni tra le autorità competenti e con l'Agenzia, l'approvazione dei metodi di rispondenza alternativi a quelli stabiliti dall'Agenzia, la necessità di reagire immediatamente ad un problema di sicurezza, nonché le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca di certificati e di approvazioni. Il capitolo GEN contiene inoltre i requisiti per il sistema organizzativo e di gestione delle autorità competenti che sono direttamente rilevanti per le capacità di supervisione delle autorità competenti.

Regolamento di base	Requisiti per le autorità
Articolo 2, paragrafo 2, lettera d) Obiettivi Articolo 15 Rete delle informazioni	Programma di sicurezza (Regolamentazione di copertura, articolo 3)
Articolo 18 Misure dell'Agenzia Articolo 19 Pareri, specifiche di certificazione ed elementi esplicativi	Metodi di rispondenza (AR.GEN.120)
Articolo 7 Piloti	Capacità di supervisione (Regolamentazione di copertura, articolo 4)
Articolo 7 Piloti (ATO, AeMC, FSTD)	Supervisione (AR.GEN.300)
Articolo 8 Operazioni di volo	Programma di supervisione (AR.GEN.305)
Articolo 8, paragrafo 4, Operazioni di volo - Equipaggio di cabina	Certificazione iniziale (AR.GEN.310 e 315) Modifiche - organizzazioni (AR.GEN.330) Risultati (AR.GEN.350) Provvedimenti attuativi - persone (AR.GEN.355)
Articolo 10 Supervisione e controllo dell'attuazione	Supervisione (AR.GEN.300) Programma di supervisione (AR.GEN.305) Risultati (AR.GEN.350) Provvedimenti attuativi - persone (AR.GEN.355)
Articolo 13 + allegato V Enti qualificati	Ripartizione dei compiti (AR.GEN.205)
Articolo 14, Articolo 18, lettera d) Misure di flessibilità	Misure di flessibilità (Regolamentazione di copertura, articolo 5)
Articolo 15 Rete delle informazioni	Informazione all'Agenzia (AR.GEN.125) Programma di supervisione (AR.GEN.305) Sistema di gestione (AR.GEN.200)
Articolo 14 Misure di flessibilità Articolo 15 Rete delle informazioni Articolo 22, paragrafo 1, Certificazione delle operazioni di volo	Reazione immediata ad un problema di sicurezza (AR.GEN.135)
Articolo 24 Controllo dell'applicazione delle regole	Sistema di gestione (AR.GEN.200) Modifiche al sistema di gestione (AR.GEN.210)
Articolo 54 Ispezioni concernenti gli Stati membri	Modifiche al sistema di gestione (AR.GEN.210) Conservazione della documentazione (AR.GEN.220)

Tabella 1: Articoli del regolamento di base implementati dalla parte AR

27. In linea con l'approccio sistemico globale, i requisiti del capitolo GEN sono stati redatti in un'ottica di assicurare il più possibile consistenza e compatibilità con le corrispondenti norme nel settore degli aeroporti, gestione del traffico aereo/servizi di navigazione aerea, nonché aeronavigabilità. Considerando il loro carattere generale, le norme attuative proposte tengono debitamente in considerazione gli elementi critici (CE) di un sistema di supervisione della sicurezza definito dall'ICAO¹⁷, in particolare per quanto riguarda:
- CE-3: sistema dell'aviazione civile di uno Stato e funzioni di supervisione della sicurezza
 - CE-4: qualificazione e addestramento del personale tecnico

¹⁷ Fare riferimento al documento 9735 dell'ICAO *Manuale ispettivo di monitoraggio della sicurezza*, seconda edizione — 2006, appendice C – nel valutare l'effettiva implementazione degli elementi critici di un sistema di supervisione della sicurezza, la capacità di uno Stato per la supervisione della sicurezza viene determinata come parte del programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO.

- CE-5: guida tecnica, strumenti e fornitura d'informazioni critiche di sicurezza
- CE-6: obblighi in merito al rilascio di licenze, certificazione, autorizzazione e/o approvazione
- CE-7: obblighi di sorveglianza
- CE-8: risoluzione di problemi di sicurezza.

Gli standard ICAO sull'implementazione di un programma di sicurezza nazionale (SSP) richiedono allo Stato di stabilire dei meccanismi per garantire un efficace monitoraggio di questi elementi critici¹⁸.

28. Le norme proposte si basano inoltre sulle corrispondenti disposizioni nella parte UE-OPS capitolo C "Certificazione e supervisione di operatori"¹⁹ e disposizioni che erano presenti nelle JAA JIP. Le norme attuative e i corrispondenti AMC nel capitolo GEN della parte AR sono pienamente consistenti con i corrispondenti standard sulla supervisione della sicurezza contenuti nell'allegato 6 ICAO²⁰, parte I, appendice 5 e parte III, appendice 1. L'eccezione è lo standard 5.5 "retribuzione e condizioni del servizio", per il quale non può essere proposto uno standard equivalente nella parte AR, in quanto tali condizioni non sono regolate a livello del diritto dell'UE.

Allegato 6 ICAO parte I - Appendice 5 Allegato 6 ICAO parte III - Appendice 1	Norme AESA
1. Legislazione primaria in materia di aviazione	Regolamento (CE) n. 216/2008 OR.GEN.140
2. Regolamenti operativi specifici	Regolamento (CE) n. 216/2008; Requisiti essenziali, Regolamento (CE) n. 2042/2003 Parte AR capitolo OPS
3. Struttura CAA e funzioni di supervisione della sicurezza	AR.GEN.200(a)(2) numero di personale sufficiente Regolamentazione di copertura, articolo 4
4. Guida tecnica	AR.GEN.200(a)(1) AR.GEN.300(f)
5. Personale tecnico qualificato	AR.GEN.200(a)(2) GM1 e 2-AR.GEN.200(a)(2)
6. Obblighi in merito al rilascio delle licenze e certificazione	AR.GEN.200(a)(1) - AMC1-AR.GEN.305(b)-OPS AR.GEN.310 - AMC1-AR.GEN.310(a)-OPS
7. Obblighi di sorveglianza continua	AR.GEN.200(a)(1); AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305(b)
8. Risoluzione di problemi di sicurezza	AR.GEN.200(a)(1) e AR.GEN.350 AR.GEN.350

Tabella 2: Corrispondenza tra standard ICAO sulla supervisione e parte AR

¹⁸ Fare riferimento all'allegato 1 ICAO, allegato C, e all'allegato 6 ICAO, allegato J "Quadro per il programma di sicurezza nazionale" § 3.1.

¹⁹ Le tabelle per la comparazione delle norme per UE-OPS e JAR-OPS 3 erano state fornite con i CRD sulla parte AR e sulla parte OR, fare riferimento a <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

²⁰ L'allegato 1 ICAO non contiene tale appendice sulla supervisione della sicurezza.

29. Il capitolo GEN della parte AR, proponendo dei requisiti comuni che possono essere applicati a tutti i tipi di certificati e approvazioni, implementa le conclusioni della relazione JAA COrA in merito alla supervisione delle prestazioni, processi di approvazione semplificati che forniscono consistenza nelle approvazioni delle organizzazioni, dove tale consistenza è essenziale per le organizzazioni per implementare dei sistemi di gestione (della sicurezza) efficaci. L'obiettivo dell'ICAO di introdurre i SMS in tutti i settori dell'aviazione conduce necessariamente agli stessi principi di base della gestione ed approvazione delle organizzazioni.
30. In conclusione, dato che la parte AR sviluppa del materiale normativo esistente e propone dei requisiti che sono pienamente allineati con i corrispondenti standard ICAO per i sistemi statali di supervisione della sicurezza, i compiti principali dell'autorità definiti nelle norme attuative proposte con questo parere non sono fundamentalmente diversi da quelli che le autorità competenti stanno già svolgendo. Ogni compito aggiuntivo trova giustificazione o direttamente nel regolamento di base (vale a dire l'implementazione di quegli articoli che riguardano la prima estensione, il conseguimento dell'obiettivo principale del regolamento di base in termini di sicurezza, standardizzazione e armonizzazione) o in quegli standard ICAO in relazione alla costituzione di un SSP.

Regolamentazione di copertura - questioni rilevanti per la parte AR

31. I requisiti indirizzati agli Stati membri invece che alle autorità competenti sono inclusi nella regolamentazione di copertura: l'articolo 3 richiede agli Stati membri e all'Agenzia di stabilire dei piani per la sicurezza aerea che mirino ad un miglioramento continuo della sicurezza. L'articolo identifica anche la necessità per gli Stati membri di coordinare i loro piani di sicurezza, dato che la sicurezza aerea deve essere ora gestita congiuntamente dagli Stati dell'AESA. In particolare, la ripartizione attuale delle competenze all'interno dell'Unione europea non permette ad uno Stato membro di implementare un piano di sicurezza in isolamento. In futuro verrà fornito del materiale ulteriore per arricchire l'implementazione comune dei requisiti del programma di sicurezza nazionale (SSP) dell'ICAO nel quadro europeo. Questo si baserà sul lavoro coordinato dal comitato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, in particolare per quanto riguarda il manuale del programma europeo per la sicurezza aerea.
32. L'articolo 4 della regolamentazione di copertura propone dei requisiti sulla capacità di supervisione. Mentre queste disposizioni sono pienamente consistenti con i corrispondenti elementi critici dell'ICAO di un sistema di supervisione della sicurezza, esse permettono in aggiunta agli Stati membri di garantire che il loro personale di supervisione sia debitamente autorizzato a svolgere i compiti di certificazione e di supervisione e che non sia esposto ad alcun conflitto di interesse.
33. L'articolo 5 della regolamentazione di copertura definisce le informazioni che devono essere fornite rispettivamente con la notificazione inviata da uno Stato membro quando fa uso dei dispositivi sulla flessibilità stabiliti nel regolamento di base agli articoli 14.1, 14.4 e 14.6, e dall'Agenzia quando concede una esenzione in conformità al regolamento di base, articolo 18(d)²¹. Senza creare un onere aggiuntivo, questo garantirà un'applicazione uniforme delle corrispondenti disposizioni e migliorerà l'efficienza nel processo della concessione delle esenzioni e deroghe.
34. L'articolo 9 della regolamentazione di copertura crea un obbligo per gli Stati membri di trasferire la documentazione all'Agenzia in merito alla supervisione delle ATO e AeMC situate al di fuori dei territori degli Stati membri, in quanto gli Stati membri non saranno più competenti per tali organizzazioni dopo l'8 aprile 2012. I dettagli su tali trasferimenti di documentazione verranno comunicati dall'Agenzia alle autorità competenti interessate.

²¹ Come modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1108/2009.

L'articolo 10 della regolamentazione di copertura definisce la data di entrata in vigore e di applicabilità: nel determinare la necessità per la transizione o la posticipazione dell'implementazione dei requisiti delle autorità, l'Agenzia ha preso in considerazione che i requisiti delle autorità proposti si basano in larga misura sul materiale normativo esistente e non includono gli elementi che sono fundamentalmente nuovi in merito all'organizzazione di un'autorità competente nel settore della certificazione e della supervisione. Si è anche tenuto conto del fatto che gli Stati membri, che sono Stati contraenti ai sensi della convenzione di Chicago, hanno implementato sistemi di supervisione della sicurezza per molti anni. Ciò che più conta è che non appena le nuove norme diventano applicabili, gli Stati membri devono essere in una posizione di processare le nuove richieste sulla base dei nuovi requisiti, il che implica che la loro organizzazione e sistemi di supervisione devono essere preventivamente potenziati. La proposta avanzata con il CRD di concedere agli Stati membri un periodo di tempo pari a 12 mesi per aggiornare le loro procedure amministrative per soddisfare le nuove normative è stata commentata da cinque autorità aeronautiche europee, le quali hanno richiesto di estendere tale periodo a 24 mesi. A seguito della revisione interna, l'Agenzia ha definitivamente rimosso questa disposizione, in quanto non si allinea con le deroghe proposte e, ciò che più conta, può entrare in conflitto con il regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione sui metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per la conduzione delle ispezioni di standardizzazione²². Tuttavia, dovrebbe essere fornito del tempo aggiuntivo per le modifiche e gli aggiornamenti necessari nelle procedure di sicurezza dettagliate e relativi sistemi, così come le applicazioni software, come risultato delle modifiche ai riferimenti normativi a seguito della decisione di ritornare ad una struttura normativa verticale. A tal fine, una deroga generale di 6 mesi è inclusa all'articolo 10.2.

I provvedimenti transitori e le deroghe indirizzate alle organizzazioni sono spiegate dal paragrafo 81 al paragrafo 86 di questa nota esplicativa.

Parte AR, capitolo GEN, sezione I - Premessa

35. La sezione I integra i requisiti per gli Stati membri definiti al livello della regolamentazione di copertura con i requisiti generali applicabili alle autorità competenti. Questa sezione mira principalmente a facilitare la cooperazione e lo scambio di informazioni tra le autorità e l'Agenzia, nonché tra le autorità stesse. Queste disposizioni derivano dai requisiti di alto livello stabiliti nel regolamento di base (in particolare agli articoli 5, par. 5; 7, par. 6; 8, par. 5; 10; 15; 22, par. 1 e 24). La sezione I include anche gli obblighi inerenti la documentazione di supervisione che integrano le corrispondenti disposizioni sulla capacità di supervisione incluse nella regolamentazione di copertura con riferimento all'elemento critico dell'ICAO CE-5 "Guida tecnica, strumenti e fornitura di informazioni critiche di sicurezza".
36. La sezione I richiede inoltre alle autorità competenti di fornire all'Agenzia delle informazioni significative ai fini della sicurezza (AR.GEN.125(b)). Sebbene la direttiva 2003/42/CE²³ ha stabilito il concetto di documentazione di sicurezza obbligatoria in caso di inconvenienti gravi, si percepisce che le corrispondenti misure di attuazione²⁴ non forniscono dei requisiti espliciti sulla necessità di trasmettere all'Agenzia tutte le informazioni di sicurezza disponibili in un formato idoneo. L'Agenzia dovrebbe di solito venire informata in merito a questioni riguardanti la progettazione, i dati di idoneità operativa (OSD) e la sicurezza operativa come identificato nel programma EASP o aree

²² GU L 240 del 07.09.2002, pag. 1.

²³ Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile (GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23).

²⁴ Articolo 2 del regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Testo rilevante ai fini del SEE (GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3).

identificate appositamente dall'Agenzia che costituiscono preoccupazioni inerenti la sicurezza. Il materiale AMC verrà incluso al punto AR.GEN.125(b) come il risultato del lavoro che si sta attualmente svolgendo nel contesto del sistema di rendicontazione interno dell'Agenzia (IORS). A sua volta, ciò fornirà all'Agenzia un mezzo essenziale per sviluppare la revisione annuale sulla sicurezza richiesta dal legislatore²⁵.

37. La sezione I include i requisiti per processare i metodi di rispondenza alternativi ai metodi accettabili di rispondenza rilasciati dall'Agenzia. Il termine metodi accettabili di rispondenza (AMC) di cui agli articoli 18 e 19 del regolamento di base viene principalmente utilizzato per indicare il materiale tecnico/procedurale che gli Stati membri e l'industria devono utilizzare nell'implementare il regolamento di base e le sue norme attuative. A tale proposito, un AMC illustra un metodo per conformarsi alla normativa. Poiché il corrispondente materiale rilasciato dall'Agenzia non è di natura legislativa, non può creare degli obblighi sulle persone regolamentate, le quali possono scegliere di mostrare conformità ai requisiti applicabili utilizzando degli altri metodi. Tuttavia, il legislatore intendeva utilizzare tale materiale per fornire certezza legale per i richiedenti e per contribuire ad una implementazione uniforme; gli ha quindi attribuito una presunzione di conformità alla normativa. I metodi accettabili di rispondenza (AMC) vincolano le autorità competenti così che le persone regolamentate che sono conformi ad essi devono essere riconosciute come conformi alla legge. Tuttavia, viene fornita della flessibilità in quanto i soggetti interessati possono proporre dei metodi alternativi di rispondenza alla loro autorità competente e, a condizione che possano dimostrare che venga garantito un livello equivalente di sicurezza, questi metodi alternativi di rispondenza potrebbero poi essere approvati ed implementati.
38. La proposta fatta con il CRD mirava ad assicurare un trattamento uniforme di tali alternative da parte delle autorità competenti e a fornire piena trasparenza, la quale risulta mancante nel sistema attuale. La base legale per il meccanismo dei metodi alternativi di rispondenza e gli obblighi per le autorità competenti può essere trovata all'articolo 5, paragrafo 5, articolo 7, paragrafo 6 e articolo 8, paragrafo 5, del regolamento di base, fra l'altro, il quale stabilisce che devono essere adottate delle norme attuative su come rilasciare, mantenere e modificare i certificati e le approvazioni. Dato che i metodi alternativi di rispondenza sono principalmente dei metodi utilizzati dai richiedenti per stabilire conformità con le norme attuative, l'Agenzia ha ritenuto necessario stabilire un processo sia per i richiedenti che per le autorità per trattare con questi metodi alternativi di rispondenza. Per quanto riguarda il ruolo e gli obblighi inclusi per l'Agenzia, la loro base legale trova riscontro nei poteri attribuiti all'Agenzia di monitorare l'implementazione delle norme da parte delle autorità competenti e di standardizzare le loro prestazioni (fare riferimento al regolamento di base, articoli 10 e 24).
39. Per una questione di standardizzazione e armonizzazione, viene stabilito un obbligo per l'autorità competente di notificare l'Agenzia in merito ad ogni metodo alternativo di rispondenza che abbia approvato o stia utilizzando, nonché di rendere disponibili a tutte le organizzazioni e persone sotto la sua supervisione i metodi alternativi di rispondenza che l'autorità competente stessa utilizza per raggiungere la conformità alle norme applicabili. Questo introduce un nuovo compito per le autorità competenti, che può comunque essere implementato sulla base dei meccanismi e procedure esistenti; ci si aspetta quindi che l'onere aggiuntivo sia limitato.

Attraverso i commenti all'NPA e alle reazioni al CRD, sembrava chiaro che una maggioranza dei soggetti interessati accoglieva favorevolmente delle verifiche ex ante sistematiche da parte dell'Agenzia di tutti i metodi alternativi di rispondenza prima della loro approvazione e/o implementazione da parte dell'autorità competente. L'argomentazione centrale consiste nel mantenere parità di condizioni e di eliminare l'incertezza nel fatto che i metodi alternativi di rispondenza approvati dall'autorità competente senza l'intervento dell'Agenzia possono essere successivamente contestati,

²⁵ Articolo 15, paragrafo 4 del regolamento di base.

per esempio durante un'ispezione di standardizzazione. Il regolamento di base non include un mandato per tale approvazione ex ante da parte dell'Agenzia in quanto lascia l'implementazione delle norme agli Stati membri. Conseguentemente queste preoccupazioni non possono essere indirizzate sotto il sistema legale attuale. Tuttavia, al fine di prendere in considerazione le preoccupazioni dei soggetti interessati, viene previsto un elemento attenuante rendendo esplicito il requisito per l'autorità competente di stabilire un sistema per valutare e controllare regolarmente tutti i metodi alternativi di rispondenza. In questo contesto, è importante notare che l'uso di metodi di rispondenza approvati da un'autorità competente è limitato alle organizzazioni sotto la sorveglianza di quell'autorità. Ciò significa che le altre organizzazioni che desiderano utilizzare gli stessi metodi alternativi di rispondenza devono processarli con la loro autorità competente.

40. Infine, in risposta alle reazioni del CRD, l'Agenzia ha semplificato le definizioni cancellando il termine "ulteriori criteri di rispondenza" ed estendendo la definizione di "metodi alternativi di rispondenza" per includere i metodi che forniscono un'alternativa a dei metodi AMC esistenti e nuovi metodi per stabilire la conformità con il regolamento di base e le sue norme attuative dove non sono stati adottati dei metodi AMC associati dall'Agenzia.

Parte AR, capitolo GEN, sezione II - Gestione

41. Le norme della sezione II richiedono alle autorità competenti di stabilire e mantenere un sistema di gestione al fine di soddisfare i loro obblighi e di adempiere alle proprie responsabilità come indicato nella parte AR. Gli elementi principali di tale sistema di gestione emulano i requisiti tipici del sistema di gestione applicabile alle organizzazioni:
- politiche e procedure documentate;
 - personale sufficiente e adeguatamente qualificato, incluso l'obbligo di pianificare la disponibilità del personale;
 - nomina del personale di gestione per le diverse aree di attività;
 - strutture ed alloggio adeguati;
 - una funzione per monitorare la conformità del sistema di gestione, inclusa la nomina di una persona o di un gruppo responsabile per la funzione di monitoraggio della conformità;
 - la necessità di assicurare che i compiti di certificazione e supervisione svolti per conto dell'autorità competente siano conformi ai requisiti applicabili;
 - un sistema per identificare le modifiche che interessano il sistema di gestione e per prendere i provvedimenti per assicurare che rimanga effettivo; e
 - un sistema di conservazione della documentazione per assicurare la tracciabilità delle attività svolte.
42. Questi requisiti del sistema di gestione vengono completati con un requisito specifico per stabilire delle procedure per lo scambio efficace di informazioni e l'assistenza di altre autorità, che espone ulteriormente i requisiti del regolamento di base, articolo 15(1). L'insieme dei requisiti comuni per i sistemi di gestione dell'autorità competente proposto con la sezione II si riferisce direttamente agli elementi critici dell'ICAO dei sistemi di supervisione della sicurezza CE-4 "Qualificazione ed addestramento del personale tecnico" e CE-5 "Guida tecnica, strumenti e fornitura di informazioni critiche di sicurezza". Questi requisiti forniscono supporto all'implementazione di SSP e devono contribuire alla creazione di un sistema di supervisione efficace per facilitare ed incoraggiare le organizzazioni regolamentate ad implementare i sistemi di gestione in linea con la parte OR.

43. Con lo scopo di fornire supporto al processo di standardizzazione e facilitare la transizione di tale processo verso un monitoraggio continuo²⁶, la sezione II richiede inoltre alle autorità competenti di fornire all'Agenzia la corrispondente documentazione sul loro sistema di gestione e sulle relative modifiche.
44. In merito all'utilizzo degli enti qualificati (AR.GEN.205), alcuni Stati membri hanno contestato l'inclusione di disposizioni specifiche nella parte AR, sostenendo che l'articolo 13 e l'allegato V del regolamento di base trattavano la questione in maniera sufficiente. Al contrario, l'Agenzia considera che il regolamento di base non indica come devono essere garantiti gli obblighi specificati e perciò mantiene le disposizioni in una versione modificata: la norma tratta ora l'assegnazione da parte dell'autorità competente dei compiti di certificazione e supervisione a persone fisiche o giuridiche e focalizza sui criteri da soddisfare. Tali norme specifiche mirano ad assicurare che ogni compito di certificazione o di supervisione svolto per conto dell'autorità competente sia conforme ai requisiti applicabili, in modo simile a quello che viene richiesto dalle organizzazioni quando svolgono le attività all'interno del loro oggetto dell'approvazione. Questa nuova norma attuativa è direttamente rilevante per assicurare un alto livello di sicurezza nelle attività di certificazione e supervisione delle autorità competenti, nonché un'implementazione uniforme delle corrispondenti disposizioni del regolamento di base.
45. Mentre le disposizioni nella sezione II derivano da requisiti esistenti, così come quelli contenuti nelle sezioni B del regolamento (CE) n. 2042/2003 nel settore dell'organizzazione, qualificazione e addestramento, procedure, strutture, conservazione della documentazione ed altro delle autorità competenti, esse richiedono dei nuovi compiti per le autorità competenti:
- la trasmissione all'Agenzia delle procedure e relative modifiche, informare l'Agenzia in merito ai cambiamenti che riguardano il sistema di gestione (AR.GEN.200(d) e AR.GEN.210(c));
 - la definizione e l'implementazione di procedure per la partecipazione in uno scambio reciproco di informazioni ed assistenza ad altre autorità competenti AR.GEN.200(c); e
 - l'implementazione di un sistema di monitoraggio della conformità (AR.GEN.200 (a)(4);(5)), inclusa l'implementazione di un sistema per valutare inizialmente e continuamente le persone fisiche o giuridiche che svolgono i compiti di certificazione o supervisione per conto delle autorità competenti (AR.GEN.205).

Mentre per i punti a. e b. si può assumere che le autorità possano contare sulle risorse e su canali di comunicazione esistenti, è risaputo che l'implementazione del punto c. può richiedere delle risorse aggiuntive. Le responsabilità degli Stati membri per fornire le capacità di supervisione e le risorse necessarie alle autorità competenti per svolgere i loro compiti in conformità ai requisiti applicabili sono chiaramente indicate all'articolo 4, paragrafo 4, della regolamentazione di copertura. Questo formerà la base legale per assicurare che tutti i compiti aggiuntivi possano essere finanziati. In questo contesto vale la pena notare che un sistema di gestione efficace, incluso il monitoraggio efficace della conformità, può costituire un fattore contributivo prezioso per assicurare un rapporto costi-efficienza nei processi di certificazione e supervisione.

46. In aggiunta, le disposizioni della sezione II presentano ora gli obblighi:

²⁶ L'approccio al monitoraggio continuo (CMA) implicherà l'instaurazione di un sistema per monitorare continuamente gli Stati membri secondo un approccio armonizzato e consistente. Il monitoraggio della capacità di supervisione della sicurezza degli Stati membri si baserà sui seguenti quattro punti chiave: (1) raccogliere e validare i dati relativi alla sicurezza, (2) analizzare e misurare il livello della capacità di supervisione della sicurezza, (3) identificare le mancanze e valutare i rischi associati, (4) sviluppare ed implementare le strategie per la mitigazione del rischio.

- a. per le autorità competenti di mantenere una lista di tutti i certificati delle organizzazioni, i certificati delle qualificazioni di FSTD e le licenze, abilitazioni, certificati o attestati del personale rilasciati (AR.GEN.220(b));
- b. per le autorità competenti di mantenere la documentazione inerente la valutazione dei metodi alternativi di rispondenza proposti dalle organizzazioni soggette a certificazione e la valutazione di metodi alternativi di rispondenza utilizzati dall'autorità competente stessa; e
- c. di implementare un sistema per pianificare la disponibilità del personale (AR.GEN.200(a)(2)).

Sebbene le norme attuali non includono tali espliciti requisiti, si può assumere che le autorità competenti abbiano in essere i sistemi richiesti per conformarsi a questi nuovi requisiti come parte della loro amministrazione dei certificati e delle approvazioni e della loro gestione del personale.

Parte AR, capitolo GEN, sezione III - Supervisione, Certificazione e Controllo dell'attuazione

47. Questa sezione della parte AR, capitolo GEN, fornisce all'autorità competente gli elementi necessari su come interagire con le organizzazioni e le persone regolamentate. Descrive i principi generali della supervisione, tratta gli elementi del programma di supervisione e dettaglia le azioni, i ruoli e le responsabilità specifiche delle autorità competenti per la certificazione, la supervisione continua e i processi di controllo dell'attuazione. Si basa su delle procedure stabilite nei regolamenti esistenti. Le norme sulla supervisione tengono conto dei requisiti di alto livello contenuti nel regolamento di base per garantire che la supervisione non sia limitata alle organizzazioni e alle persone certificate dall'autorità competente.

Le corrispondenti disposizioni derivano dalle JAA JIP, JAR-OPS e JAR-FCL, nonché dai requisiti esistenti della sezione B nei regolamenti (CE) no. 1702/2003 e 2042/2003. I corrispondenti articoli nel regolamento di base sono, per OPS: 8(5); per FCL: 7(6); per la supervisione collaborativa: articoli 10, 11 e 15. In risposta ai riscontri ricevuti dai soggetti interessati, verranno incluse nei AMC e GM delle istruzioni più specifiche sulla certificazione e supervisione iniziali, che trattino in maniera specifica i processi, la qualificazione del personale e l'adeguatezza del numero, la validità delle licenze e delle abilitazioni per gli istruttori di volo, ecc...

48. La proposta fatta con l'NPA include degli elementi derivanti dalle raccomandazioni COra per il rilascio di un certificato dell'organizzazione singolo a quelle organizzazioni titolari di approvazioni in conformità con più di una parte. L'analisi dei commenti NPA indica chiaramente che il concetto del "certificato singolo" non è sostenuto: le preoccupazioni dell'industria riguardano il fatto che l'ICAO non richiede un'approvazione dell'organizzazione "di copertura" oltre all'AOC, quindi un certificato singolo creerebbe un caso specifico europeo senza riconoscimento internazionale. Le autorità competenti hanno osservato che le condizioni per il rilascio del certificato singolo e la connessione tra il certificato dell'organizzazione singolo e i certificati specifici del settore (AOC, ATO, AeMC) non sono state stabilite in modo chiaro. Hanno inoltre affermato che il certificato dell'organizzazione singolo incrementerebbe in modo significativo il carico di lavoro per le autorità, che non sarebbe giustificato in termini di sicurezza. Dato che gli obiettivi principali dietro il concetto di un certificato dell'organizzazione singolo possono essere raggiunti senza imporre il rilascio di un certificato singolo, l'Agenzia è d'accordo a non mantenere il concetto del certificato singolo. Infatti, in termini di supervisione efficace, è molto più rilevante razionalizzare il programma di supervisione per le organizzazioni titolari delle approvazioni in conformità a più di una parte che rilasciare un certificato dell'organizzazione singolo. Come descritto nei metodi accettabili di rispondenza alla parte AR.GEN.305, è permesso alle organizzazioni di accreditare le voci di verifica certificate in conformità a più di una parte.

49. L'NPA include anche una proposta per la supervisione collaborativa²⁷ con lo scopo di creare la base per assicurare la più efficace supervisione di quelle attività che non sono limitate geograficamente allo Stato membro dove viene rilasciato il certificato. L'obiettivo principale delle disposizioni di supervisione collaborativa è quello di portare una dimensione europea nella supervisione, incoraggiando il miglior utilizzo delle risorse di supervisione su base locale, assicurando allo stesso tempo che tutte le persone, le organizzazioni o gli aeromobili siano soggetti a una regolare supervisione. Questo implementerebbe alcune delle raccomandazioni specifiche della Conferenza dei direttori generali dell'aviazione civile su una strategia globale per il monitoraggio della sicurezza (tenutasi presso le sedi dell'ICAO nel 1997) durante la quale era stata enfatizzata la necessità di coordinare ed armonizzare i principi e le procedure per la valutazione del monitoraggio della sicurezza a livello globale ed erano stati riconosciuti i vantaggi nell'adottare un'attenzione regionale. La proposta dell'Agenzia è stata ampiamente commentata. La maggioranza dei commenti è stata fatta dalle autorità competenti, che hanno espresso delle preoccupazioni in merito a un possibile offuscamento delle responsabilità di monitoraggio e gli aspetti pratici della cooperazione tra le autorità, dove sistemi legali differenti o barriere linguistiche potrebbero costituire degli ostacoli. Le preoccupazioni da parte dell'industria puntavano maggiormente all'onere aggiuntivo e alla possibile duplicazione di monitoraggio per quanto riguarda le organizzazioni che operano in diversi Stati membri.
50. In linea con le raccomandazioni fatte dal gruppo di revisione AR/OR e a seguito di una riunione dedicata con i rappresentanti del gruppo consultivo delle autorità nazionali (AGNA), le corrispondenti disposizioni della sezione III della parte AR.GEN sono state ulteriormente raffinate al fine di indirizzare le preoccupazioni principali espresse dai soggetti interessati. Dovrà essere utilizzato un approccio basato sul rischio considerando principalmente le priorità di sicurezza identificate nel piano di sicurezza nazionale di cui alla regolamentazione di copertura, articolo 3, al fine di determinare il campo di applicazione della sicurezza per le attività svolte nel territorio dello Stato membro dalle persone o dalle organizzazioni non certificate dall'autorità competente. La responsabilità principale dell'autorità competente che ha rilasciato il certificato resta invariata. La proposta è stata integrata con le disposizioni per la cooperazione su base volontaria sotto forma di accordi tra le autorità così che parte della supervisione può essere svolta dall'autorità nei cui territori viene svolta l'attività, quindi aumentando la visibilità di quelle attività. Questo dovrebbe incoraggiare le autorità competenti ad utilizzare al meglio le risorse dell'autorità a livello locale. Le norme attuative inerenti i risultati e il controllo dell'attuazione (AR.GEN.350 e AR.GEN.355) sono state modificate di conseguenza. La parte AR.GEN.350 è stata ulteriormente modificata per motivi di consistenza con AR.CC per trattare la falsificazione e la frode. È stato aggiunto un nuovo sottoparagrafo AR.GEN.300(f) per includere la disposizione precedentemente definita al punto AR.GEN.425(a), il quale è stato trasferito al regolamento sulle operazioni di volo.
51. Sebbene l'Agenzia abbia modificato la sua proposta sulla supervisione collaborativa per trattare le preoccupazioni principali espresse dagli Stati membri, insiste sull'importanza di estendere la supervisione a tutte le attività all'interno del territorio di uno Stato membro e di una maggiore collaborazione tra le autorità competenti degli Stati membri, al fine di superare le sfide del mercato comune: un maggior numero di piloti e di operatori, ma anche esaminatori di volo ed esaminatori aeromedici possono esercitare i loro privilegi in uno Stato dell'UE diverso dallo Stato principalmente responsabile per la loro supervisione. Quindi, l'Agenzia suggerisce di rivedere in futuro l'implementazione delle disposizioni sulla supervisione collaborativa ed il funzionamento appropriato del sistema di supervisione, non solo per rilevare il prima possibile delle possibili lacune, ma anche per determinare la necessità di disposizioni più specifiche, con lo scopo di promuovere le capacità di supervisione a livello europeo, sia in termini di sicurezza che di uso efficiente delle risorse.

²⁷ Il termine "supervisione collettiva" utilizzato nella nota esplicativa all'NPA 2008-22 viene ora sostituito con "supervisione collaborativa", che riflette meglio l'intenzione delle corrispondenti disposizioni.

52. Un altro elemento importante proposto con l'NPA è la migrazione verso la supervisione basata sul rischio e sui risultati, che ha anche origine dall'iniziativa COra. A seguito di una valutazione dei commenti NPA, l'intervallo di supervisione di 24 mesi che era stato inizialmente definito a livello di norme attuative è stato trasferito ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) della parte AR.GEN.305 per il CRD, in modo da fornire della flessibilità. Questo cambiamento a livello AMC ha scatenato le reazioni dei soggetti interessati che hanno espresso delle serie preoccupazioni in merito all'implementazione nella fase attuale di un sistema solamente basato sul rischio: i soggetti interessati hanno affermato che tale sistema non dovrebbe essere adottato prima che le organizzazioni regolamentate abbiano raggiunto un livello di maturità sufficiente nei loro sistemi di gestione della sicurezza e le autorità competenti abbiano acquisito visibilità delle loro prestazioni in termini di sicurezza, attraverso la collezione e l'analisi di dati rilevanti. Alcuni soggetti interessati hanno ulteriormente commentato che la flessibilità fornita potrebbe essere utilizzata in alcuni Stati membri per giustificare delle ulteriori riduzioni nelle risorse delle autorità competenti. Al fine di trattare queste preoccupazioni, l'Agenzia ha accettato di reintegrare l'intervallo di 24 mesi a livello della norma attuativa e propone ora un numero di criteri per estendere o ridurre questo intervallo di supervisione standard. Queste disposizioni si applicano alle organizzazioni certificate dall'autorità competente e ai titolari di certificati di qualificazione di FSTD.
53. Le parti AR.GEN.300 e AR.GEN.305 includono dei requisiti generali per la supervisione di persone attraverso delle ispezioni. Alcune associazioni di soggetti interessati e organizzazioni non a scopo di lucro hanno reagito a tali disposizioni, contestando la necessità di avere delle ispezioni a sorpresa ed affermando che le disposizioni genererebbero dei costi aggiuntivi che verrebbero riaddebitati ai titolari delle licenze. Verranno inclusi dei metodi accettabili di rispondenza (AMC) per chiarificare che la supervisione delle persone titolari di una licenza, certificato, abilitazione o attestato dovrebbe normalmente essere assicurata come parte della supervisione delle organizzazioni nelle quali queste persone esercitano i propri privilegi. Inoltre, l'autorità competente dovrebbe verificare la conformità con i requisiti applicabili al momento dell'approvazione o del rinnovo delle abilitazioni. Al fine di adempiere alle proprie responsabilità in merito alla supervisione, l'autorità competente dovrebbe inoltre svolgere un certo numero di verifiche a sorpresa. I metodi accettabili di rispondenza (AMC) rifletteranno le disposizioni del documento 9379 dell'ICAO "Manuale delle procedure per stabilire e gestire un sistema statale per il rilascio delle licenze del personale".
54. Le disposizioni di "approvazione indiretta" di certi tipi di modifiche alle organizzazioni proposte con l'NPA sono state riviste. L'argomento viene ora trattato nella parte AR.GEN.330 "Modifiche - organizzazioni" e le modifiche sono classificate o come modifiche che necessitano una precedente approvazione o come modifiche che non necessitano una precedente approvazione da parte dell'autorità competente. Inoltre, sono incluse delle disposizioni per quelle organizzazioni che desiderano implementare delle modifiche senza una precedente approvazione da parte dell'autorità competente: l'organizzazione deve avere una procedura che specifichi il campo di applicazione di tali modifiche e che descriva come queste modifiche verranno gestite e tale procedura deve essere proposta all'autorità competente per approvazione (fare riferimento alla parte AR.GEN.310(c)). Le disposizioni modificate soddisfano pienamente l'intenzione della "approvazione indiretta" o modifiche "accettabili dall'autorità".
55. Le norme attuative proposte sui risultati e sulle azioni di controllo dell'attuazione sono state modificate per includere la descrizione dei risultati precedentemente fornita nella parte OR e per allinearsi con le modifiche fatte alle parti AR.GEN.300 e AR.GEN.305 in merito alla supervisione collaborativa. Inoltre, tutti i riferimenti alle sanzioni sono stati cancellati, in quanto soggette alle norme nazionali applicabili che implementano l'articolo 68 del regolamento di base. Infine, il periodo di implementazione per le azioni correttive è stato ridefinito per allinearli con i requisiti esistenti nelle norme sull'aeronavigabilità continua.

56. Considerando che un'ampia porzione delle norme attuative proposte con la sezione III della parte AR.GEN si basa sui requisiti esistenti e tenendo conto degli obblighi degli Stati membri dell'ICAO di dover implementare dei sistemi di supervisione efficaci come parte del loro programma di sicurezza nazionale, i compiti che risultano realmente nuovi o che non sono parte di quelli derivanti dagli obblighi di cui alla convenzione di Chicago sono limitati agli obblighi di:
- a. informare le persone e le organizzazioni che sono soggette a un accordo di supervisione tra autorità competenti (AR.GEN.300(e));
 - b. approvare le procedure delle organizzazioni in merito alle modifiche che non necessitano una precedente approvazione (AR.GEN.310(c));
 - c. informare l'autorità competente che ha rilasciato il certificato in caso venga rilevata la non-conformità ai requisiti applicabili da un'organizzazione certificata dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, nonché fornire un'indicazione del livello dei risultati (AR.GEN.350(e)); e
 - d. informare l'autorità competente che ha rilasciato la licenza, il certificato, l'abilitazione o l'attestato in caso venga rilevata la non-conformità ai requisiti applicabili da una persona certificata dall'autorità competente di un altro Stato membro (AR.GEN.355(e)).

Si può assumere che le autorità possono contare sulle risorse, supervisione e processi di certificazione esistenti, nonché su canali di comunicazione per svolgere questi compiti aggiuntivi.

Parte AR, capitolo FCL

57. Il capitolo AR.FCL definisce i requisiti specifici per le autorità inerenti il rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo. Il capitolo include 3 sezioni:

- Sezione I Premessa
- Sezione II Licenze, abilitazioni e certificati
- Sezione III Esami di conoscenza teorica.

La *sezione I* di questo capitolo stabilisce i requisiti generali e contiene le disposizioni per la documentazione in merito al rilascio delle licenze che le autorità competenti devono mantenere.

La *sezione II* stabilisce le disposizioni aggiuntive per le licenze, le abilitazioni e i certificati. Questa sezione contiene i requisiti inerenti le procedure per il rilascio, il rinnovo ed il ripristino di una licenza, il monitoraggio degli esaminatori, informazioni specifiche per gli esaminatori, il periodo di validità delle licenze, la procedura per rilasciare nuovamente una licenza e le disposizioni per la limitazione, sospensione o revoca di una licenza, abilitazione o certificato.

La *sezione III* contiene le disposizioni per le procedure d'esame per l'esame teorico.

58. La parte AR.FCL si basa principalmente sui requisiti esistenti per le autorità inerenti le organizzazioni di addestramento e il rilascio delle licenze per l'equipaggio di volo contenuti nelle JAR-FCL. Sulla base dei commenti ricevuti e le ulteriori discussioni con gli Stati membri, la modifica più significativa risulta essere quella fatta al sistema per il monitoraggio degli esaminatori.

59. A questo capitolo sono state fatte soltanto alcune modifiche significative. Il requisito che tratta le procedure per il rilascio e il rinnovo di una licenza (AR.FCL.200) è stato modificato al fine di indirizzare l'approvazione di una licenza da parte degli esaminatori. Questo riflette meglio le modifiche già trattate nella parte FCL e permetterà alle autorità competenti di autorizzare specificamente certi esaminatori per questo compito.

La maggioranza dei commenti e delle reazioni ricevute è concentrata sulla parte AR.FCL.205 (nella sezione II) che tratta il monitoraggio degli esaminatori. L'Agenzia ha introdotto nel CRD una lista di esaminatori che deve essere stabilita dalle autorità al fine di fornire supporto alle autorità con la supervisione. Tenuto conto delle reazioni ricevute e le discussioni con gli Stati membri, l'Agenzia ha aggiunto un obbligo per le autorità di includere anche gli esaminatori certificati da un altro Stato membro ma che esercitano i propri privilegi sul loro territorio. In aggiunta, l'Agenzia ha incluso una disposizione (già stabilita nella parte JAR-FCL) che richiede alle autorità di sviluppare delle procedure per la nomina degli esaminatori per certi test di abilità.

60. Bisogna evidenziare che il compito di stabilire e pubblicare una lista di esaminatori nonché la necessità di organizzare dei briefing per gli esaminatori certificati in altri Stati membri e i corrispondenti compiti amministrativi creeranno alcuni compiti aggiuntivi per le autorità competenti.

La disposizione di fornire agli esaminatori dei criteri di sicurezza che devono essere osservati per i test di abilità e i controlli di professionalità è stata riformulata per chiarificare che essa include anche gli esaminatori certificati in un altro Stato membro. Un iter normativo futuro tratterà di nuovo questa questione dato che certi elementi di questi criteri di sicurezza saranno parte del manuale degli esaminatori, come risultato di questo iter normativo.

61. La questione principale che è stata sollevata in merito ai requisiti della sezione III riguarda la necessità di una banca domande centrale europea comune, inclusa la tabella di distribuzione delle domande e la durata dell'esame per soggetti specifici. La parte

AR.FCL.300 è stata leggermente modificata al fine di trattare alcuni errori editoriali e per chiarificare le domande in merito alla banca domande centrale europea.

62. Sulla base delle reazioni ricevute, è stato anche rivisto il formato della licenza standard, il modello 141 dell'AESA, ora all'appendice I della parte AR, e durante la fase di consultazione sono state introdotte diverse modifiche rispetto al formato della licenza nelle JAR-FCL. Alcune delle modifiche principali sono:

- formato uniforme con altre licenze europee;
- è stato aggiunto il livello e la data di validità per l'approvazione della competenza linguistica;
- maggior spazio per il rinnovo delle approvazioni della competenza linguistica;
- spazio per specifiche annotazioni sulla licenza LAPL (non in conformità all'ICAO);
- è stata aggiunta una colonna per la data del test di abilitazione strumentale; e
- è stata aggiunta la riga IVa per la data di nascita (per essere conforme all'articolo 5.1.1.2 dell'ICAO)

Successivamente, verrà dato inizio ad un ulteriore iter normativo al fine di sviluppare una lista di abbreviazioni standardizzate (per esempio, abilitazioni, categorie di aeromobili) e la loro possibile combinazione. Questa lista dovrebbe essere utilizzata per le voci della licenza e come una guida per le autorità competenti e gli esaminatori su come rilasciare/rinnovare/ripristinare le abilitazioni nella licenza.

Parte AR, capitolo CC

63. Questo capitolo integra i requisiti del capitolo GEN in merito all'attestato di equipaggio di cabina e i titolari dell'attestato. Si espande su alcuni requisiti per trattare la specificità dell'attestato di equipaggio di cabina, come previsto dall'articolo 8(4) e articolo 8(5)(e) del regolamento di base. Il capitolo contiene:

- Sezione I Attestati di equipaggio di cabina
- Sezione II Organizzazioni che forniscono addestramento all'equipaggio di cabina o che rilasciano gli attestati di equipaggio di cabina.

64. La *sezione I* tratta gli aspetti che sono direttamente connessi all'attestato di equipaggio di cabina, così come le due opzioni disponibili agli Stati membri per il suo rilascio, il formato standard AESA da utilizzare e le situazioni che possono richiedere all'autorità competente di prendere dei provvedimenti nei suoi compiti di controllo dell'attuazione applicabili alle persone.

La *sezione II* tratta il caso delle organizzazioni che possono essere approvate dall'autorità competente, soggette a certe condizioni generali, per fornire addestramento all'equipaggio di cabina, e/o per rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina. Va notato che, diversamente dalle organizzazioni di addestramento per l'equipaggio di volo, il regolamento di base non fornisce una chiara base legale all'Agenzia per specificare i criteri applicabili alle organizzazioni di addestramento per l'equipaggio di cabina. Questo è il motivo per cui i corrispondenti requisiti nazionali restano applicabili fino a che tali criteri possano essere sviluppati a livello dell'UE.

65. L'attestato di equipaggio di cabina è diverso dall'attestato di addestramento di sicurezza che è attualmente richiesto dall'UE-OPS. Come per l'UE-OPS, l'attestato deve essere posseduto da ciascun membro dell'equipaggio di cabina interessato alle operazioni di trasporto aereo commerciale. Tuttavia, contrariamente all'attestato UE-OPS, esso deve essere mantenuto e ci sono condizioni che possono richiedere che venga modificato, limitato, sospeso o revocato. I requisiti destinati ai titolari sono stati specificati in una parte CC separata.

66. L'allegato 1 e l'allegato 6 dell'ICAO non richiedono ai membri dell'equipaggio di cabina di essere titolari di un attestato, certificato o licenza. Tuttavia, diversi Stati membri hanno sviluppato tale sistema. Per esempio, diversi Stati membri dell'UE hanno dei requisiti nazionali per il rilascio delle licenze o certificazioni che integrano i requisiti minimi dell'UE-OPS; la FAA rilascia un certificato di dimostrazione della competenza agli assistenti di volo statunitensi interessati alle operazioni di trasporto aereo commerciale; la South African Civil Aviation Authority sudafricana (SACAA) richiede e rilascia le licenze dell'equipaggio di cabina.

67. Le questioni principali sollevate dalle reazioni ricevute al CRD e le corrispondenti risposte dell'Agenzia sono le seguenti:

- *Il requisito di rilasciare un attestato di equipaggio di cabina con il nuovo formato AESA*: il periodo di transizione di 18 mesi proposto inizialmente viene prolungato a 60 mesi, in linea con le licenze di pilotaggio conformi alle JAR rilasciate da uno Stato membro prima dell'8 aprile 2012 (fare riferimento al parere "Norme attuative per la qualifica dell'equipaggio di cabina interessato alle operazioni commerciali" – Regolamentazione di copertura, articolo 9b).
- *Approvazione delle organizzazioni a rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina per conto dell'autorità competente*: il compito di rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina, se così deciso da uno Stato membro, può essere condotto da un'organizzazione attraverso un'approvazione che conceda il privilegio di rilasciare tali attestati.

- *Il requisito di completare l'addestramento specifico al tipo di aeromobile prima che l'attestato di equipaggio di cabina possa essere rilasciato:* questo requisito è stato cancellato. Tuttavia, la qualificazione in corso di validità al tipo di aeromobile resta nella parte CC come una condizione per l'utilizzo dell'attestato da parte del titolare.
- *L'assenza di criteri o standard comuni a livello dell'UE per l'approvazione delle organizzazioni di addestramento per l'equipaggio di cabina, per le qualificazioni degli istruttori ed esaminatori e per i dispositivi di addestramento:* subordinatamente alla comprensione reciproca e all'accordo sulla base giuridica da parte del legislatore, l'Agenzia propone di indirizzare queste argomentazioni con un iter normativo futuro.

Parte AR, capitolo ATO

68. Il capitolo AR.ATO definisce i requisiti specifici per le autorità inerenti le organizzazioni di addestramento approvate per il rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo. Il capitolo include 1 sezione:

- Sezione I Premessa

Il capitolo AR.ATO stabilisce i requisiti complementari ai requisiti generali, come ad esempio quelli inerenti il programma di supervisione per le ATO ed il sistema di conservazione della documentazione per i dati dell'ATO. La parte AR.ATO si basa principalmente sui requisiti esistenti per le autorità inerenti le organizzazioni di addestramento e il rilascio delle licenze per l'equipaggio di volo contenuti nelle JAR-FCL. In risposta alle reazioni ottenute da alcuni soggetti interessati, l'Agenzia desidera evidenziare che in conformità alle norme ATO proposte, gli operatori di cui al regolamento di base, articolo 3(h) non sono richiesti di essere titolari di un AOC.

69. Sono state fatte soltanto alcune modifiche significative. In merito al punto AR.ATO.105, la questione principale sollevata dai soggetti interessati durante la fase consultiva consisteva nel fatto che l'utilizzo di un aeromobile d'addestramento con soltanto due posti potrebbe non permettere il campionamento dei voli d'addestramento. Ciò è stato preso in considerazione ed il testo è stato riformulato per chiarificare la questione.

Le disposizioni nel punto AR.ATO.120 in merito alla conservazione della documentazione sono state modificate al fine di chiarificare la terminologia utilizzata per l'uso dei FSTD. Si ritiene utile precisare che per i FSTD l'Agenzia ha deciso di dare inizio ad un nuovo iter normativo al fine di allineare tutte le norme attuative, i CS e i AMC con la terza edizione del documento 9625 dell'ICAO.

Nel CRD l'Agenzia ha informato i soggetti interessati del fatto che, dato che il certificato standard di approvazione delle organizzazioni dell'AESA non verrà mantenuto, dovrebbe essere sviluppato un certificato di approvazione ATO separato. La base per questo certificato era il certificato di approvazione JAA modello 153 FTO/TRTO e il certificato di approvazione AESA.147 con allegato il piano di approvazione, a cui si fa ora riferimento come "Approvazione del corso di addestramento".

In risposta ai commenti sul piano di approvazione del corso di addestramento, l'approvazione per l'ATO di utilizzare i FSTD (precedentemente "approvazione per l'utilizzatore") era stata incorporata nel modello dell'approvazione del corso allegato al certificato ATO. Questa approvazione del corso richiede che siano indicati il corso di addestramento e i FSTD corrispondenti.

Parte AR, capitolo FSTD

70. Il capitolo AR.FSTD definisce i requisiti per le autorità specifici inerenti la qualificazione degli FSTD. Il capitolo include una sezione:

- Sezione I Premessa

Il capitolo AR.FSTD descrive i compiti principali dell'autorità competente che qualifica e supervisiona l'utilizzo degli FSTD. Il capitolo descrive il procedimento per la valutazione che porta al rilascio di un certificato di qualificazione di FSTD, inclusa la procedura di valutazione iniziale e ricorrente, la composizione del gruppo di valutazione, la valutazione del sistema di monitoraggio della conformità dell'operatore di FSTD e il rilascio di un certificato di qualificazione. La sezione tratta anche le procedure da seguire in caso di modifiche ai FSTD qualificati o se lo standard richiesto per la qualificazione non possa essere mantenuto dall'operatore.

La parte AR.FSTD si basa su JAR-FSTD A ed H e le JIP per JAR-STD (incluse negli elementi esplicativi ed amministrazione delle JAA, sezione sei: Dispositivi di *addestramento* (STD), parte seconda: Procedure). Non ci sono delle differenze significative o nuovi compiti per le autorità competenti rispetto ai regolamenti precedenti.

È stata aggiunta una tabella al "Certificato di qualificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD)" che indica le considerazioni in merito all'addestramento, al test e ai controlli per abilitare il titolare del certificato di qualificazione a fornire a ciascun utilizzatore del dispositivo le informazioni approvate dall'autorità competente qualificante.

Parte AR, capitoli AeMC e MED

71. I capitoli AR.MED e AR.AeMC definiscono i requisiti specifici in merito alla certificazione aeromedica, che integrano i requisiti generali della parte AR, capitolo GEN. I capitoli AR.AeMC e AR.MED, insieme al capitolo OR.AeMC, forniscono i sistemi normativi per la certificazione degli AeMC e degli esaminatori aeromedici (AME), la notifica dei medici generali (GMP) e la certificazione medica dei piloti.

Il capitolo AR.AeMC si compone di soltanto una sezione - "Premessa".

Il capitolo AR.MED si compone di tre sezioni:

- Sezione I Premessa
- Sezione II Esaminatori aeromedici
- Sezione III Certificazione medica

Il capitolo AR.AeMC include il formato standard per il piano di approvazione per i centri aeromedici. Il capitolo AR.MED introduce anche il certificato AeMC e il certificato medico AESA standard per i piloti.

72. Per quanto riguarda i certificati AeMC non è stata sollevata alcuna problematica. La questione principale nel capitolo MED riguarda il paragrafo AR.MED.150 "Conservazione della documentazione": le autorità competenti della maggior parte degli Stati membri manterranno la documentazione medica di tutti i piloti ai quali era stata rilasciata la licenza da tale autorità (autorità competente al rilascio delle licenze). La direttiva europea sulla protezione dei dati viene implementata in maniera molto diversa dagli Stati membri e quindi il rilascio della documentazione medica verrà trattato diversamente nei vari paesi europei. Quindi le reazioni richiedenti il rilascio della documentazione medica senza la rimozione dei dati identificativi del pilota agli istituti di ricerca, alla direzione dell'autorità competente, agli enti investigativi (incidenti, sicurezza, polizia) e "in ogni altra circostanza in cui venga richiesto dal diritto nazionale" non sono state aggiunte alle norme attuative ma saranno incluse in un AMC. In questo modo viene data flessibilità agli Stati membri di applicare la normativa nazionale sulla protezione dei dati. Tuttavia, il paragrafo è stato modificato e sono state incluse le reazioni riguardanti il rilascio della documentazione medica per una revisione medica per il rilascio di un certificato medico (al consiglio di revisione medica, agli specialisti medici interessati alla valutazione). Questi documenti sono necessari per prendere una decisione in merito all'idoneità medica, che è la ragione principale per le autorità competenti di mantenere la documentazione medica.

73. Le reazioni di uno Stato membro in merito a diversi paragrafi (AR.MED 120, 125, 150, 315 e 325) riguardava la partecipazione dell'autorità competente/ispettore medico nel processo di certificazione medica di un pilota individuale, e sul fatto che, a seguito di un esame e valutazione aeromedica, l'AME deve inoltrare la completa relazione dell'esame medico di tutti i piloti all'autorità dove il pilota mantiene la propria licenza (autorità competente al rilascio delle licenze). Il motivo di queste reazioni consiste nella posizione di quello Stato membro in merito al fatto che la documentazione medica dovrebbe essere inoltrata all'autorità competente e l'idoneità non dovrebbe essere valutata dall'ispettore medico dell'autorità competente dove il pilota mantiene la propria licenza (autorità competente al rilascio delle licenze) ma soltanto da un AME o AeMC. Non sono state fatte alcune modifiche al testo in quanto questa questione è stata risolta nella parte MED e sono necessarie delle norme per i rimanenti Stati membri.

74. L'appendice VI alla parte AR contiene il formato del certificato medico per i piloti e la sua descrizione. La voce 13 della descrizione ed il campo X nel formato di certificazione sono stati modificati in quanto il certificato medico non può essere firmato dal GMP o dall'ispettore medico in tutti gli Stati membri. Il campo a pagina 4 del certificato che contiene le informazioni per l'AME sulle date dei test "più recenti" e "prossimi" (ECG,

audiogramma e oculistica) è stato rimosso su richiesta di uno Stato membro e lo spazio è stato utilizzato per incollare il campo MED.A.020. L'inclusione della dicitura "MED.A.020 Diminuzione dell'idoneità fisica" sul certificato medico era stata richiesta da diversi Stati membri. L'Agenzia è del parere che un certificato medico serve per fornire la prova che il pilota ha superato il rilevante esame e valutazione aeromedica ed è stato giudicato idoneo al volo e non per informare il pilota in merito ai suoi obblighi nel caso di diminuzione dell'idoneità fisica. Tuttavia, la reazione è stata accettata in quanto non rappresenta una questione di sicurezza e sembra essere importante per diversi Stati membri.

75. Le reazioni che richiedono di muovere delle voci dalla parte AR.MED alla parte AR.GEN e dalla parte OR.AeMC alla parte OR.GEN non sono state accettate a causa della riverticalizzazione della struttura normativa. In conformità alla nuova struttura sarà di fatto necessario muovere o copiare dei paragrafi dalla parte AR.GEN alla parte AR.MED.

VII. Relazione Parte OR

Premessa

76. La parte OR, come proposta in questo parere, è composta da quattro capitoli, che sono ulteriormente divisi in sezioni, contenenti i requisiti per le autorità sia generali che specifici del settore per i diversi tipi di organizzazioni:

- parte AR capitolo GEN, requisiti generali, integrati da:
 - parte OR capitolo ATO, requisiti specifici per le organizzazioni di addestramento approvate;
 - parte OR capitolo FSTD, requisiti specifici per le organizzazioni che operano FSTD e per la qualificazione di FSTD; e
 - parte OR capitolo AeMC, requisiti specifici inerenti i centri aeromedici.

Il capitolo OR.FSTD, che non era incluso nel CRD, incorpora le norme attuative che erano precedentemente incluse come sezione III del capitolo ATO. Questa modifica nella struttura indirizza il fatto che non tutti gli operatori di FSTD sono delle organizzazioni di addestramento approvate.

La parte OR, capitolo GEN, come proposto con il presente parere, include due sezioni:

- Sezione I Premessa
- Sezione II Sistema di gestione.

Il capitolo GEN della parte OR definisce i requisiti che sono comunemente applicabili a tutte le organizzazioni nel settore del personale di bordo e delle operazioni. Questi requisiti sviluppano le raccomandazioni principali sulla "Consistenza delle approvazioni delle organizzazioni" (COra) e gli standard dell'ICAO relativi ai sistemi di gestione della sicurezza (SMS). Tali requisiti integrano i requisiti per le autorità sulle condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca di certificati e approvazioni.

77. Il testo proposto in questo parere riflette le modifiche effettuate alla proposta iniziale dell'Agenzia (come pubblicato nell'NPA 2008-22c), nonché ulteriori modifiche effettuate a seguito dell'analisi e della valutazione delle reazioni fatte al CRD. L'NPA 2009-02c conteneva i requisiti per le organizzazioni specifici alle operazioni (parte OR, capitolo OPS). Questi requisiti verranno inclusi nel primo parere sulle operazioni di volo che verrà pubblicato.

Consultazione

78. Il paragrafo 23 di questa nota esplicativa contiene delle informazioni generali sulle reazioni fatte ai CRD alla parte AR e parte OR. La tabella seguente mostra le distribuzioni delle 490 reazioni ricevute alla parte OR (CRD 2008-22c e 2009-02c), delle quali 1/3 sono state fatte ai metodi accettabili di rispondenza (AMC) e agli elementi esplicativi (GM) e 2/3 alle norme attuative.

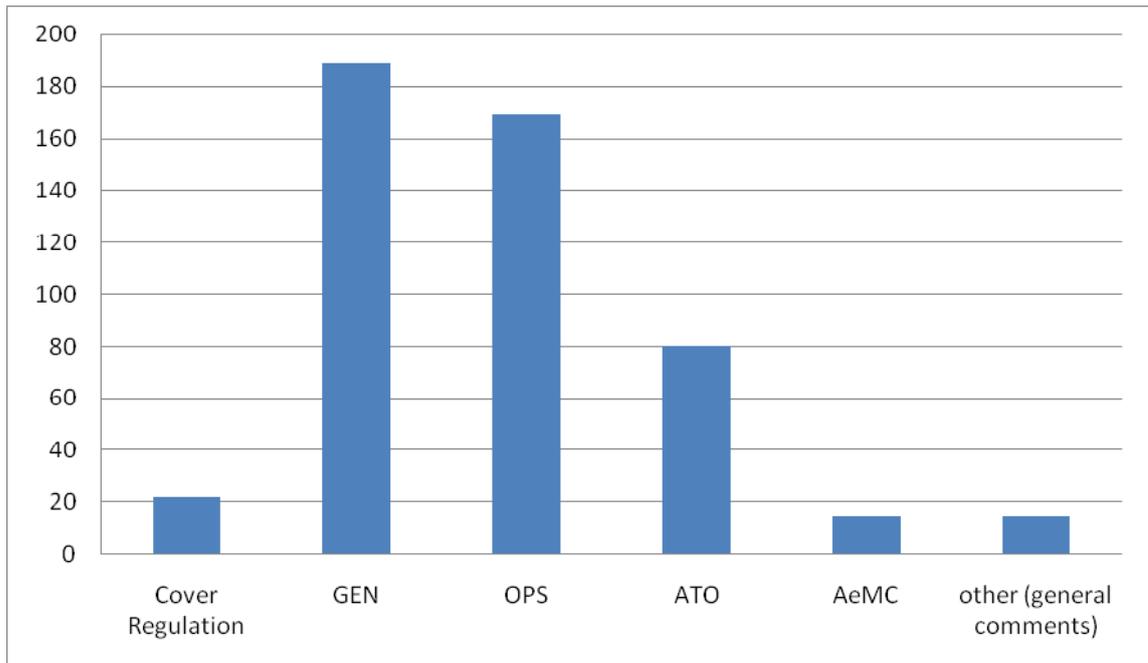


Diagramma 3: Reazioni alla parte OR – distribuzione

ORIGINALE EN	TRADUZIONE IT
Cover Regulations	Regolamentazioni di copertura
GEN	GEN
OPS	OPS
ATO	ATO
AeMC	AeMC
other (general comments)	altro (commenti generali)

79. Il diagramma seguente fornisce un'indicazione dell'origine delle reazioni. Prendendo in considerazione il fatto che le reazioni che hanno origine dalle associazioni rappresentanti l'industria vengono generalmente inoltrate per conto dei loro membri individuali, si può assumere che in questo diagramma la quota totale dell'industria è sottorappresentata.

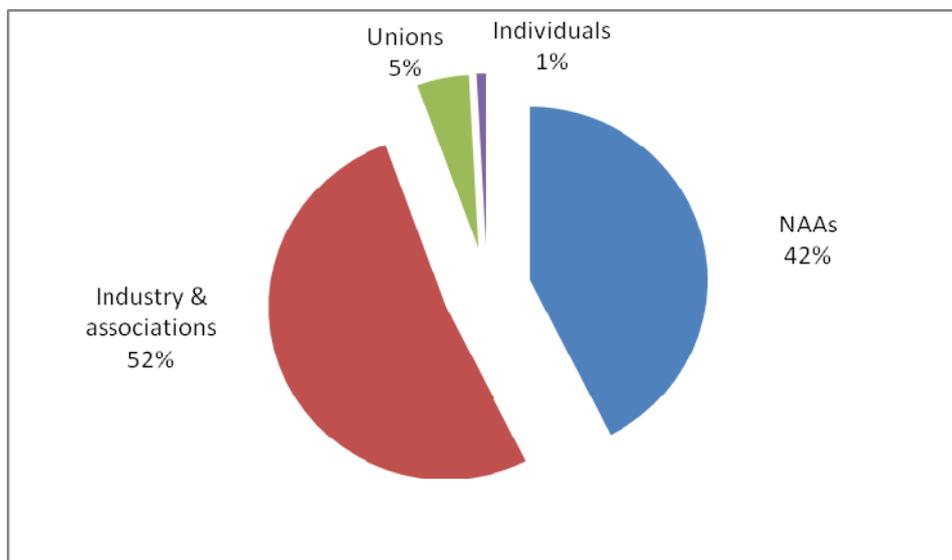


Diagramma 4: Reazioni alla parte OR – origine

ORIGINALE EN	TRADUZIONE IT
Unions	Unioni
Individuals	Persone fisiche
NAAAs	NAA
Industry & associations	Industria e associazioni

Le questioni principali sollevate nelle reazioni al CRD vengono trattate ai paragrafi seguenti.

Campo di applicazione ed applicabilità

80. La parte OR, come proposta con il presente parere, è applicabile all'approvazione e alla continua supervisione delle organizzazioni di addestramento approvate e ai centri aeromedici, alla qualificazione di FSTD e alla continua conformità ai requisiti applicabili alle organizzazioni certificate e ai titolari dei certificati della qualificazione di FSTD. Il capitolo GEN della parte OR definisce i requisiti che sono comunemente applicabili a tutte le organizzazioni certificate e ai titolari dei certificati FSTD²⁸ nel settore del rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo e delle operazioni. Tali requisiti integrano le disposizioni della parte AR per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione e la revoca di certificati e approvazioni. La parte OR definisce anche i requisiti comuni del sistema di gestione che includono il monitoraggio della conformità e la gestione della sicurezza.

Regolamentazione di copertura - questioni rilevanti per la parte OR

81. La regolamentazione di copertura include una proposta per le disposizioni transitorie e per le deroghe, al fine di considerare in modo specifico le nuove disposizioni in merito ai sistemi di gestione delle organizzazioni regolamentate, come indicato al punto OR.GEN.200. Tali disposizioni implementano i principi della gestione della sicurezza adottati dall'ICAO, che conferisce loro lo stato di nuovi requisiti, sebbene i requisiti attualmente applicabili agli Stati membri dell'AESA già implementano alcune di tali disposizioni. In particolare, i sistemi di gestione della qualità (QMS) e garanzia di qualità (QA) sono stati già implementati per molti anni dagli operatori soggetti alle UE-OPS e dalle organizzazioni di addestramento approvate in conformità alle disposizioni JAR-FCL. Per esempio, gli operatori del trasporto aereo commerciale (CAT), in applicazione dell'UE-OPS 1.037, svolgono già diverse attività che sono necessarie ai fini della gestione della sicurezza.

82. Tenendo conto di quanto precede, l'Agenzia considera che le organizzazioni che soddisfano i requisiti UE-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL o JAR-STD dovrebbero beneficiare dalla continua validità dei loro certificati delle organizzazioni a seguito della data di applicabilità del nuovo regolamento ("anteriorità"), dato che queste organizzazioni dovrebbero essere in grado di implementare i rimanenti requisiti del sistema di gestione senza un onere aggiuntivo significativo. Va considerato che la conformità a quegli elementi richiederà ancora che le corrispondenti responsabilità, funzioni e procedure siano attuate non appena le nuove norme diventano applicabili. Tuttavia, può essere dimostrato che tutti i processi interessati siano efficaci soltanto dopo un certo tempo, quando saranno stati raccolti dati sufficienti per svolgere una gestione del rischio sicurezza efficace.

83. Nell'NPA 2008-22 è stato presentato un piano di implementazione del sistema di gestione della sicurezza (SMS). Tale piano è stato revocato nella versione finale della normativa proposta, in quanto costituiva una disposizione non permanente. Il piano suggeriva che il sistema di gestione della sicurezza poteva essere implementato in un periodo di 2 anni.

²⁸ I titolari di un certificato di qualificazione di FSTD devono implementare un sistema di gestione in conformità alla parte OR, al fine di mantenere la validità del/dei loro certificato/i di qualificazione di FSTD.

Durante il processo di consultazione non è stato espresso alcun commento a riguardo di questa proposta. L'Agenzia ritiene quindi che questo è stato considerato un periodo adeguato e propone che venga concesso un periodo di 2 anni per chiudere i possibili risultati di livello 2 che possano derivare dalle differenze con le nuove disposizioni. Considerando le preoccupazioni espresse da alcuni degli Stati membri, l'Agenzia ha rimosso la proposta fatta all'articolo 7 della parte OR Regolamentazione di copertura pubblicata con il CRD, che era per un piano di implementazione di un sistema di gestione da concordare tra l'organizzazione e l'autorità competente. Si può assumere che la promozione dell'implementazione di un sistema di gestione della sicurezza da parte degli Stati membri sia parte dell'implementazione dei loro programmi di sicurezza nazionali.

84. Quando la norma diventa applicabile, la conformità deve essere assicurata. Tuttavia, dovrebbe essere permesso del tempo per implementare un sistema con lo scopo di monitorare la conformità e documentare le procedure applicabili, inclusa la nomina del personale necessario. Pertanto, alle organizzazioni che non possono beneficiare dall'utilizzo di un QMS preesistente, in particolare se saranno soggette all'obbligo della certificazione per la prima volta, dovrebbe essere garantito del tempo sufficiente per implementare i nuovi requisiti del sistema di gestione. L'Agenzia propone quindi che gli Stati membri possano scegliere di posticipare l'applicabilità per quelle organizzazioni non trattate dalle JAR applicabili in precedenza. Quindi, l'applicazione della norma per le organizzazioni di addestramento che non sono attualmente soggette ad un obbligo di certificazione in conformità alle JAR-FCL ("strutture autorizzate") potrebbe essere posticipata fino a 3 anni.
85. Infine, l'Agenzia propone una deroga generale di 6 mesi per le ATO e i AeMC conformi alle JAR al fine di considerare gli effetti della decisione di cambiare la struttura normativa. Questa modifica alla struttura normativa provocherà delle modifiche ai riferimenti normativi individuali, nonché certi adattamenti ai contenuti normativi derivanti dalla distribuzione della parte AR e della parte OR in ciascun regolamento tecnico.
86. I provvedimenti transitori proposti all'articolo 10 sono riassunti nella tabella seguente:

Articolo	Argomento	Descrizione
10(2)(a)	Organizzazioni di addestramento approvate e centri aeromedici conformi alle JAR	Gli Stati membri possono scegliere di non applicare le disposizioni della parte AR e della parte OR fino a non più tardi dell' 8 ottobre 2013
10(2)(b)	Organizzazioni di addestramento che forniscono l'addestramento solo per la licenza di pilota per aeromobili leggeri, la licenza di pilota privato, la licenza di pilota di pallone o la licenza di pilota di aliante	Gli Stati membri possono scegliere di non applicare le disposizioni della parte AR e della parte OR fino a non più tardi dell' 8 aprile 2015
10(2)(c)	Organizzazioni di addestramento che forniscono l'addestramento per le abilitazioni alle prove in volo in conformità al punto FCL.820	Gli Stati membri possono scegliere di non applicare le disposizioni della parte AR e della parte OR fino a non più tardi dell' 8 aprile 2015 (per allinearla alla parte FCL)
10(2)(d)	I titolari di certificati FSTD che non sono un'organizzazione di addestramento approvata	Gli Stati membri possono scegliere di non applicare le disposizioni della parte OR.GEN.200 (a)(3) fino a non più tardi dell' 8 aprile 2015

Tabella 3: Panoramica delle deroghe proposte

Definizioni rilevanti per la parte OR

87. La definizione di "luogo principale dell'attività" per la determinazione dell'autorità competente è ora allineata alla definizione nel regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione)²⁹, che corrisponde anche a quella adottata dal regolamento (CE) n. 2042/2003 come modificato dal regolamento (CE) n. 127/2010³⁰. Questo soddisfa il fatto che i vettori aerei autorizzati necessitano di essere approvati in conformità al capitolo G dell'allegato I al regolamento (CE) n. 2042/2003 "parte M" come parte del loro AOC. La definizione assume che le funzioni finanziarie principali e il controllo operativo di un'organizzazione siano situate nello stesso Stato membro. L'Agenzia, sebbene riconosca i benefici dell'adozione di definizioni comuni per regolamenti differenti, è del parere che la definizione presa dal regolamento (CE) n. 1008/2008 creerà dei problemi di implementazione. L'Agenzia raccomanda quindi una revisione di questa definizione per tutti i regolamenti dell'AESA interessati, inclusi i regolamenti sull'aeronavigabilità. Questa revisione dovrebbe considerare l'ubicazione della direzione tecnica dell'organizzazione in merito all'attività approvata di cui al regolamento di base e alle sue norme attuative come il criterio principale per determinare il luogo principale dell'attività di un'organizzazione, con lo scopo di determinare l'autorità competente.

Parte OR, capitolo GEN, sezione I - Premessa

88. Le norme attuative della sezione I contengono dei requisiti generali per le organizzazioni nel settore sia delle operazioni che del rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo, in particolare in merito alla certificazione iniziale e alla supervisione. Queste formano la controparte ai corrispondenti requisiti delle autorità nella parte AR, capitolo GEN, sezioni I e III. Si basano sui requisiti di alto livello forniti nel regolamento di base. In linea con le modifiche effettuate alla parte AR.GEN, sono stati aggiunti due nuovi paragrafi per introdurre i requisiti per le organizzazioni in merito alle azioni da intraprendere per una reazione immediata ad un problema di sicurezza (OR.GEN.155), nonché in merito alla segnalazione di eventi (OR.GEN.160). La nuova parte OR.GEN.155 introduce il requisito per le organizzazioni di conformarsi alle direttive sull'aeronavigabilità e sulla sicurezza rilasciate dall'Agenzia, quest'ultima derivante dall'iter normativo 21.039 "Dati di idoneità operativa".

²⁹ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione). (Testo rilevante ai fini del SEE) *GU L 293 del 31.10.2008, da pag. 3 a pag. 20.*

³⁰ Regolamento (UE) n. 127/2010 della Commissione del 5 febbraio 2010 che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 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 (Testo rilevante ai fini del SEE); *GU L 40 del 13.02.10, da pag. 4 a pag. 50.*

Rif. parte OR	Titolo	AR corrispondenti
OR.GEN.105	Autorità competente	n/d
OR.GEN.115	Richiesta di un certificato dell'organizzazione	AR.GEN.310(a)
OR.GEN.120	Metodi di rispondenza	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Condizioni di approvazione e privilegi di un'organizzazione	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.130	Modifiche alle organizzazioni	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Validità continua	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.140	Accesso	Regolamentazione di copertura Articolo 4(5)
OR.GEN.150	Risultati	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Reazione immediata ad un problema di sicurezza	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Segnalazione di eventi	AR.GEN.135

Tabella 4: Corrispondenza tra la parte AR.GEN e la parte OR.GEN

89. Il punto OR.GEN.115 definisce il processo di richiesta per un certificato dell'organizzazione. Considerando i commenti all'NPA da parte dei soggetti interessati, la proposta per un certificato dell'organizzazione singolo fatto con l'NPA 2008-22c non è stata mantenuta e allo stesso tempo non viene proposto alcun modello di richiesta standard con la parte OR. Per quanto riguarda quest'ultimo punto, gli Stati membri hanno espresso delle preoccupazioni sugli impatti che l'imposizione di un modello di richiesta standard potrebbe avere sui diversi sistemi amministrativi già esistenti sotto le norme applicabili allo stato attuale. In merito al concetto di "certificato singolo", l'Agenzia considera che i suoi obiettivi principali possono essere raggiunti senza l'imposizione del rilascio di un certificato dell'organizzazione singolo: il certificato, che è soltanto "l'attestato" del processo di certificazione, può essere nella forma di un documento singolo o diversi documenti. L'aspetto principale è quello di garantire che le autorità competenti possano svolgere la supervisione nel modo più efficiente possibile per le organizzazioni titolari di approvazioni multiple³¹. A tal riguardo, i requisiti comuni per i sistemi di gestione applicabili a tutti i tipi di organizzazioni sono essenziali.
90. Il punto OR.GEN.120 definisce il processo per l'approvazione di metodi alternativi di rispondenza, che si applica alle organizzazioni titolari di un certificato di cui alla parte OR, incluse le organizzazioni approvate e i titolari del certificato di qualificazione di FSTD. Durante il processo di consultazione sono state manifestate delle preoccupazioni sui metodi alternativi di rispondenza utilizzati dalle organizzazioni soggette soltanto ad un obbligo di dichiarazione. L'Agenzia nota che non c'è una base legale nel regolamento di base per imporre a tali organizzazioni di seguire lo stesso processo di approvazione per i metodi alternativi di rispondenza come per le organizzazioni certificate. Un'approvazione per i metodi alternativi di rispondenza può esistere soltanto se allegata ad un certificato o ad un'approvazione, dove tali metodi di rispondenza sono poi considerati parte della base per concedere l'approvazione. Tuttavia, per le organizzazioni soggette ad un obbligo di dichiarazione, il processo di approvazione si applica ai metodi di rispondenza alternativi

³¹ I criteri per "accreditare" le voci di verifica per la supervisione delle organizzazioni titolari di più di un'approvazione saranno forniti con i metodi accettabili di rispondenza (AMC) al punto AR.GEN.305.

ad un AMC direttamente in merito a ogni approvazione specifica di cui tali organizzazioni possano essere titolari sotto la parte SPA. In merito alla possibilità per le organizzazioni professionali o gli enti rappresentanti dei soggetti interessati che non sono titolari di un certificato dell'organizzazione di cui al regolamento di base e le sue norme attuative, di utilizzare i metodi alternativi di rispondenza, non c'è alcuna necessità per tali organizzazioni di richiedere un'approvazione di tali metodi alternativi, purché non siano soggette a nessun obbligo di conformità di cui al regolamento di base e le sue norme attuative.

In risposta alle reazioni avanzate dai soggetti interessati dell'industria, l'Agenzia lancerà un iter normativo aggiuntivo per fornire una metodologia su come dimostrare che l'obiettivo di sicurezza della norma attuativa sia soddisfatto quando si richiede l'approvazione dei metodi alternativi di rispondenza.

91. Al punto OR.GEN.130 "Modifiche alle organizzazioni soggette alla certificazione" viene ulteriormente specificato il tipo di modifiche che richiedono una previa approvazione in merito al sistema di gestione dell'organizzazione, al fine di alleviare l'onere sulle organizzazioni e sulle autorità: in termini di sistema di gestione, le modifiche che richiedono una previa approvazione vengono ora definite più specificamente come quelle riguardanti le linee di responsabilità e/o le politiche di sicurezza. La proposta dell'Agenzia per il punto OR.GEN.130, insieme alle corrispondenti disposizioni AR, sebbene non differisca nella sostanza dai concetti dell'"approvazione indiretta" o "modifiche accettabili dall'autorità competente", fornisce della flessibilità: al momento della certificazione iniziale, un'organizzazione può decidere con la sua autorità competente in merito al campo di applicazione delle modifiche che non richiedono una previa approvazione, entro i limiti indicati dal punto OR.GEN.130. Con il "maturare" dell'organizzazione, il campo di applicazione di tali modifiche può essere esteso, sempre che rimangano nei limiti indicati a livello della norma attuativa.
92. Diverse autorità competenti degli Stati membri hanno espresso dei commenti sul concetto di validità illimitata dei certificati, avanzando delle preoccupazioni circa una possibile mancanza di controllo effettivo con dei certificati senza scadenza. L'Agenzia nota che la validità illimitata dei certificati è ora largamente accettata nel settore dell'aeronavigabilità. La continua validità dei certificati dell'organizzazione è soggetta ad una continua supervisione da parte dell'autorità competente. La proposta dell'Agenzia promuove un processo continuo di monitoraggio attraverso dei controlli, verifiche e ispezioni ad intervalli determinati sulla base dei risultati di supervisione passati e prendendo in considerazione gli elementi di rischio. Nel caso in cui i certificati avessero validità limitata, le autorità competenti possono tendere a ritardare i controlli e le ispezioni fino a poco prima della scadenza del certificato. La parte AR fornisce gli elementi necessari per le autorità competenti ad intraprendere delle azioni su un certificato in qualsiasi momento, se richiesto, in caso di risultati che possano mettere seriamente a repentaglio la sicurezza. Inoltre, gli Stati membri possono intraprendere delle azioni coercitive applicando penali, come indicato nelle loro norme nazionali che implementano l'articolo 68 del regolamento di base.
93. Viene inclusa una nuova norma attuativa, OR.GEN.160 "Segnalazione di eventi" per definire i requisiti di segnalazione, inclusa la segnalazione all'organizzazione responsabile per la progettazione dell'aeromobile, per tutte le organizzazioni soggette alla parte OR. Il testo si basa sui requisiti esistenti nelle norme sull'aeronavigabilità. Gli eventi da segnalare sono quelli che mettono effettivamente in pericolo le operazioni in sicurezza dell'aeromobile, rispetto ai pericoli per la sicurezza aerea che devono essere gestiti come parte dello schema interno di segnalazione degli eventi, trattato dal punto OR.GEN.200(a)(3). I requisiti sono stati rivisti al fine di considerare le reazioni al CRD: le segnalazioni iniziali, che devono essere presentate entro 72 ore dall'organizzazione che identifica l'evento, non necessitano di contenere i dettagli delle azioni che l'organizzazione intende prendere per prevenire la ricorrenza, in quanto il determinare tali azioni può richiedere più tempo.

Parte OR, capitolo GEN, sezione II - Sistema di gestione

94. L'Agenzia propone di dedicare una sezione specifica dei requisiti generali per le organizzazioni a quelli inerenti i sistemi di gestione delle organizzazioni. Questi requisiti originano principalmente da quelli già esistenti negli standard applicabili, come le JAR. Includono la necessità di avere del personale qualificato ed in particolare delle persone specifiche responsabili di garantire che l'organizzazione soddisfi i requisiti applicabili. I requisiti esistenti includono anche la necessità di avere delle strutture idonee per svolgere i compiti richiesti e la necessità di tenere traccia di tutte le attività svolte in conformità alle norme applicabili.
95. Questa sezione specifica è anche il posto giusto per implementare gli standard dell'ICAO sui sistemi di gestione della sicurezza (SMS)³². L'Agenzia crede che questi non dovrebbero essere implementati attraverso un requisito aggiuntivo per il sistema di gestione sovrapposto alle norme esistenti, sia inerenti gli aspetti economici che di qualità o ogni altro aspetto di un'organizzazione. L'imposizione di un sistema di gestione della sicurezza separato dagli altri potrebbe essere percepito come un puro requisito prescrittivo aggiuntivo, con il rischio che le organizzazioni potrebbero cercare di soddisfare la loro autorità competente mostrando di avere aggiunto nella loro organizzazione tutti gli elementi prescrittivi richiesti. Ciò non fornirebbe supporto all'implementazione delle norme basate sui risultati, come adottato dall'ICAO per facilitare l'implementazione dei principi dei sistemi di gestione della sicurezza (SMS).
96. L'Agenzia propone invece di elencare gli elementi che le organizzazioni devono trattare. I requisiti proposti si basano quindi sull'idea che la sicurezza, nonché la conformità con le norme, dovrebbe essere una preoccupazione per tutto il personale e per le attività dell'organizzazione. I requisiti sono quindi presentati in modo tale da permettere all'organizzazione di applicarli nel modo che ritiene opportuno, prendendo in considerazione il suo modello commerciale. In particolare, i requisiti permetterebbero l'implementazione di un sistema di gestione integrato dove la sicurezza è un parametro da tenere in considerazione con ogni decisione, piuttosto che una giustapposizione dei sistemi di gestione. La gestione integrata permette ai dirigenti di riconoscere e prendere in considerazione tutte le influenze significative sulle loro organizzazioni, come la direzione strategica dei loro affari, la legislazione e gli standard rilevanti, le politiche interne e la cultura, i rischi e i pericoli, i requisiti delle risorse e le necessità di chi può essere interessato dalle operazioni dell'organizzazione.
97. In termini di sistemi di qualità, l'Agenzia propone di mantenere ciò a cui il regolatore è davvero interessato quando richiede alle organizzazioni di implementare un sistema di qualità: conformità alle norme. Infatti, un sistema di qualità può essere utilizzato per soddisfare differenti gruppi di requisiti. L'Agenzia ritiene che sia necessario richiedere semplicemente di monitorare la conformità come parte dei requisiti del sistema di gestione. I requisiti proposti offrono perciò la possibilità di implementare gli standard dei sistemi di gestione della sicurezza (SMS) dell'ICAO, senza obbligare all'organizzazione di alterare il suo modello commerciale.
98. Sebbene differenti nella dicitura, non solo i requisiti proposti sono conformi all'ICAO, ma la proposta dell'Agenzia può anche essere un modello che l'ICAO potrà seguire. Infatti, la 37^a Assemblea dell'ICAO, tenutasi nei mesi di settembre/ottobre 2010, ha confermato la creazione di un nuovo allegato riguardante la gestione della sicurezza. L'allegato conterrà gli standard inerenti il programma di sicurezza richiesti dalle autorità e può contenere gli standard generali dei sistemi di gestione della sicurezza applicabili a tutte le organizzazioni, seguendo quindi l'approccio sistemico globale proposto dall'AESA nel suo NPA sui requisiti per le autorità e per le organizzazioni. I requisiti del sistema di gestione,

³² Allegato 1 ICAO, appendice 4 / allegato 6 ICAO, appendice 7 "Quadro per i sistemi di gestione della sicurezza".

come proposto, vanno bene a varie organizzazioni, qualunque sia la loro dimensione, la natura o complessità delle attività e qualunque sia il modello commerciale che desiderano applicare, garantendo quindi la loro applicazione proporzionata.

99. L'Agenzia propone anche che, nel caso in cui un'organizzazione dovesse dare in appalto parte delle sue attività soggette ai requisiti attuali proposti, dovrebbe mantenere le responsabilità della conformità alle norme applicabili. Ciò è necessario per garantire che le organizzazioni rimangano pienamente responsabili per quelle attività che non sono soggette a certificazione.
100. Si propone di applicare i requisiti del sistema di gestione a tutte le organizzazioni trattate da questi requisiti per l'organizzazione proposti. Durante la stesura dei requisiti del sistema di gestione, l'Agenzia ha controllato cosa fosse già applicabile alle organizzazioni per l'aeronavigabilità iniziale e continua al fine di controllarne la compatibilità, mantenendo la dicitura delle norme già applicabili, ove possibile. Tuttavia, l'Agenzia intende proporre in futuro delle norme che implementino gli standard dei sistemi di gestione della sicurezza dell'ICAO per altri tipi di organizzazioni. Per quanto possibile, l'Agenzia si sforzerà di mantenere i requisiti il più possibile simili a quelli proposti nei requisiti per le organizzazioni. Questo faciliterà un'implementazione semplificata degli standard dell'ICAO, in particolare per quelle organizzazioni per le quali le attività includono diversi settori aeronautici.
101. Se necessario, i requisiti del sistema di gestione sono integrati dai corrispondenti requisiti per tipi specifici di organizzazioni al fine di non cambiare i requisiti che sono attualmente seguiti da questi tipi specifici di organizzazioni (per esempio, riguardanti una durata di archiviazione già concordata).
102. Durante la stesura dei requisiti proposti, l'Agenzia ha cercato di garantire la consistenza tra i requisiti applicabili ai vari tipi di organizzazioni. L'Agenzia ha quindi studiato i requisiti indicati nelle JAR-FCL 1, 2 e 3, nelle UE-OPS, nei AMC e GM delle JAR-OPS 1 e JAR-OPS 3. Tali standard contenevano i requisiti che le organizzazioni devono seguire nell'ambito dei requisiti per le organizzazioni proposti. L'Agenzia, al fine di assicurare un livello di consistenza generale, ha poi studiato i corrispondenti requisiti forniti nelle norme attuative già applicabili alle organizzazioni di aeronavigabilità. L'Agenzia ha poi proposto, nel suo NPA, la dicitura che sembrava andare meglio a tutte le organizzazioni, integrandola, quando necessario, con i requisiti per tipi specifici di organizzazioni.
103. L'Agenzia ha integrato queste norme proposte con altre norme basate su standard ICAO che non erano state introdotte negli standard elencati al paragrafo precedente. Questo è per esempio il caso dei requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza dell'ICAO.
104. Durante la fase di consultazione, l'Agenzia ha spiegato ampiamente il processo seguito per arrivare ai requisiti proposti del sistema di gestione. I commenti iniziali dei soggetti interessati hanno mostrato che le norme proposte non erano state pienamente comprese. L'Agenzia, assistita dal gruppo di revisione, ha quindi rivisto il testo proposto con un'ottica di migliorare la sua chiarezza.
105. A tal riguardo, l'Agenzia ha fornito dei dettagli nel CRD su come gli standard del sistema di gestione della sicurezza dell'ICAO sono stati trascritti in queste norme. L'intenzione era quella di rispondere alle preoccupazioni che l'Agenzia aveva proposto dei requisiti che differivano dagli standard dell'ICAO. Dalle reazioni ricevute, l'Agenzia ha realizzato che ciò era ampiamente apprezzato e generalmente compreso. In particolare, i soggetti interessati hanno realizzato che l'Agenzia intende proporre in futuro nuovi AMC per aiutare i soggetti interessati a svolgere i processi necessari previsti per la gestione della sicurezza. Per esempio, dal momento che l'Agenzia collabora con le maggiori autorità e l'ICAO su come misurare i risultati sulla sicurezza, proporrà dei AMC o GM per verificare l'efficacia delle azioni intraprese per mitigare i rischi, in conformità ai requisiti corrispondenti.
106. L'Agenzia ha anche trovato interessante il fatto che alcuni soggetti interessati hanno richiesto di andare oltre nella direzione delle norme basate sui risultati. Tuttavia,

L'Agenzia ritiene che non sarebbe a questo punto saggio proporre delle norme pienamente basate sui risultati e che un miglioramento continuo delle norme, consistente con il progresso fatto a livello delle organizzazioni, faciliterà il percorso verso le norme basate sui risultati.

107. L'Agenzia è anche consapevole del fatto che alcune questioni richiederanno degli studi aggiuntivi, sia da parte dell'Agenzia che dell'ICAO. Questo è il caso delle interfacce tra i sistemi di gestione della sicurezza. L'Agenzia è d'accordo con i soggetti interessati sul fatto che le organizzazioni non dovrebbero gestire la sicurezza separatamente, ma in coordinamento con le altre organizzazioni con le quali sono connesse. Per esempio, una gestione della sicurezza efficace da parte di un operatore aeroportuale implica un coordinamento appropriato con gli operatori aerei e i fornitori del servizio di navigazione aerea che utilizzano i servizi aeroportuali. L'Agenzia intende quindi proporre una norma per indirizzare questa questione in futuro. A tal fine, l'Agenzia utilizzerà l'esperienza dei gruppi di regolamentazione impegnati con le norme attuative per gli aeroporti.

Parte OR, capitolo ATO

108. Il capitolo OR.ATO definisce i requisiti per le organizzazioni specifici per le ATO nel campo del rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo, integrando i requisiti del capitolo GEN. È composto di quattro sezioni, strutturate come segue:

- Sezione I Requisiti generali;
- Sezione II Requisiti aggiuntivi per le ATO che forniscono l'addestramento per CPL, MPL e ATPL e le abilitazioni e certificati associati;
- Sezione III Requisiti aggiuntivi per le ATO che forniscono dei tipi specifici di addestramento
 - Capitolo 1: Corsi a distanza;
 - Capitolo 2: Addestramento zero flight time;
 - Capitolo 3: Corsi MPL; e
 - Capitolo 4: Addestramento alle prove in volo.

109. La *sezione I* del capitolo OR.ATO stabilisce i requisiti generali per le organizzazioni che forniscono l'addestramento per le licenze di pilotaggio, abilitazioni e certificati. Questa sezione contiene le disposizioni sulla richiesta per il rilascio di un certificato, i requisiti per il personale per un'organizzazione di addestramento approvata (ATO), un programma di addestramento, l'addestramento e il manuale operativo, l'aeromobile e gli aeroporti da utilizzare per l'addestramento e alcuni requisiti aggiuntivi per l'addestramento fornito in paesi terzi.

La *sezione II* stabilisce le disposizioni aggiuntive per le organizzazioni di addestramento che forniscono l'addestramento per le licenze di pilota commerciale. Questa sezione contiene alcuni requisiti aggiuntivi riguardanti il personale, il programma d'addestramento e descrive più dettagliatamente i requisiti aggiuntivi per l'addestramento e il manuale operativo.

La *sezione III* contiene i requisiti per le organizzazioni di addestramento che forniscono tipi specifici di addestramento, come i corsi a distanza, l'addestramento zero flight time, i corsi di pilotaggio per equipaggio multiplo e l'addestramento alle prove in volo.

110. Le norme attuative proposte delle sezioni I, II e III si basano sui requisiti esistenti per le organizzazioni di addestramento contenute nell'allegato 1 ICAO (appendice 2) e le JAR-FCL. Le differenze rispetto ai regolamenti precedenti sono principalmente per migliorare la chiarezza. Alcune questioni sono state chiarite e modificate sulla base del contributo ricevuto dai soggetti interessati. Tenendo conto del fatto che la maggior parte delle organizzazioni di addestramento che forniscono l'addestramento soltanto per la LAPL, PPL, SPL, BPL e per le corrispondenti abilitazioni e certificati sono fino ad ora o classificate come una struttura autorizzata sotto il sistema delle JAR o regolamentate in conformità alle norme nazionali, certi requisiti derivanti dalle JAR-FCL sono stati stabiliti nella sezione I in un modo più generale e semplificato. I requisiti aggiuntivi per le ATO che forniscono l'addestramento per le licenze di pilota commerciale nella sezione II si basano sull'appendice 1a della JAR-FCL 1.055 / 2.055.

111. Il CRD ha introdotto alcune modifiche al testo dell'NPA per questa sezione, incluso lo sviluppo di diversi AMC aggiuntivi che spiegano come conformarsi alla normativa nel caso di organizzazioni di addestramento non complesse che forniscono l'addestramento soltanto per le LAPL, PPL, SPL o BPL e le corrispondenti abilitazioni e certificati. I requisiti proposti inizialmente per le organizzazioni di addestramento che devono essere registrate come persona giuridica e dimostrare le risorse finanziarie sono stati cancellati. È stato inoltre deciso di trasferire i requisiti per un manuale addestrativo e operativo dalla sezione II alla sezione I e di richiederlo per tutte le organizzazioni di addestramento.

Dovrebbe essere precisato che per le organizzazioni di addestramento che forniscono l'addestramento soltanto per le licenze di pilota privato (inclusa la LAPL), questo manuale deve essere stabilito soltanto ad un livello molto basilico (i manuali addestrativo e operativo possono essere combinati in un solo manuale).

112. Durante la fase di consultazione, le organizzazioni di soggetti interessati hanno indicato delle preoccupazioni in merito al livello di dettagli richiesti per le organizzazioni di addestramento che rappresentano il settore non a scopo di lucro e che forniscono l'addestramento principalmente per la LAPL e le altre licenze private o le corrispondenti abilitazioni e certificati. L'Agenzia ha provato ad indirizzare queste preoccupazioni semplificando alcuni dei requisiti di questa sezione. È stato anche deciso che saranno sviluppati dei AMC/GM aggiuntivi per questo tipo di organizzazioni di addestramento in un iter normativo futuro (per esempio, il contenuto del manuale addestrativo e operativo).
113. Sulla base dei commenti ricevuti in merito ai requisiti specifici per le organizzazioni di addestramento che forniscono dei corsi soltanto per le abilitazioni alle prove in volo, l'Agenzia ha deciso di non sviluppare un insieme specifico di norme per questo tipo di organizzazioni di addestramento. Sono state aggiunte delle norme aggiuntive specifiche o delle attenuazioni, come appropriato, in diversi requisiti al fine di indirizzare questa questione.
114. Il titolo di questa sezione è stato modificato per indirizzare i commenti dei soggetti interessati sul campo di applicazione delle organizzazioni di addestramento che forniscono l'addestramento soltanto per le LAPL, PPL, SPL o BPL. Il titolo modificato deve chiarire che le organizzazioni di addestramento che forniscono l'addestramento per la LAPL e le licenze private potranno anche fornire corsi d'addestramento per le corrispondenti abilitazioni e certificati di queste licenze.
115. Sono state ricevute diverse opinioni divergenti sull'esperienza richiesta per il capo istruttori di volo (CFI). L'Agenzia ha deciso di modificare la dicitura proposta con il CRD e di avvicinarsi alla dicitura già utilizzata nelle JAR-FCL. Il requisito che il CFI deve essere titolare della più elevata licenza di pilota professionale e le corrispondenti abilitazioni inerenti i corsi d'addestramento al volo è stato rimandato alle norme attuative. Al fine di spiegare ulteriormente questo requisito, anche i metodi accettabili di rispondenza (AMC) verranno modificati.
116. Un commento simile è stato fornito da diversi soggetti interessati, con la proposta di rendere disponibili i corsi a distanza per l'addestramento alle abilitazioni per tipo a pilotaggio plurimo con le stesse restrizioni di quelle elencate per le abilitazioni per tipo a pilotaggio singolo. L'Agenzia è consapevole del fatto che l'insegnamento a distanza basato su Internet sta diventando sempre più disponibile per l'addestramento alle abilitazioni per tipo e riconosce il beneficio pedagogico. L'Agenzia ha modificato il testo al fine di permettere i corsi a distanza per tutte le abilitazioni per classe o per tipo.
117. La maggior parte dei commenti e delle reazioni ricevute sui requisiti aggiuntivi per le organizzazioni di addestramento per il volo di collaudo non riguardavano il contenuto delle proposte dell'Agenzia, ma la loro struttura. Diversi soggetti interessati hanno richiesto che venga creato un capitolo separato per le organizzazioni di addestramento per il volo di collaudo. A seguito di una revisione attenta dei commenti e dei requisiti, con il supporto del gruppo di revisione dei voli di collaudo, l'Agenzia ha concluso che, anche se l'addestramento per i voli di collaudo è un'attività molto specifica, non c'era bisogno di creare un capitolo separato. Infatti, la grande maggioranza dei requisiti generali per le ATO potrebbero essere applicati alle organizzazioni di addestramento per le prove in volo. Tuttavia, sono state identificate alcune voci specifiche alle organizzazioni di addestramento per il volo di collaudo e le stesse sono state riflesse nel testo o escludendo queste organizzazioni da alcuni dei requisiti generali o modificando il testo iniziale del punto OR.ATO.355.
118. Le approvazioni delle organizzazioni di addestramento rilasciate o riconosciute in conformità ai requisiti JAR-FCL applicabili da uno Stato membro che abbia implementato

le JAR-FCL e che sia stato raccomandato per il riconoscimento reciproco devono essere considerate come rilasciate in conformità alla parte OR. In tal caso il periodo per la chiusura dei risultati di livello 2 non dovrà eccedere i 2 anni se tali risultati derivano da differenze con la legislazione nazionale precedente rispecchiante i requisiti JAR-FCL per le organizzazioni di addestramento.

119. Per le organizzazioni di addestramento che non ricadono sotto il campo d'applicazione del sistema JAR-FCL e che forniscono addestramento soltanto per le licenze private o per le corrispondenti abilitazioni e certificati, viene proposto che gli Stati membri possano ritardare l'applicazione delle disposizioni della parte AR e parte OR fino a 3 anni dopo la data di applicabilità del nuovo regolamento. Questo periodo di transizione dovrebbe indirizzare le preoccupazioni espresse principalmente dalle piccole organizzazioni di addestramento e dalle organizzazioni di soggetti interessati, evidenziando che le strutture autorizzate o altre organizzazioni di addestramento sotto il sistema nazionale necessiteranno di più tempo per prepararsi al nuovo regolamento. Alcune organizzazioni di soggetti interessati ed alcuni Stati membri hanno proposto una sorta di "anteriorità" per le strutture autorizzate. La questione è stata attentamente rivista dall'Agenzia ma a causa delle differenze significative tra i requisiti da seguire per essere accettata come una struttura autorizzata e l'approvazione per il sistema ATO, in futuro non potrà essere introdotto alcun credito specifico o clausola di anteriorità per questo tipo di organizzazione d'addestramento. Tuttavia, l'Agenzia ritiene che nella maggior parte dei casi il trasferimento di una struttura autorizzata nel sistema ATO futuro si baserà su un'analisi delle lacune tra i due regolamenti. Ciò permetterà una sorta di credito da concedere all'organizzazione di addestramento per gli elementi già stabiliti ed approvati dall'autorità competente (per esempio, manuale addestrativo e operativo / elementi del sistema di gestione della sicurezza).

Parte OR, capitolo FSTD

120. Il capitolo OR.FSTD definisce i requisiti specifici per le organizzazioni che operano i dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) e la qualificazione di FSTD. Il capitolo si compone di due sezioni, come segue:
- Sezione I Requisiti per le organizzazioni che operano FSTD
 - Sezione II Requisiti per la qualificazione di FSTD
121. Il capitolo OR.FSTD definisce i requisiti aggiuntivi per le organizzazioni che operano FSTD e la qualificazione di FSTD. Il capitolo indirizza le organizzazioni, come gli operatori di FSTD, che non forniscono programmi di addestramento, titolari di ATO e AOC che operano FSTD.
- La *sezione I* descrive come un'organizzazione che opera un FSTD possa fornire evidenza all'autorità competente di avere la capacità di mantenere il livello di qualificazione FSTD come certificato e come procedere nel caso in cui siano necessarie delle modifiche o sia stata aggiunta dell'attrezzatura aggiuntiva all'FSTD. Un elemento importante per assicurare la continua conformità con i requisiti applicabili è il programma di monitoraggio della conformità (CMP).
 - La *sezione II* indirizza tutti i passi dalla richiesta per una qualificazione di FSTD, la base di qualificazione, che include il CS, il caso speciale di una qualificazione provvisoria fino al rilascio di un certificato di qualificazione di FSTD e la sua validità.
122. La parte OR.FSTD si basa sul JAT-FSTD A e H. Le differenze dai regolamenti precedenti riguardano principalmente un miglioramento a livello di chiarezza. Non ci sono delle differenze fondamentali per gli operatori di FSTD.
123. Dato che non c'è mai stato un requisito per fornire all'utilizzatore di un FSTD (in questo caso i titolari di ATO o AOC) una "approvazione dell'utilizzatore" come documento singolo, l'approvazione per utilizzare un FSTD diventerà parte del certificato ATO (appendice) o del manuale di addestramento (OM-D) dei titolari di AOC in connessione

con i programmi di addestramento approvati. Questo garantisce che sia mantenuta la disposizione sui dettagli nel programma di addestramento di quello che un dispositivo per l'addestramento sia realmente in grado di fare, il quale verrà identificato con il suo codice alfabetico specifico.

124. Al fine di indirizzare gli operatori di FSTD che non forniscono programmi di addestramento, è stato utilizzato il termine generale "organizzazioni che operano un FSTD". Questo include sia i titolari di ATO che di AOC che operano FSTD. Se, per esempio, un ATO opera un FSTD, gli vengono applicate anche le normative della sezione III, in aggiunta alle altre normative applicabili del capitolo OR.ATO.

Tutte le organizzazioni che operano FSTD devono avere un efficace programma di monitoraggio della conformità (CM). Questo deve essere dimostrato all'autorità competente prima del rilascio di un certificato di qualificazione. È stato aggiunto il requisito per la conservazione della documentazione come parte del programma CM.

È stato inserito un collegamento alla parte 21 nella base di qualificazione dei corrispondenti tipi di FSTD per includere i dati di validazione dell'aeromobile definiti dai dati di idoneità operativa (OSD).

125. Per i titolari di certificati FSTD, viene proposto un periodo di transizione consistente in una deroga di due anni per soddisfare i requisiti come elencati al punto OR.GEN.200(a)(3), in quanto non si può assumere che tutte le parti siano state già implementate sotto i regolamenti esistenti (per esempio, identificazione di pericoli di sicurezza).

Parte OR, capitolo AeMC

Fare riferimento alla parte AR, capitolo AeMC.

Colonia, 19 aprile 2011

P. GOUDOU
Direttore esecutivo

ALLEGATO I**Riferimenti alle normative e titoli - tabella di comparazione CRD / Parere (nell'ordine del CRD)**

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
REGOLAMENTAZIONE DI COPERTURA			
AR Articolo 1	Obiettivo e campo di applicazione	Articolo 1	Obiettivo e campo di applicazione
AR Articolo 2	Definizioni	Articolo 2	Definizioni
AR Articolo 3	Programma di sicurezza	Articolo 3	Pianificazione di sicurezza
AR Articolo 4	Capacità di supervisione	Articolo 4	Capacità di supervisione
AR Articolo 5	Misure di flessibilità	Articolo 5	Misure di flessibilità
AR Articolo 6	Disposizioni transitorie	Articolo 6	Organizzazioni di addestramento per piloti
AR Articolo 7	Entrata in vigore	Articolo 7	Dispositivi di addestramento al volo simulato
---	---	Articolo 8	Centri aeromedici
---	---	Articolo 9	Provvedimenti transitori
---	---	Articolo 10	Entrata in vigore
AR.GEN - REQUISITI GENERALI			
AR.GEN	Sezione I - PREMESSA	AR.GEN	Sezione I - PREMESSA
AR.GEN.115	Documentazione di supervisione	AR.GEN.115	Documentazione di supervisione
AR.GEN.120	Metodi di rispondenza	AR.GEN.120	Metodi di rispondenza
AR.GEN.125	Informazione all'Agenzia	AR.GEN.125	Informazione all'Agenzia
AR.GEN.135	Reazione immediata ad un problema di sicurezza	AR.GEN.135	Reazione immediata ad un problema di sicurezza
AR.GEN	Sezione II - GESTIONE	AR.GEN	Sezione II - GESTIONE
AR.GEN.200	Sistema di gestione	AR.GEN.200	Sistema di gestione
AR.GEN.205	Utilizzo di enti qualificati	AR.GEN.205	Ripartizione dei compiti
AR.GEN.210	Modifiche al sistema di gestione	AR.GEN.210	Modifiche al sistema di gestione
AR.GEN.220	Conservazione della documentazione	AR.GEN.220	Conservazione della documentazione
AR.GEN	Sezione III - SUPERVISIONE, CERTIFICAZIONE E CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE	AR.GEN	Sezione III - SUPERVISIONE, CERTIFICAZIONE E CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE
AR.GEN.300	Continua supervisione	AR.GEN.300	Supervisione
AR.GEN.305	Programma di supervisione	AR.GEN.305	Programma di supervisione
AR.GEN.310	Procedura per la certificazione iniziale - organizzazioni	AR.GEN.310	Procedura per la certificazione iniziale - organizzazioni
AR.GEN.315	Procedura per il rilascio, rinnovo, ripristino o modifica di licenze, abilitazioni o certificati - persone	AR.GEN.315	Procedura per il rilascio, rinnovo, ripristino o modifica di licenze, abilitazioni, certificati o attestati - persone
AR.GEN.330	Modifiche - organizzazioni	AR.GEN.330	Modifiche - organizzazioni
AR.GEN.345	Dichiarazione - organizzazioni	---	da pubblicare con il parere per il regolamento sulle operazioni aeree

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
AR.GEN.350	Risultati e azioni correttive - organizzazioni	AR.GEN.350	Risultati e azioni correttive
AR.GEN.355	Provvedimenti attuativi - persone	AR.GEN.355	Provvedimenti attuativi - persone
AR.GEN	AR.GEN.Sezione IV "Ispezioni a terra"	AR.RAMP	da pubblicare con il parere per il regolamento sulle operazioni aeree
AR.OPS	AR.OPS	AR.OPS	
AR.FCL - REQUISITI SPECIFICI PER IL RILASCIO DELLE LICENZE DELL'EQUIPAGGIO DI VOLO			
AR.FCL	Sezione I - PREMESSA	AR.FCL	Sezione I - PREMESSA
AR.FCL.120	Conservazione della documentazione	AR.FCL.120	Conservazione della documentazione
AR.FCL	Sezione II - LICENZE, ABILITAZIONI E CERTIFICATI	AR.FCL	Sezione II - LICENZE, ABILITAZIONI E CERTIFICATI
AR.FCL.200	Procedura per il rilascio, rinnovo e ripristino di una licenza, abilitazione o certificato	AR.FCL.200	Procedura per il rilascio, rinnovo o ripristino di una licenza, abilitazione o certificato
AR.FCL.205	Monitoraggio degli esaminatori	AR.FCL.205	Monitoraggio degli esaminatori
AR.FCL.210	Informazioni per gli esaminatori	AR.FCL.210	Informazioni per gli esaminatori
AR.FCL.215	Periodo di validità	AR.FCL.215	Periodo di validità
AR.FCL.220	Procedura per la riemissione di una licenza di pilotaggio	AR.FCL.220	Procedura per la riemissione di una licenza di pilotaggio
AR.FCL.250	Limitazione, sospensione e revoca di licenze, abilitazioni e certificati	AR.FCL.250	Limitazione, sospensione o revoca di licenze, abilitazioni e certificati
AR.FCL	Sezione III - ESAMI DELLA CONOSCENZA TEORICA	AR.FCL	Sezione III - ESAMI DELLA CONOSCENZA TEORICA
AR.FCL.300	Procedure d'esame	AR.FCL.300	Procedure d'esame
Appendice VII all'allegato 1 - Parte AR, modello 141 dell'AESA	Formato AESA standard della licenza	Appendice I all'allegato II - Parte AR, modello 141 dell'AESA	Formato AESA standard della licenza
AR.CC - REQUISITI SPECIFICI PER L'EQUIPAGGIO DI CABINA			
AR.CC	Sezione I - APPROVAZIONE DELLE ORGANIZZAZIONI CHE FORNISCONO ADDESTRAMENTO CC O CHE RILASCIANO ATTESTATI CC	AR.CC	Sezione I - ORGANIZZAZIONI CHE FORNISCONO ADDESTRAMENTO CC O CHE RILASCIANO ATTESTATI CC
AR.CC.100	Approvazione delle organizzazioni per fornire addestramento all'equipaggio di cabina o per rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina	AR.CC.200	Approvazione delle organizzazioni per fornire addestramento all'equipaggio di cabina o per rilasciare gli attestati di equipaggio di cabina
AR.CC	Sezione II - ATTESTATO DI EQUIPAGGIO DI CABINA		Sezione I - ATTESTATO DI EQUIPAGGIO DI CABINA
AR.CC.200	Procedure per il rilascio di un attestato di equipaggio di cabina	AR.CC.100	Procedure per gli attestati di equipaggio di cabina
AR.CC.205	Formato e specifiche per gli attestati di equipaggio di cabina	---	[incorporato nel punto AR.CC.100]
AR.CC.215	Sospensione o revoca degli attestati di equipaggio di cabina	AR.CC.105	Sospensione o revoca degli attestati di equipaggio di cabina

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
Appendice VIII all'allegato 1 - Parte AR, modello 142 dell'AESA	Formato standard AESA per gli attestati di equipaggio di cabina	Appendice II all'allegato II - Parte AR, modello 142 dell'AESA	Formato standard AESA per gli attestati di equipaggio di cabina
AR.ATO - REQUISITI SPECIFICI PER LE ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO APPROVATE (ATO)			
AR.ATO.105	Programma di supervisione	AR.ATO.105	Programma di supervisione
AR.ATO.120	Conservazione della documentazione	AR.ATO.120	Conservazione della documentazione
AR.FSTD - REQUISITI SPECIFICI PER LA QUALIFICAZIONE DEI DISPOSITIVI DI ADDESTRAMENTO AL VOLO SIMULATO (FSTD)			
AR.ATO.200	Procedura di valutazione iniziale	AR.FSTD.100	Procedura di valutazione iniziale
AR.ATO.210	Rilascio di un certificato di qualificazione di FSTD	AR.FSTD.110	Rilascio di un certificato di qualificazione di FSTD
AR.ATO.220	Proseguimento di una qualificazione di FSTD	AR.FSTD.120	Proseguimento di una qualificazione di FSTD
AR.ATO.230	Modifiche	AR.FSTD.130	Modifiche
AR.ATO.235	Risultati e azioni correttive - certificato di qualificazione di FSTD	AR.FSTD.135	Risultati e azioni correttive - certificato di qualificazione di FSTD
Appendice IX all'allegato 1 - Parte AR, modello 143 dell'AESA	Certificato per le organizzazioni di addestramento approvate con il modello per l'approvazione del corso di addestramento	Appendice III all'allegato II - Parte AR, modello 143 dell'AESA	Certificato per le organizzazioni di addestramento approvate con il modello per l'approvazione del corso di addestramento
Appendice X all'allegato 1 - Parte AR, modello 145 dell'AESA	Certificato di qualificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato	Appendice IV all'allegato II - Parte AR, modello 145 dell'AESA	Certificato di qualificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato
AR.AeMC - REQUISITI SPECIFICI PER I CENTRI AEROMEDICI (AeMC)			
AR.AeMC.110	Procedura di certificazione iniziale	AR.AeMC.110	Procedura di certificazione iniziale
AR.AeMC.150	Risultati e azioni correttive - AeMC	AR.AeMC.150	Risultati e azioni correttive - AeMC
Appendice XI all'allegato 1 - Parte AR, modello 146 dell'AESA	Certificato per i centri aeromedici (AeMC)	Appendice V all'allegato II - Parte AR, modello 146 dell'AESA	Certificato per i centri aeromedici (AeMC)
AR.MED - REQUISITI SPECIFICI PER LA CERTIFICAZIONE AEROMEDICA			
AR.MED	Sezione I - PREMESSA	AR.MED	Sezione I - PREMESSA
AR.MED.120	Ispettore medico	AR.MED.120	Ispettore medico
AR.MED.125	Rinvio all'autorità competente al rilascio delle licenze	AR.MED.125	Rinvio all'autorità competente al rilascio delle licenze
AR.MED.130	Formato del certificato medico	AR.MED.130	Formato del certificato medico
AR.MED.135	Modelli aeromedici	AR.MED.135	Modelli aeromedici
AR.MED.145	Dichiarazione del medico generale (GMP) all'autorità competente	AR.MED.145	Notifica del medico generale (GMP) all'autorità competente
AR.MED.150	Conservazione della documentazione	AR.MED.150	Conservazione della documentazione
AR.MED	Sezione II - ESAMINATORI AEROMEDICI	AR.MED	Sezione II - ESAMINATORI AEROMEDICI

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
AR.MED.200	AR.MED.200 Procedura per il rilascio di un certificato di esaminatore aeromedico (AME)	AR.MED.200	Procedura per il rilascio di un certificato AME
AR.MED.240	Medici generali (GMP) che svolgono le funzioni di esaminatori aeromedici (AME)	AR.MED.240	Medici generali (GMP) che svolgono le funzioni di esaminatori aeromedici (AME)
AR.MED.245	Supervisione continua degli esaminatori aeromedici (AME) e dei medici generali (GMP)	AR.MED.245	Supervisione continua di AME e GMP
AR.MED.250	Limitazione, sospensione e revoca di un certificato di esaminatore aeromedico	AR.MED.250	Limitazione, sospensione e revoca di un certificato di esaminatore aeromedico
AR.MED.255	Provvedimenti attuativi	AR.MED.255	Provvedimenti attuativi
AR.MED	Sezione III - CERTIFICAZIONE MEDICA	AR.MED	Sezione III - CERTIFICAZIONE MEDICA
AR.MED.315	Revisione delle relazioni d'esame	AR.MED.315	Revisione delle relazioni d'esame
AR.MED.325	Procedura di riesame	AR.MED.325	Procedura di riesame
Appendice XII all'allegato 1 - Parte AR, modello 147 dell'AESA	Formato AESA standard del certificato medico	Appendice VI all'allegato II - Parte AR, modello 147 dell'AESA	Formato AESA standard del certificato medico
Regolamentazione di copertura			
OR Articolo 1	Obiettivo e campo di applicazione	Articolo 1	Obiettivo e campo di applicazione
OR Articolo 2	Definizioni	Articolo 2	Definizioni
OR Articolo 3	Organizzazioni di addestramento per piloti	Articolo 6	Organizzazioni di addestramento per piloti
OR Articolo 4	Dispositivi di addestramento al volo simulato	Articolo 7	Dispositivi di addestramento al volo simulato
OR Articolo 5	Centri aeromedici	Articolo 8	Centri aeromedici
OR Articolo 6	Operatori aerei	---	---
OR Articolo 8	Entrata in vigore	Articolo 10	Entrata in vigore
OR.GEN - REQUISITI GENERALI			
OR.GEN	Sezione I - PREMESSA	OR.GEN	Sezione I - PREMESSA
OR.GEN.105	Autorità competente	OR.GEN.105	Autorità competente
OR.GEN.115	Richiesta di un certificato dell'organizzazione	OR.GEN.115	Richiesta di un certificato dell'organizzazione
OR.GEN.120	Metodi di rispondenza	OR.GEN.120	Metodi di rispondenza
OR.GEN.125	Condizioni di approvazione e privilegi di un'organizzazione	OR.GEN.125	Condizioni di approvazione e privilegi di un'organizzazione
OR.GEN.130	Modifiche alle organizzazioni soggette a certificazione	OR.GEN.130	Modifiche alle organizzazioni soggette a certificazione
OR.GEN.135	Validità continua	OR.GEN.135	Validità continua
OR.GEN.140	Accesso	OR.GEN.140	Accesso
OR.GEN.145	Dichiarazione	---	da pubblicare con il parere per il regolamento sulle operazioni aeree
OR.GEN.150	Risultati	OR.GEN.150	Risultati

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
OR.GEN.155	Reazione immediata ad un problema di sicurezza	OR.GEN.155	Reazione immediata ad un problema di sicurezza
OR.GEN.160	Segnalazione di eventi	OR.GEN.160	Segnalazione di eventi
OR.GEN	Sezione II - SISTEMA DI GESTIONE	OR.GEN	Sezione II - SISTEMA DI GESTIONE
OR.GEN.200	Sistema di gestione	OR.GEN.200	Sistema di gestione
OR.GEN.205	Contrattazione ed acquisti	OR.GEN.205	Attività appaltate
OR.GEN.210	Requisiti per il personale	OR.GEN.210	Requisiti per il personale
OR.GEN.215	Requisiti per le strutture	OR.GEN.215	Requisiti per le strutture
OR.GEN.220	Conservazione della documentazione	OR.GEN.220	Conservazione della documentazione
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	da pubblicare con il parere per il regolamento sulle operazioni aeree
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
OR.ATO - ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO APPROVATE			
OR.ATO	Sezione I - PREMESSA	OR.ATO	Sezione I - PREMESSA
OR.ATO.100	Campo di applicazione	OR.ATO.100	Campo di applicazione
OR.ATO.105	Richiesta	OR.ATO.105	Richiesta
OR.ATO.110	Requisiti per il personale	OR.ATO.110	Requisiti per il personale
OR.ATO.120	Conservazione della documentazione	OR.ATO.120	Conservazione della documentazione
OR.ATO.125	Programma di addestramento	OR.ATO.125	Programma di addestramento
OR.ATO.130	Manuale di addestramento e manuale operativo	OR.ATO.130	Manuale di addestramento e manuale operativo
OR.ATO.135	Aeromobile d'addestramento e FSTD	OR.ATO.135	Aeromobile d'addestramento e FSTD
OR.ATO.140	Aeroporti e siti operativi	OR.ATO.140	Aeroporti e siti operativi
OR.ATO.145	Prerequisiti per l'addestramento	OR.ATO.145	Prerequisiti per l'addestramento
OR.ATO.150	Addestramento in paesi terzi	OR.ATO.150	Addestramento in paesi terzi
OR.ATO	Sezione II - REQUISITI AGGIUNTIVI PER LE ATO CHE FORNISCONO ADDESTRAMENTO PER LE LICENZE E LE ABILITAZIONI OLTRE ALLE LAPL, PPL, SPL E BPL	OR.ATO	Sezione II - REQUISITI AGGIUNTIVI PER LE ATO CHE FORNISCONO ADDESTRAMENTO PER CPL, MPL E ATPL E LE ABILITAZIONI E CERTIFICATI ASSOCIATI
OR.ATO.210	Requisiti per il personale	OR.ATO.210	Requisiti per il personale
OR.ATO.225	Programma di addestramento	OR.ATO.225	Programma di addestramento
OR.ATO.230	Manuale di addestramento e manuale operativo	OR.ATO.230	Manuale di addestramento e manuale operativo
OR.FSTD - REQUISITI PER LE ORGANIZZAZIONI CHE OPERANO I DISPOSITIVI DI ADDESTRAMENTO AL VOLO SIMULATO (FSTD) E LA QUALIFICAZIONE DI FSTD			

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
OR.ATO	Sezione III - REQUISITI AGGIUNTIVI PER LE ORGANIZZAZIONI CHE OPERANO FSTD E LA QUALIFICAZIONE DI FSTD	OR.FSTD	Sezione I - REQUISITI PER LE ORGANIZZAZIONI CHE OPERANO FSTD
OR.ATO.300	Premessa	OR.FSTD.100	Premessa
OR.ATO.305	Mantenimento della qualificazione di FSTD	OR.FSTD.105	Mantenimento della qualificazione di FSTD
OR.ATO.310	Modifiche	OR.FSTD.110	Modifiche
OR.ATO.315	Installazioni	OR.FSTD.115	Installazioni
OR.ATO.320	Dispositivi aggiuntivi	OR.FSTD.120	Dispositivi aggiuntivi
OR.ATO	Sezione III - REQUISITI AGGIUNTIVI PER LE ORGANIZZAZIONI CHE OPERANO FSTD E LA QUALIFICAZIONE DI FSTD (CONTINUAZIONE)	OR.FSTD	Sezione II - REQUISITI PER LA QUALIFICAZIONE DI FSTD
OR.ATO.350	Richiesta per la qualificazione di FSTD	OR.FSTD.200	Richiesta per la qualificazione di FSTD
OR.ATO.355	Specifiche di certificazione per FSTD	OR.FSTD.205	Specifiche di certificazione per FSTD
OR.ATO.360	Base di qualificazione	OR.FSTD.210	Base di qualificazione
OR.ATO.365	Rilascio di un certificato di qualificazione di FSTD	OR.FSTD.215	Rilascio di un certificato di qualificazione di FSTD
OR.ATO.370	Qualificazione di FSTD provvisoria	OR.FSTD.220	Qualificazione di FSTD provvisoria
OR.ATO.375	Durata e validità continua	OR.FSTD.225	Durata e validità continua
OR.ATO.380	Modifiche ai FSTD qualificati	OR.FSTD.230	Modifiche ai FSTD qualificati
OR.ATO.385	Trasferibilità di una qualificazione di FSTD	OR.FSTD.235	Trasferibilità di una qualificazione di FSTD
OR.ATO.390	Conservazione della documentazione	OR.FSTD.240	Conservazione della documentazione
OR.ATO	SEZIONE IV - REQUISITI AGGIUNTIVI PER LE ATO CHE FORNISCONO DEI TIPI SPECIFICI DI ADDESTRAMENTO	OR.ATO	SEZIONE III - REQUISITI AGGIUNTIVI PER LE ATO CHE FORNISCONO DEI TIPI SPECIFICI DI ADDESTRAMENTO
OR.ATO.400	Premessa	OR.ATO.300	Premessa
OR.ATO.405	Addestramento in aula	OR.ATO.305	Addestramento in aula
OR.ATO.410	Istruttori	OR.ATO.310	Istruttori
OR.ATO.430	Premessa	OR.ATO.330	Premessa
OR.ATO.435	Simulatore integrale di volo	OR.ATO.335	Simulatore integrale di volo
OR.ATO.450	Premessa	OR.ATO.350	Premessa
OR.ATO.455	Organizzazioni di addestramento per le prove in volo	OR.ATO.355	Organizzazioni di addestramento per le prove in volo
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	CENTRI AEROMEDICI
OR.AeMC	Sezione I - PREMESSA	OR.ATO	Sezione I - PREMESSA
OR.AeMC.105	Campo di applicazione	OR.AeMC.105	Campo di applicazione
OR.AeMC.115	Richiesta	OR.AeMC.115	Richiesta

Riferimento alla normativa del CRD	Titolo della normativa del CRD	Riferimento alla normativa del parere	Titolo della normativa del parere
OR.AeMC.135	Validità continua	OR.AeMC.135	Validità continua
OR.AeMC	Sezione II - GESTIONE	OR.AeMC	Sezione II - GESTIONE
OR.AeMC.200	Sistema di gestione	OR.AeMC.200	Sistema di gestione
OR.AeMC.210	Requisiti per il personale	OR.AeMC.210	Requisiti per il personale
OR.AeMC.215	Requisiti per le strutture	OR.AeMC.215	Requisiti per le strutture
OR.AeMC.220	Conservazione della documentazione	OR.AeMC.220	Conservazione della documentazione