

Proposta per un

REGOLAMENTO (CE) n./... DELLA COMMISSIONE

del [...]

che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il Trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il 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/CE¹ ("il regolamento di base"), in particolare gli articoli 5 e 6,

visto il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni²,

considerando quanto segue:

- (1) il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, all'articolo 7, paragrafo 6, stabilisce che l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo "l'Agenzia") effettuerà una valutazione dell'implicazione delle disposizioni dell'allegato I (parte M) del medesimo regolamento;
- (2) l'Agenzia ha determinato, dopo adeguate valutazioni dell'impatto, che le disposizioni dell'allegato I (parte M) sono troppo rigorose per il trasporto aereo non commerciale e, in particolare, per gli aeromobili non classificati come "aeromobili a motore complessi";
- (3) l'Agenzia ha ritenuto necessario apportare modifiche sostanziali al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, in particolare all'allegato I (parte M), per adattarlo alla complessità delle diverse categorie di aeromobili e ai diversi tipi di operazioni;
- (4) l'Agenzia ha ritenuto necessario introdurre misure provvisorie appropriate per le disposizioni che non possono essere ragionevolmente applicate prima della fine del periodo (28 settembre 2008) fissato all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione nel caso del trasporto aereo non commerciale;
- (5) i provvedimenti contemplati dal presente regolamento si basano sul parere espresso dall'Agenzia³ conformemente agli articoli 17, paragrafo 2, lettera b), e 19, paragrafo 1, del regolamento di base;
- (6) i provvedimenti contemplati nel presente regolamento sono conformi al parere⁴ del comitato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea istituito in base all'articolo 65, paragrafo 3, del regolamento di base;

¹ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1

² GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 376/2007 (GU L 94 del 4.4.2007, pag. 18).

³ Parere n. 02/2008

- (7) il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione deve essere di conseguenza modificato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente documento modifica il regolamento (CE) n. 2042/20003 della Commissione come segue:

1) I seguenti punti k) e l) sono aggiunti all'articolo 2:

- k) per "aeromobile ELA1" (dove ELA significa "European Light Aircraft") si intende il seguente aeromobile:
- un aeroplano, veleggiatore o veleggiatore a motore con una massa massima al decollo (MTOM) inferiore a 1 000 kg, non classificato come aeromobile complesso a motore;
 - un aerostato con una quantità di gas massima di progettazione o di volume d'aria calda massimo non superiore a:
 - 3 400 m³ per le mongolfiere;
 - 1 050 m³ per gli aerostati;
 - 300 m³ per i palloni frenati;
 - un dirigibile progettato per il trasporto di due persone al massimo e con una quantità di gas massima di progettazione o di volume di aria calda massimo non superiore a:
 - 2 500 m³ per i dirigibili ad aria calda;
 - 1 000 m³ per i dirigibili a gas;
- l) per "aeromobile LSA" (dove LSA significa "Light Sport Aeroplane") si intende un qualsiasi aeroplano con:
- una massa massima al decollo (MTOM) non superiore a 600 kg e
 - una velocità massima di stallo (VS0) nella configurazione di atterraggio non superiore a 45 nodi di velocità calibrata (CAS) alla massa massima certificata al decollo e al centro di gravità più critico del velivolo, e
 - un numero massimo di posti disponibili pari a due persone, compreso il pilota, e
 - un motore singolo senza turbine, dotato di propulsore, e
 - una cabina non pressurizzata.

2) I seguenti paragrafi 4, 5 e 6 sono aggiunti all'articolo 3:

4. In deroga alle disposizioni di M.A.201(e), M.A.201(i)1, M.A.901 e M.A.904(a)2, per gli aeromobili adibiti al trasporto non commerciale diversi dai velivoli a grande capacità, e comunque non oltre il termine del 28 settembre 2009, le mansioni relative alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, le revisioni dell'aeronavigabilità e il rilascio e il rinnovo di certificati di revisione dell'aeronavigabilità possono essere effettuati da un'impresa incaricata della gestione dell'aeronavigabilità adeguatamente autorizzata in conformità con i requisiti degli Stati membri.
5. In deroga alle disposizioni di M.A.901, nel caso di un aeromobile destinato al trasporto non commerciale, ogni certificato di revisione dell'aeronavigabilità o documento equivalente rilasciato in conformità con i requisiti degli Stati membri e valido alla data del 28 settembre 2008 continuerà a essere valido fino alla scadenza o fino al 28 settembre 2009, se quest'ultima data è precedente.
Una volta scaduta la validità del certificato, l'autorità competente o un'impresa incaricata della gestione dell'aeronavigabilità adeguatamente autorizzata a norma

⁴ (Da formulare)

dei requisiti di legge di uno Stato membro può rimettere o rinnovare, per una volta, il certificato di revisione dell'aeronavigabilità o un documento equivalente per un periodo di un anno, sempre che questa eventualità sia contemplata nei requisiti dello Stato membro in questione.

Scaduto anche questo secondo periodo, l'autorità competente può ancora una volta rimettere o rinnovare il certificato di revisione dell'aeronavigabilità o un documento equivalente per un anno, se questa evenienza è prevista nei requisiti dello Stato membro in questione.

Successivamente non sono autorizzati ulteriori rilasci o rinnovi.

In deroga alle disposizioni di M.A.903(b), per il trasferimento di un aeromobile non destinato al trasporto commerciale all'interno dell'UE, lo Stato membro cui verrà fatta la registrazione può non accettare il precedente certificato di revisione dell'aeronavigabilità o il documento equivalente se quest'ultimo è stato rilasciato in virtù della deroga alle disposizioni di M.A.901 di cui sopra. In tal caso dovrà essere rilasciato un nuovo certificato di revisione dell'aeronavigabilità conformemente alle disposizioni di M.A.904.

6. In deroga alle disposizioni di M.A.302(b) fino a (e), nel caso degli aeromobili non destinati al trasporto commerciale diversi dai velivoli a grande capacità, e comunque non oltre la data del 28 settembre 2009, anche i seguenti documenti sono considerati programmi di manutenzione approvati, se soddisfano i relativi requisiti degli Stati membri:

1. un programma di manutenzione approvato o accettato dall'autorità competente,
o
2. un programma raccomandato emesso dal titolare del certificato di omologazione,
o
3. un programma di manutenzione formulato dall'autorità competente.

Questi documenti saranno integrati dalle corrispondenti mansioni di manutenzione del pilota-proprietario specificato in M.A.803.

- 3) Il seguente punto 4 è aggiunto all'articolo 4:

4. In deroga alle disposizioni di M.A.201(i)2, M.A.502 e M.A.801(b)1, per gli aeromobili destinati al trasporto non commerciale diversi dai velivoli a grande capacità, e comunque non oltre il termine del 28 settembre 2009, le mansioni di manutenzione e la riammissione in servizio dell'aeromobile e di sue componenti possono essere svolte da un'impresa di manutenzione adeguatamente autorizzata in conformità con i requisiti degli Stati membri.

I certificati di riammissione in servizio rilasciati a partire dal 28 settembre 2009 da un'impresa di manutenzione approvata a norma dei requisiti degli Stati membri saranno considerati equivalenti ai certificati previsti da M.A.801 e M.A.802, ove applicabile.

- 4) Il paragrafo 1 dell'articolo 5 è sostituito dal seguente:

1. Il personale autorizzato a certificare deve essere qualificato ai sensi del disposto dell'allegato III, fatti salvi i disposti di cui all'M.A.606(h), all'M.A.607(b), all'M.A.801(d) e all'M.A.803 dell'allegato I e 145.A.30(j) dell'allegato II e dell'appendice IV dell'allegato II.

Inoltre, nel caso degli aeromobili per il trasporto aereo non commerciale diversi dai velivoli a grande capacità, il personale autorizzato a certificare può essere qualificato ai sensi dei requisiti pertinenti degli Stati membri fino al 28 settembre 2009.

- 5) Il paragrafo 3, lettera a), dell'articolo 7 è sostituito dal seguente:

3. a) le disposizioni dell'allegato I per il trasporto aereo non commerciale, fino al 28 settembre 2008, fatte salve le seguenti disposizioni:

- M.A.201(f) applicabili a velivoli a grande capacità usati da un operatore di un paese terzo, fino al 28 settembre 2009;

- M.A.201(i), paragrafi 1 e 2, fino al 28 settembre 2009.

Articolo 2

L'allegato I (parte M) del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione è qui modificato come segue:

1) Il seguente punto 4, paragrafo iii), è aggiunto a M.1:

4. iii) In deroga al paragrafo 4, paragrafo i), nel caso del trasporto aereo non commerciale, qualora l'aeromobile sia gestito da un'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G, non soggetta alla supervisione dello Stato di registrazione, purché concordato con lo Stato di registrazione prima dell'approvazione del programma di manutenzione:
- l'autorità designata dallo Stato membro responsabile della supervisione dell'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G, o
 - l'Agenzia, se l'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G ha sede in un paese terzo.

2) La lettera e) del paragrafo M.A.201 è sostituita dalla seguente:

- e) Allo scopo di adempiere alle responsabilità di cui al paragrafo (a), il proprietario di un aeromobile può affidare le mansioni relative alla manutenzione dell'aeronavigabilità ad un'impresa competente qualificata, come specificato in M.A. capitolo G, in conformità all'appendice I. In tal caso, l'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità si assume la responsabilità della corretta esecuzione di tali mansioni.

Un proprietario che decida di assumersi la responsabilità della manutenzione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, in assenza di un contratto conforme all'appendice I, può comunque stipulare un contratto limitato con un'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G per l'elaborazione di un programma di manutenzione e, se l'impresa è dotata di appropriate procedure autorizzate, per la sua approvazione tramite la procedura di approvazione indiretta descritta in M.A.302(c).

Questo contratto limitato trasferisce la responsabilità dell'elaborazione e dell'approvazione del programma di manutenzione all'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G.

3) Alla lettera i) in M.A.201, "le sue attività operative" è sostituito con "operazioni commerciali".

4) Alla lettera (a) in M.A.202, "dovrà riferire allo Stato di registrazione" è sostituito con "dovrà riferire all'autorità competente dello Stato di registrazione".

5) Il punto M.A.302 è così sostituito:

M.A.302 Programma di manutenzione

- a) La manutenzione dell'aeromobile è organizzata in conformità a un relativo programma.
- b) Il programma di manutenzione e le eventuali correzioni successive devono essere approvate dall'autorità competente menzionata in M.1, paragrafo 4.
- c) Nel caso in cui l'aeronavigabilità di un aeromobile sia gestita da un'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G, il programma di manutenzione e le relative correzioni potranno essere approvati mediante un'apposita procedura (d'ora in avanti denominata "procedura d'approvazione indiretta"). La procedura sarà stabilita dall'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G, inserita nel manuale dell'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e approvata dall'autorità competente responsabile della suddetta impresa.

L'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G non ricorre alla procedura d'approvazione indiretta se non è soggetta alla supervisione dello Stato di registrazione, a meno che non sia posto in essere un accordo conforme al disposto di M.1, paragrafo 4(ii) o 4(iii), ove applicabile, che trasferisca la responsabilità dell'approvazione del programma di manutenzione allo Stato membro dell'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G.

- d) Il programma di manutenzione deve essere conforme a quanto segue:
1. alle istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità emesse dai titolari del certificato di omologazione e del certificato di omologazione supplementare e da eventuali altre imprese che pubblichino tali dati in conformità alla parte 21, oppure
 2. alle istruzioni rilasciate dall'autorità competente, se queste differiscono da quanto specificato al punto 1, oppure in assenza di raccomandazioni specifiche.
- Il proprietario o l'operatore può proporre all'autorità competente istruzioni alternative e/o aggiuntive a quelle descritte ai paragrafi 1 e 2. Tali istruzioni alternative e/o aggiuntive possono essere incluse nel programma di manutenzione dopo essere state approvate in conformità con M.A.302(b) o M.A.302(c).
- e) Il programma di manutenzione deve contenere i dettagli, inclusa la frequenza, di tutti gli interventi da eseguire, compresi eventuali compiti specifici legati a particolari operazioni.
- f) Nel caso di velivoli a grande capacità, il programma deve includere un programma di affidabilità nel caso in cui la manutenzione sia basata:
1. sulla metodologia di manutenzione del gruppo direttivo, oppure
 2. principalmente su metodi di monitoraggio delle condizioni.
- g) Il programma di manutenzione viene riveduto periodicamente e, ove del caso, modificato. Le revisioni devono garantire la costante validità del programma alla luce dell'esperienza operativa e tenuto conto delle istruzioni di manutenzione, nuove e/o modificate, emanate dai titolari del certificato di omologazione e del certificato di omologazione supplementare nonché da qualsiasi altra impresa che pubblichi tali dati conformemente alla parte 21.
- h) Il programma di manutenzione deve rispecchiare i requisiti regolamentari obbligatori applicabili menzionati dal titolare del certificato di omologazione, del certificato ristretto di omologazione, del certificato di omologazione del modello supplementare, dell'approvazione di un progetto di riparazione di maggiore entità, dell'autorizzazione ETSO o di qualsiasi altra approvazione pertinente che si ritiene sia stata rilasciata a norma del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione allo scopo di conformarsi ai requisiti per il rilascio delle istruzioni di mantenimento dell'aeronavigabilità di cui alla parte 21.

6) La lettera b) in M.A.305 è sostituita dalla seguente:

- b) I registri di aeronavigabilità dell'aeromobile sono composti, se del caso, da un quaderno dell'aeromobile, uno o più quaderni dei motori oppure schede dei moduli di motori, uno o più libri e schede delle eliche, per qualsiasi componente a vita limitata e, se previsto dal punto M.A.306 per il trasporto aereo commerciale o se richiesto dallo Stato membro per le operazioni commerciali diverse dal trasporto aereo commerciale, dal quaderno tecnico dell'operatore.

7) Alla lettera b) in M.A.401 "e" è aggiunto alla fine dei punti 1, 2 e 3.

8) Alla lettera b) in M.A.403 "in conformità a M.A.801(b)1, M.A.801(b)2 od alla parte 145" sono sostituite con "in conformità a M.A.801(b)1, M.A.801(b)2, M.A.801(c), M.A.801(d) o alla parte 145".

9) Alla lettera a) in M.A.501, "specificato nella parte 145 e nel capitolo F" sono sostituite con "specificato nella parte 21, nella parte 145 o in M.A. capitolo F".

10) Il punto M.A.502 è così sostituito:

M.A.502 Manutenzione dei componenti

- a) La manutenzione dei componenti deve essere eseguita da imprese di manutenzione debitamente autorizzate, come specificato in M.A. capitolo F o nella parte 145.
- b) In deroga al precedente paragrafo M.A.502(a), la manutenzione di un componente può essere eseguita in conformità ai dati di manutenzione dell'aeromobile o, se specificatamente concordato con l'autorità competente, in conformità ai dati di manutenzione dei componenti e soltanto da un'impresa di categoria A del tipo descritto in M.A. capitolo F o nella parte 145 nonché da personale autorizzato a certificare ai sensi di M.A.801(b)2 quando tali componenti sono montati sull'aeromobile. Tali componenti, tuttavia, possono essere temporaneamente rimossi per manutenzione dall'impresa di categoria A del tipo descritto in M.A. capitolo F o nella parte 145 o dal personale autorizzato a certificare ai sensi di M.A.801(b)2, allo scopo di migliorare l'accessibilità, purché la rimozione non renda necessaria una manutenzione aggiuntiva non prevista dalle disposizioni del presente capitolo. La manutenzione dei componenti effettuata conformemente al presente capitolo non è prevista ai fini del rilascio di un modulo 1 dell'AESA ed è soggetta ai requisiti per la rimessa in servizio degli aeromobili di cui al punto M.A.801.
- c) In deroga al precedente paragrafo M.A.502(a), la manutenzione di un componente di motore/APU può essere eseguita in conformità ai dati di manutenzione per motore/APU o, se specificatamente concordato con l'autorità competente, in conformità ai dati di manutenzione dei componenti, soltanto da un'impresa di categoria B del tipo descritto in M.A. capitolo F o nella parte 145, fintantoché tali componenti sono montati sul motore/APU. Tali componenti, tuttavia, possono essere temporaneamente rimossi per manutenzione dall'impresa di categoria B del tipo descritto in M.A. capitolo F o nella parte 145, allo scopo di migliorare l'accessibilità, purché la rimozione non renda necessaria una manutenzione aggiuntiva non prevista dalle disposizioni del presente capitolo.
- d) In deroga al precedente paragrafo M.A.502(a), la manutenzione di un componente installato o provvisoriamente rimosso da un aeromobile ELA1 non destinato al trasporto aereo commerciale, ed effettuata conformemente ai dati di manutenzione dei componenti, può essere eseguita soltanto da personale autorizzato a certificare ai sensi di M.A.801(b)2, a eccezione dei seguenti casi:
 1. revisione di componenti diversi da motori ed eliche;
 2. revisione di motori ed eliche per aeromobili diversi da CS-VLA, CS-22 e LSA;
 3. la revisione di motori ed eliche su aeromobili CS-VLA, CS-22 e LSA e gli interventi complessi di manutenzione su componenti elencati nell'appendice VII, a meno che il proprietario dell'aeromobile non abbia concordato un programma di lavoro con l'autorità competente prima dell'inizio di questi interventi e se l'autorità competente ha accertato che il personale autorizzato a certificare ai sensi di M.A.801(b)2 disponga di qualifiche appropriate e di un'esperienza recente, possieda i dati, gli attrezzi, l'equipaggiamento e i materiali applicabili per la manutenzione dei componenti e abbia accesso a strutture adeguate.La manutenzione dei componenti effettuata conformemente al presente paragrafo M.A.502(d) non è prevista ai fini del rilascio di un modulo 1 dell'AESA ed è soggetta ai requisiti per la rimessa in servizio degli aeromobili di cui al punto M.A.801.

11) Il punto M.A.503 è così sostituito:

M.A.503 Componenti a vita limitata

I componenti a vita limitata, installati sull'aeromobile, non devono superare il limite di durata in servizio, specificato nel programma approvato di manutenzione e nelle direttive di aeronavigabilità descritte in M.A.504(c).

12) La lettera b) in M.A.504 è così sostituita:

- b) I componenti inutilizzabili devono essere identificati e conservati in un luogo sicuro sotto il controllo dell'impresa di manutenzione autorizzata, fino al momento di una successiva decisione relativa allo stato di ciascuno di essi. Tuttavia, nel caso degli aeromobili usati per il trasporto aereo non commerciale diversi dai velivoli a grande capacità, la persona o l'impresa che ha dichiarato i componenti inutilizzabili può

trasferirne la custodia, dopo averli identificati come inutilizzabili, al proprietario dell'aeromobile, purché il trasferimento figuri nel quaderno dell'aeromobile/del motore/del componente.

13) Al punto M.A.601, "non elencati nei M.A.201(f) e (g)" è sostituito con "non elencati nel M.A.201(g)".

14) La lettera a), punto 5, in M.A.604 è così sostituita:

(a)5. un elenco del personale autorizzato a certificare con il rispettivo oggetto dell'approvazione, e

15) La seguente lettera h) è aggiunta a M.A.606:

h) In deroga alla lettera g), l'impresa potrà servirsi di personale autorizzato a certificare qualificato per fornire assistenza agli operatori impegnati in operazioni commerciali, in conformità alle seguenti disposizioni:

1. In caso di direttive di aeronavigabilità pre-volo a carattere ripetitivo, che consentano esplicitamente l'esecuzione delle stesse da parte dell'equipaggio, l'impresa può rilasciare un'autorizzazione limitata a certificare al comandante dell'aeromobile in base alla licenza detenuta per l'equipaggio. L'impresa, tuttavia, deve verificare che il comandante dell'aeromobile abbia ricevuto un addestramento pratico sufficiente a garantire l'applicazione delle direttive in conformità agli standard richiesti.
2. Nel caso di aeromobili che operano lontano da una sede di manutenzione, l'impresa ha la facoltà di rilasciare un'autorizzazione limitata a certificare al comandante, in base alla licenza detenuta per l'equipaggio. L'impresa, tuttavia, deve verificare che il comandante dell'aeromobile abbia ricevuto un addestramento pratico sufficiente a garantire l'esecuzione del compito in conformità agli standard richiesti. Le prescrizioni di questo paragrafo saranno illustrate in dettaglio in una procedura del manuale.

16) La lettera a), punto 1, in M.A.607 è così sostituita:

a)1. il personale autorizzato a certificare è in grado di dimostrare di soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 66.A.20(b), salvo quando la parte 66 si riferisce alla normativa dello Stato membro, nel qual caso deve soddisfare i requisiti di tale normativa, e

17) La lettera c) in M.A.607 è così sostituita:

c) L'impresa di manutenzione approvata dovrà documentare tutti i dettagli relativi al personale autorizzato a certificare e conservare un elenco di tale personale, comprensivo del relativo oggetto dell'approvazione.

18) La lettera a), punto 1, in M.A.608 è così sostituita:

a)1. possedere l'equipaggiamento e gli attrezzi, specificati nei dati di manutenzione descritti in M.A.609 o l'attrezzatura equivalente verificata, così come elencata nel manuale dell'impresa di manutenzione, necessari per effettuare gli interventi di manutenzione quotidiani stabiliti nell'oggetto dell'approvazione; e,

19) In M.A.610, "cliente" è sostituito con "impresa che chiede la manutenzione".

20) La lettera a) in M.A.613 è così sostituita:

a) Al termine della manutenzione richiesta per un componente, in conformità al presente capitolo, è necessario rilasciare un certificato di riammissione in servizio, che deve essere emesso in conformità a M.A.802, utilizzando il modulo 1 dell'AESA,

tranne che per quei componenti soggetti a manutenzione in conformità con M.A.502(b) e M.A.502(d) e per quei componenti prodotti in conformità a M.A.603(b).

21) Il punto M.A.615 è così sostituito:

M.A.615 Privilegi dell'impresa

L'impresa può:

1. eseguire la manutenzione degli aeromobili e/o dei componenti aeronautici per i quali essa è approvata nelle sedi identificate nel certificato di approvazione e nel manuale;
2. organizzare la realizzazione di servizi specializzati di un'altra impresa debitamente qualificata e posta sotto la supervisione dell'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo F, conformemente alle procedure descritte nel Manuale dell'impresa di manutenzione, direttamente approvate dall'autorità competente. Rientrano tra questi le operazioni svolte da un'impresa di servizi specializzata non debitamente autorizzata a svolgere tali mansioni ai sensi di M.A. capitolo F o della parte 145;
3. eseguire la manutenzione degli aeromobili e/o dei componenti aeronautici per i quali essa è approvata in qualsiasi località, purché gli interventi siano giustificati dall'inefficienza dell'aeromobile o dalla necessità di supportare una manutenzione occasionale; quanto sopra nel rispetto delle condizioni specificate nel manuale dell'impresa;
4. rilasciare i certificati di riammissione in servizio al termine della manutenzione, in accordo con M.A.612 o M.A.613.

22) La lettera b) in M.A.703 è così sostituita:

- a) La concessione dell'autorizzazione è indicata dal rilascio di un certificato (incluso nell'appendice VI) da parte dell'autorità competente. Il manuale dell'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità approvata in accordo con M.A.704 deve specificare l'entità delle attività riconosciute all'impresa, compreso un riferimento a:
 1. il programma di manutenzione approvato, o
 2. nel caso del trasporto aereo non commerciale, i programmi "di base" e/o "generici" descritti in M.A.709.

23) La lettera a), punto 3, in M.A.704 è così sostituita:

- a)3. i titoli e i nominativi delle persone di cui ai paragrafi M.A.706(a) e M.A.706(c), che consentano di individuare, se del caso, quali persone di cui al paragrafo M.A.706(c) sono autorizzate a estendere il certificato di revisione dell'aeronavigabilità conformemente a M.A.711(a)4 e M.A.901(f), e;

24) La lettera c) in M.A.607 è così sostituita:

- c) Una persona o un gruppo di persone avrà la responsabilità di garantire che l'impresa operi sempre conformemente al presente capitolo. Detta persona o dette persone rispondono direttamente al dirigente responsabile.
L'impresa definisce nel manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità quali di queste persone, quando presenti, sono autorizzate a estendere il certificato di revisione dell'aeronavigabilità in ottemperanza a M.A.711(a)4 e M.A.901(f). Dette persone possono essere autorizzate solo dopo l'accettazione formale da parte dell'autorità competente.

25) La lettera a) in M.A.707 è così sostituita:

- a) Per poter svolgere la revisione dell'aeronavigabilità, un'impresa deve disporre del personale idoneo e autorizzato a rilasciare i certificati di revisione dell'aeronavigabilità o le relative raccomandazioni, come specificato in M.A. capitolo I.

1. Per:
 - tutti gli aeromobili usati nel trasporto aereo commerciale, e
 - gli aeromobili con MTOM superiore a 2 730 kg, a eccezione degli aerostati, questo personale deve avere acquisito:
 - a. almeno 5 anni di esperienza nel settore dell'aeronavigabilità; e
 - b. un'apposita licenza prevista nella parte 66 o una qualifica di personale addetto alla manutenzione riconosciuta in uno Stato membro adeguata alla categoria di aeromobile (se la parte 66 si riferisce alle normative degli Stati membri) o un diploma aeronautico o un titolo equivalente; e
 - c. un addestramento riconosciuto nel settore della manutenzione aeronautica; e
 - d. una posizione di adeguata responsabilità all'interno dell'impresa approvata.Fatte salve le disposizioni precedenti, il requisito di cui al paragrafo M.A.707(a)1(b) può essere sostituito da 5 anni di esperienza nel settore dell'aeronavigabilità in aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo M.A.707(a)1(a).
2. Per:
 - gli aeromobili con MTOM non superiore a 2 730 kg, e
 - gli aerostati,non adibiti al trasporto aereo commerciale, questo personale deve avere acquisito:
 - a. almeno 3 anni di esperienza nel settore dell'aeronavigabilità; e
 - b. un'apposita licenza prevista nella parte 66 o una qualifica di personale addetto alla manutenzione riconosciuta a livello nazionale adeguata alla categoria di aeromobile (se la parte 66 si riferisce alle normative nazionali) o un diploma aeronautico o un titolo equivalente; e
 - c. un addestramento adeguato nel settore della manutenzione aeronautica; e
 - d. una posizione di adeguata responsabilità all'interno dell'impresa approvata.Fatte salve le disposizioni precedenti, il requisito di cui al paragrafo M.A.707(a)2(b) può essere sostituito da 4 anni di esperienza nel settore dell'aeronavigabilità in aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo M.A.707(a)2(a).

26) La lettera b), punto 2, in M.A.708 è così sostituita:

- b)2. presentare il programma di manutenzione e i relativi emendamenti all'autorità competente per l'approvazione (sempre che non sia prevista una procedura di autorizzazione indiretta ai sensi di M.A.302) e fornire una copia del programma al proprietario degli aeromobili non adibiti al trasporto commerciale,

27) Il punto M.A.709 è così sostituito:

M.A.709 Documentazione

L'impresa incaricata della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità è tenuta a conservare e utilizzare i dati di manutenzione applicabili specificati in M.A.401 per lo svolgimento degli interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità descritti in M.A.708. Nel caso dei dati di manutenzione forniti dai clienti, è sufficiente disporre di questi dati quando sia stato stipulato un contratto con il cliente, sempre che non si debba garantire la conformità con M.A.714.

Nel caso del trasporto aereo non commerciale, per consentire l'approvazione iniziale e/o il rinnovo dell'oggetto di un'approvazione di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità senza realizzare un contratto con i clienti per lo svolgimento dell'intervento richiesto, è sufficiente formulare un programma "di base" e/o "generico" come di seguito specificato:

- **programma di manutenzione "di base"**: si tratta di un programma di manutenzione elaborato per un particolare tipo di aeromobile seguendo, se del caso, la relazione di revisione del piano di manutenzione (MRB), il documento di pianificazione della manutenzione (MPD) del titolare del certificato di omologazione, i relativi capitoli del manuale di manutenzione o qualsiasi altro dato di manutenzione contenente informazioni sulle tempistiche degli interventi;
- **programma di manutenzione "generico"**: si tratta di un programma di manutenzione che può essere formulato per tipi di aeromobile simili. Questi

programmi fanno affidamento sullo stesso genere di istruzioni rispetto al programma di manutenzione di base.

Il riferimento ai programmi di manutenzione "di base" o "generico" è inserito, se del caso, nel manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (CAME), come previsto in M.A.703.

28) Il punto M.A.711 è così sostituito:

M.A.711 Privilegi dell'impresa

- a) Un'impresa incaricata della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità può:
1. gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili adibiti al trasporto aereo non commerciale, in base all'elenco contenuto nel certificato di approvazione;
 2. gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili adibiti al trasporto aereo commerciale eventualmente elencati sul certificato di approvazione e sul certificato del rispettivo operatore;
 3. svolgere interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità, nei limiti della relativa approvazione, con un'altra impresa operante nell'ambito dello stesso sistema di qualità;
 4. estendere, alle condizioni previste in M.A.901(f), un certificato di revisione dell'aeronavigabilità che sia stato rilasciato dall'autorità competente o da un'altra organizzazione del tipo descritto in M.A. capitolo G.
- b) Inoltre, un'impresa incaricata della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità può essere autorizzata a effettuare revisioni dell'aeronavigabilità ai sensi di M.A.710 e:
1. a rilasciare il relativo certificato di revisione dell'aeronavigabilità e successivamente a estenderlo conformemente ai requisiti di M.A.901(c)2 o M.A.901(e)2, e
 2. a formulare una raccomandazione per la revisione dell'aeronavigabilità all'autorità competente dello Stato membro di registrazione. Nel caso specifico degli aerostati e di qualsiasi altro aeromobile con MTOM non superiore a 2 730 kg, non adibito al trasporto aereo commerciale, la raccomandazione può essere formulata soltanto in caso di importazione di un aeromobile da un paese terzo, secondo il disposto della parte 21 e di M.A.904.
- c) Per avere diritto al privilegio di cui al paragrafo b), un'impresa deve essere registrata in uno degli Stati membri.

29) La lettera f) in M.A.712 è sostituita dalla seguente:

- f) Nel caso di una piccola impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G per il trasporto aereo non commerciale, il sistema di qualità potrà essere sostituito dallo svolgimento di revisioni organizzative periodiche, salvo il caso delle imprese che rilasciano certificati di revisione dell'aeronavigabilità per aeromobili con MTOM superiore a 2 730 kg diversi dagli aerostati.
Tuttavia, un'impresa per la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità che non possiede un sistema di qualità non è autorizzata a subappaltare mansioni relative alla gestione della manutenzione dell'aeronavigabilità ad altre imprese.

30) La lettera b) in M.A.714 è sostituita dalla seguente:

- b) L'impresa incaricata di gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità dovrà conservare una copia di ogni certificato di revisione dell'aeronavigabilità che ha provveduto a estendere in forza del privilegio descritto in M.A.711(a)4. Inoltre, se l'impresa incaricata della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ha il privilegio specificato in M.A.711(b), dovrà conservare una copia di ogni certificato di revisione dell'aeronavigabilità e della raccomandazione rilasciata o, se del caso, estesa, unitamente a tutti i documenti giustificativi.

31) Il punto M.A.801 è così sostituito:

M.A.801 Certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile

- a) Fatta eccezione per gli aeromobili rimessi in servizio da imprese conformi alla parte 145, il certificato di riammissione in servizio deve essere rilasciato in conformità a quanto contenuto nel presente capitolo.
- b) Il certificato di riammissione in servizio deve essere rilasciato prima del volo, al termine dell'intervento di manutenzione. Una volta verificata la conformità della manutenzione effettuata, il certificato di riammissione in servizio deve essere rilasciato da uno dei seguenti soggetti:
 - 1. da personale idoneo alla certificazione per conto dell'impresa di manutenzione specificata in M.A. capitolo F, oppure
 - 2. a eccezione degli interventi di manutenzione più complessi elencati nell'appendice VII, dal personale autorizzato a certificare conforme ai requisiti della parte 66, oppure
 - 3. dal pilota-proprietario specificato in M.A.803.
- c) Per gli aeromobili ELA1 non adibiti al trasporto aereo commerciale, gli interventi complessi di manutenzione elencati nell'appendice VII possono essere rilasciati dal personale autorizzato a certificare ai sensi di M.A.801(b)2, a condizione che il proprietario approvi un programma di lavoro con l'autorità competente prima di dare inizio a questi interventi e l'autorità competente abbia accertato che il personale autorizzato a certificare ai sensi di M.A.801(b)2 sia in possesso delle qualifiche adeguate e di un'esperienza recente, nonché dei dati, degli attrezzi, dell'equipaggiamento e dei materiali di manutenzione applicabili e abbia accesso a strutture appropriate.
- d) In deroga a M.A.801(b), nei casi non prevedibili, qualora un aeromobile si trovi in uno scalo non servito da un'impresa di manutenzione autorizzata o da adeguato personale autorizzato a certificare, il proprietario può autorizzare qualsiasi persona con un'esperienza di manutenzione adeguata non inferiore a 3 anni e in possesso di adeguate qualifiche, a effettuare interventi di manutenzione in conformità agli standard fissati nel capitolo D e riammettere l'aeromobile in servizio, a patto che nello scalo non vi sia un'impresa debitamente autorizzata ai sensi della presente parte o della parte 145.

Il proprietario è tenuto a:

 - 1. ottenere e custodire nei registri dell'aeromobile informazioni dettagliate di tutti gli interventi effettuati e delle qualifiche in possesso della persona che ha emesso il certificato, e
 - 2. assicurare che tali interventi di manutenzione siano ricontrollati e rilasciati da una persona debitamente autorizzata ai sensi di M.A.801(b) o da un'impresa del tipo descritto nel capitolo F o da un'impresa specificata nella parte 145 il prima possibile e comunque entro un lasso di tempo di 7 giorni, e
 - 3. darne notifica all'impresa del tipo descritto nel capitolo G responsabile della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, se incaricata ai sensi di M.A.201(e), o all'autorità competente in assenza di un contratto stipulato con detta impresa, entro sette giorni dal rilascio dell'autorizzazione a certificare.
- e) Nel caso di riammissione in servizio di cui al paragrafo M.A.801(b)2 o M.A.801(c), il personale autorizzato a certificare può essere assistito, nello svolgimento degli interventi di manutenzione, da una o più persone sotto controllo diretto e continuo.
- f) Un certificato di riammissione in servizio deve contenere i dettagli fondamentali dell'intervento di manutenzione eseguito, la data di completamento della manutenzione e:
 - 1. l'identità, incluso il riferimento all'approvazione, dell'impresa specificata in M.A. capitolo F e del personale che rilascia il certificato, oppure
 - 2. nel caso di un certificato di riammissione in servizio di cui a M.A.801(b)2 o M.A.801(c), l'identità ed eventualmente il numero di licenza del personale autorizzato a rilasciare tale certificato.
- g) Nonostante quanto specificato alla lettera b), gli interventi di manutenzione incompleti devono essere indicati nel certificato di riammissione in servizio prima del suo rilascio.
- h) Un certificato di riammissione in servizio non può essere rilasciato in caso di discrepanze che potrebbero mettere seriamente a rischio la sicurezza del volo.

32) Il punto M.A.802 è così sostituito:

M.A.802 Certificato di riammissione in servizio di un componente

- a) Il certificato di riammissione in servizio dev'essere rilasciato al termine della manutenzione del componente aeronautico in conformità con M.A.502.
- b) Il certificato identificato come modulo 1 dell'AESA per gli Stati membri costituisce l'attestato di riammissione in servizio dei componenti aeronautici, tranne quando la manutenzione eseguita sui componenti aeronautici sia stata effettuata conformemente a M.A.502(b) o M.A.502(d), nel qual caso la manutenzione sarà soggetta a procedure di rimessa in servizio degli aeromobili a norma di M.A.801.

33) Il punto M.A.803 è così sostituito:

M.A.803 Autorizzazione del pilota-proprietario

- a) Per essere riconosciuta pilota-proprietario, una persona deve:
 1. detenere un brevetto di pilota valido (o un documento equivalente) rilasciato o convalidato da uno Stato membro, con l'abilitazione appropriata di tipo e di classe, e
 2. possedere l'aeromobile, in qualità di:
 - i) proprietario unico, oppure
 - ii) comproprietario, ossia:
 - una delle persone fisiche menzionate nel modulo di registrazione, o
 - un membro di una persona giuridica senza scopo di lucro e con finalità ricreative, ove la persona giuridica sia indicata come proprietario nel documento di registrazione, e la persona partecipi direttamente al processo decisionale del soggetto giuridico e sia stata designata da tale soggetto giuridico per svolgere mansioni di manutenzione in qualità di pilota-proprietario.
- b) In caso di aeromobile privato di semplice progettazione con massa massima al decollo non superiore a 2 739 kg, veleggiatore, veleggiatore a motore e aerostato, il pilota-proprietario può rilasciare il certificato di riammissione in servizio a seguito degli interventi di manutenzione limitata elencati nell'appendice VIII.
- c) La portata della manutenzione limitata da parte del pilota-proprietario sarà definita nel programma di manutenzione specificato in M.A.302.
- d) Il certificato di riammissione in servizio deve essere riportato nei registri e deve contenere i dettagli fondamentali dell'intervento di manutenzione eseguito, i dati di manutenzione utilizzati, la data nonché l'identità e il numero di licenza del pilota-proprietario rilasciante il certificato.

34) Il punto M.A.901 è così sostituito:

M.A.901 Revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile

Per garantire la validità del certificato di aeronavigabilità di un aeromobile si deve provvedere a una revisione periodica dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e dei suoi dati di aeronavigabilità.

- a) Il certificato di revisione dell'aeronavigabilità è emesso secondo quanto stabilito nell'appendice III (modulo 15a o 15b dell'AESA), al completamento di una revisione soddisfacente, ed è valido per un anno.
- b) Un aeromobile in ambiente controllato è un aeromobile che, nel corso degli ultimi 12 mesi, è stato costantemente curato da un'unica impresa di manutenzione approvata del tipo descritto in M.A. capitolo G e che, durante i precedenti 12 mesi, era posto sotto il controllo di imprese di manutenzione approvate. Ciò comprende la manutenzione svolta come precisato in M.A.803(b) e la riammissione in servizio come specificato in M.A.801(b)2 o M.A.801(b)3.
- c) Per
 - tutti gli aeromobili usati nel trasporto aereo commerciale, e
 - gli aeromobili con MTOM superiore a 2 730 kg, ad eccezione degli aerostati,

che si trovano in ambiente controllato, l'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G addetta alla gestione dell'aeromobile, purché adeguatamente autorizzata, può:

1. rilasciare il certificato di revisione in conformità a quanto stabilito in M.A.710, e
2. nel caso dei certificati di revisione dell'aeronavigabilità emessi, qualora l'aeromobile sia rimasto in un ambiente controllato, estendere la validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità per due volte per un periodo di un anno ciascuna. Un certificato di revisione dell'aeronavigabilità non può essere esteso se l'impresa è a conoscenza del fatto, o se ha ragione di credere, che l'aeromobile non sia navigabile.

d) Per

- tutti gli aeromobili usati nel trasporto aereo commerciale, e
- gli aeromobili con MTOM superiore a 2 730 kg, ad eccezione degli aerostati, che non si trovano in ambiente controllato, o gestiti da un'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G, che non ha il privilegio di effettuare revisioni dell'aeronavigabilità, il certificato di revisione dell'aeronavigabilità deve essere rilasciato dall'autorità competente a seguito di una valutazione soddisfacente basata sulla raccomandazione proposta da un'impresa debitamente autorizzata del tipo descritto in M.A. capitolo G, inviata unitamente alla richiesta del proprietario o dell'operatore. Tale raccomandazione deve essere basata su una revisione dell'aeronavigabilità svolta secondo quanto specificato in M.A.710.

e) Per

- gli aeromobili con MTOM non superiore a 2 730 kg, e
- gli aerostati, non adibiti al trasporto aereo commerciale, una qualsiasi impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G, nominata dal proprietario/operatore, purché adeguatamente autorizzata, può:
 1. rilasciare il certificato di revisione in conformità a quanto stabilito in M.A.710, e
 2. nel caso dei certificati di revisione dell'aeronavigabilità emessi, qualora l'aeromobile sia rimasto in un ambiente controllato nell'ambito della sua gestione, estendere la validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità per due volte per un periodo di un anno ciascuna. Un certificato di revisione dell'aeronavigabilità non può essere esteso se l'impresa è a conoscenza del fatto, o se ha ragione di credere, che l'aeromobile non sia navigabile.

f) In deroga ai precedenti paragrafi M.A.901(c)2 e M.A.901(e)2, per gli aeromobili che si trovano in ambiente controllato, l'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G che gestisce l'aeromobile può estendere la validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità rilasciato dall'autorità competente o da un'altra impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G per due volte per un periodo di un anno ciascuna. Un certificato di revisione dell'aeronavigabilità non può essere esteso se l'impresa è a conoscenza del fatto, o se ha ragione di credere, che l'aeromobile non sia navigabile.

g) In deroga ai precedenti paragrafi M.A.901(e) e M.A.901(h)2, nel caso di un aeromobile ELA1 non adibito al trasporto aereo commerciale ed escluso dal campo di applicazione di M.A.201(i), il certificato di revisione dell'aeronavigabilità può anche essere rilasciato dall'autorità competente a seguito di una valutazione soddisfacente basata sulla raccomandazione proposta da personale addetto alla certificazione che soddisfi i requisiti della parte 66 e di M.A.707(a)2(a), inviata unitamente alla richiesta del proprietario o dell'operatore. Tale raccomandazione deve essere basata su una revisione dell'aeronavigabilità svolta secondo quanto specificato in M.A.710.

Questa deroga non può essere applicata per più di due anni consecutivi, posto che ogni tre anni viene rilasciato un certificato di revisione dell'aeronavigabilità dall'autorità competente o da un'impresa debitamente autorizzata del tipo descritto in M.A. capitolo G, a seguito di una revisione dell'aeronavigabilità conforme al disposto di M.A.710.

In ogni caso, e allo scopo di applicare questa deroga, l'autorità competente deve formalmente accettare il personale addetto alla certificazione dopo averne verificato le qualifiche e in seguito all'esecuzione completa di una revisione dell'aeronavigabilità sotto la supervisione dell'autorità competente.

Il personale addetto alla certificazione che effettua la revisione dell'aeronavigabilità deve disporre della necessaria documentazione e di idoneo alloggiamento nella sede appropriata.

- h) L'autorità competente deve svolgere autonomamente la revisione dell'aeronavigabilità e rilasciare il relativo certificato nei seguenti casi:
1. ogni volta che le circostanze indicano la presenza di una potenziale minaccia per la sicurezza, o
 2. ogni volta ciò venga richiesto dal proprietario di tutti gli aerostati e di qualsiasi altro aeromobile con MTOM non superiore a 2 730 kg, non adibiti al trasporto aereo commerciale.
- i) In aggiunta ai casi previsti alla precedente lettera h), l'autorità competente può effettuare autonomamente la revisione dell'aeronavigabilità e rilasciare il relativo certificato nel caso del trasporto aereo non commerciale, quando l'aeromobile è gestito da un'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G con sede in un paese terzo.
- j) Quando l'autorità competente svolge autonomamente la revisione dell'aeronavigabilità e/o rilascia il relativo certificato, il proprietario o l'operatore deve fornire quanto segue all'autorità competente:
- la documentazione richiesta dall'autorità competente;
 - idoneo alloggiamento per il proprio personale nella sede appropriata, e
 - qualora necessario, il supporto di personale adeguatamente qualificato in conformità alla parte 66 o equivalente ai sensi di 145.A.30(j)(1) e (2).
- k) Nel caso di nuovi aeromobili fabbricati sul territorio dell'UE, il primo certificato di revisione dell'aeronavigabilità dev'essere rilasciato unitamente al primo certificato di aeronavigabilità, in conformità con 21A.183, paragrafo 1. In tal caso la revisione dell'aeronavigabilità non è necessaria.

35) Le lettere a) e b) in M.A.904 sono così sostituite:

- a) Per trasporre un aeromobile nel registro di uno Stato membro da un paese terzo, il richiedente deve:
1. presentare istanza al nuovo Stato membro di registrazione per il rilascio di un nuovo certificato di aeronavigabilità in conformità alla parte 21;
 2. provvedere all'esecuzione di una revisione dell'aeronavigabilità da un'impresa specializzata debitamente approvata o, nel caso di un aeromobile ELA1, dall'autorità competente;
 3. fare eseguire tutti i lavori di manutenzione secondo le indicazioni dell'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità o, nel caso di un aeromobile ELA1, dell'autorità competente, onde garantire la conformità con il programma di manutenzione approvato a norma di M.A.302.
- b) Una volta accertata la conformità dell'aeromobile con i requisiti fondamentali, l'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, se del caso, deve trasmettere allo Stato membro di registrazione una raccomandazione documentata per il rilascio del certificato di revisione dell'aeronavigabilità.

36) Alla lettera b) in M.B.301, "M.A.302(e)" è sostituito con "M.A.302(c)".

37) Alla lettera d) in M.B.301, "M.A.302(c) e (d)" è sostituito con "M.A.302(d), (e) ed (f)".

38) Alla lettera a) in M.B.303, "Ciascuna autorità competente" è sostituito con "L'autorità competente":

39) La seguente lettera i) è aggiunta a M.B.303:

- i) Per favorire l'adozione dell'azione coercitiva appropriata, le autorità competenti si scambiano informazioni sulla non conformità riscontrata ai sensi della precedente lettera h).

40) Il punto M.B.606 è così sostituito:

M.B.606 Modifiche

L'autorità competente si atterrà agli elementi applicabili dei paragrafi sull'approvazione iniziale per qualsiasi modifica in seno all'impresa notificata conformemente a M.A.617.

L'autorità competente può prescrivere le condizioni alle quali l'impresa di manutenzione autorizzata del tipo descritto in M.A. capitolo F può operare durante tali modifiche, a meno che non stabilisca che l'approvazione deve essere sospesa.

In caso di modifiche al manuale dell'impresa di manutenzione:

- a) In caso di approvazione diretta degli emendamenti del manuale di manutenzione, l'autorità competente, prima di notificare formalmente l'approvazione all'impresa, deve verificare la conformità delle procedure contenute nel manuale con le disposizioni della parte M.
- b) Nel caso di approvazione indiretta degli emendamenti al manuale dell'impresa di manutenzione, l'autorità competente deve assicurare un controllo adeguato per ciò che riguarda l'approvazione di tutti gli emendamenti.

41) Il punto M.B.706 è così sostituito:

M.B.706 Modifiche

L'autorità competente si atterrà agli elementi applicabili dei paragrafi sull'approvazione iniziale per qualsiasi modifica in seno all'impresa notificata conformemente a M.A.713.

L'autorità competente può prescrivere le condizioni alle quali l'impresa incaricata della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità del tipo descritto in M.A. capitolo G può operare durante tali modifiche, a meno che non stabilisca che l'approvazione deve essere sospesa.

In caso di modifiche al manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità:

- a) In caso di approvazione diretta degli emendamenti del manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, l'autorità competente, prima di notificare formalmente l'approvazione all'impresa, deve verificare la rispondenza delle procedure contenute nella descrizione con quanto prescritto nella parte M.
- b) Nel caso di approvazione indiretta degli emendamenti del manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, l'autorità competente deve assicurare un controllo adeguato per ciò che riguarda l'approvazione di tutti gli emendamenti.

42) Al paragrafo M.B.901, "M.A.902(d)" è sostituito con "M.A.901(d)".

43) Il punto M.B.902 è così sostituito:

M.B.902 Revisione dell'aeronavigabilità da parte dell'autorità competente

- a) Nel caso in cui l'autorità competente svolga la revisione dell'aeronavigabilità e rilasci il certificato di revisione – Modulo 15a dell'AESA (appendice III), l'autorità competente effettuerà una revisione dell'aeronavigabilità in conformità con le direttive contenute in M.A.710.
- b) L'autorità competente deve disporre del personale idoneo per la revisione dell'aeronavigabilità.
 1. Per:
 - tutti gli aeromobili usati nel trasporto aereo commerciale, e
 - gli aeromobili con MTOM superiore a 2 730 kg, a eccezione degli aerostati, questo personale deve avere acquisito:
 - a. almeno 5 anni di esperienza nel settore dell'aeronavigabilità; e
 - b. un'apposita licenza prevista nella parte 66 o un diploma aeronautico o un titolo equivalente; e
 - c. un addestramento riconosciuto nel settore della manutenzione aeronautica; e
 - d. una posizione di adeguata responsabilità all'interno dell'impresa approvata.Fatte salve le disposizioni precedenti, il requisito di cui al paragrafo M.B.902(b)1(b) può essere sostituito da 5 anni di esperienza nel settore dell'aeronavigabilità in aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo M.B.902(b)1(a).
 2. Per:
 - gli aeromobili con MTOM non superiore a 2 730 kg, e
 - gli aerostati,

non destinati al trasporto aereo commerciale,
questo personale deve avere acquisito:

- a. almeno 3 anni di esperienza nel settore dell'aeronavigabilità; e
- b. un'apposita licenza prevista nella parte 66 o una qualifica di personale addetto alla manutenzione riconosciuta in uno Stato membro adeguata alla categoria di aeromobile (se la parte 66 si riferisce alle normative degli Stati membri) o un diploma aeronautico o un titolo equivalente; e
- c. un addestramento adeguato nel settore della manutenzione aeronautica; e
- d. una posizione di adeguata responsabilità all'interno dell'impresa approvata.

Fatte salve le disposizioni precedenti, il requisito di cui al paragrafo M.B.902(b)2(b) può essere sostituito da 4 anni di esperienza nel settore dell'aeronavigabilità in aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo M.B.902(b)2(a).

- c) L'autorità competente deve conservare un registro del personale di revisione della aeronavigabilità, comprensivo di dettagli relativi alle specifiche qualifiche, unitamente a un sommario della relativa esperienza nel settore della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e dell'addestramento ricevuto.
- d) L'autorità competente, durante lo svolgimento della revisione dell'aeronavigabilità, deve avere accesso ai dati applicabili, come specificato in M.A.305, M.A.306 e M.A.401.
- e) Il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, al completamento di una revisione soddisfacente, rilascia il modulo 15a.

44) I punti 5.1 e 5.2 dell'appendice I "Accordo per il mantenimento dell'aeronavigabilità" sono così sostituiti:

5.1. Obblighi dell'impresa autorizzata:

1. il tipo di aeromobile deve rientrare nell'oggetto dell'approvazione;
2. deve rispettare le condizioni di conformità relative al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, qui di seguito riportate:
 - elaborare un programma di manutenzione per l'aeromobile, inclusi eventuali programmi di affidabilità;
 - dichiarare gli interventi di manutenzione (nel programma di manutenzione) che possono essere effettuati conformemente alle disposizioni di M.A.803 (c);
 - occuparsi dell'approvazione del programma di manutenzione dell'aeromobile;
 - consegnare una copia approvata del programma di manutenzione al proprietario;
 - predisporre un'ispezione ponte con il precedente programma di manutenzione dell'aeromobile;
 - organizzare tutti gli interventi di manutenzione che dovranno essere eseguiti da un'impresa approvata;
 - garantire l'applicazione di tutte le direttive vigenti in materia di aeronavigabilità;
 - garantire la correzione di tutti i difetti rilevati durante la manutenzione programmata o riferiti dal proprietario da parte di un'impresa di manutenzione approvata;
 - coordinare la manutenzione programmata, l'applicazione delle direttive di aeronavigabilità, la sostituzione delle parti a vita limitata e garantire le condizioni necessarie all'ispezione dei componenti;
 - informare il proprietario ogni volta che l'aeromobile viene inviato ad un'impresa approvata per la manutenzione;
 - gestire tutta la documentazione tecnica;
 - archiviare tutti i registri tecnici;
3. predisporre l'approvazione relativa a qualsiasi modifica all'aeromobile ai sensi della parte 21, prima dell'integrazione di tale modifica;
4. predisporre l'approvazione relativa a qualsiasi riparazione dell'aeromobile ai sensi della parte 21, prima della sua esecuzione;
5. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione ogni qual volta il proprietario ometta di presentare l'aeromobile all'impresa di manutenzione, come richiesto dall'impresa approvata;

6. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente accordo non venga rispettato;
7. eseguire la revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile in caso di necessità e compilare il certificato di revisione dell'aeronavigabilità o la raccomandazione per l'autorità competente dello Stato membro di registrazione.
Nel caso degli aerostati e di qualsiasi altro aeromobile con MTOM non superiore a 2 730 kg, non adibito al trasporto aereo commerciale, la raccomandazione è formulata soltanto in caso di importazione di un aeromobile, secondo il disposto della parte 21 e di M.A.904;
8. inviare entro 10 giorni una copia di qualsiasi certificato di revisione dell'aeronavigabilità rilasciato o prorogato all'autorità competente dello Stato membro di registrazione;
9. riferire tutti gli eventi in conformità ai regolamenti vigenti;
10. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente accordo venga denunciato da una delle due parti.

5.2. Obblighi del proprietario:

1. possedere una comprensione generale del programma di manutenzione approvato;
2. possedere una conoscenza generale della parte M;
3. affidare l'aeromobile all'impresa di manutenzione approvata in base agli accordi definiti con quest'ultima, al momento stabilito, secondo la richiesta dell'impresa autorizzata;
4. non modificare l'aeromobile senza previa consultazione dell'impresa autorizzata;
5. informare l'impresa autorizzata circa gli interventi di manutenzione straordinaria eseguiti all'insaputa e senza il controllo dell'impresa autorizzata;
6. notificare all'impresa autorizzata, mediante iscrizione sul quaderno, tutti i difetti riscontrati durante gli interventi;
7. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente accordo sia denunciato da una delle due parti;
8. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione e l'impresa autorizzata della vendita dell'aeromobile;
9. riferire tutti gli eventi in conformità ai regolamenti vigenti;
10. informare periodicamente l'impresa autorizzata in merito alle ore di volo dell'aeromobile e a qualsiasi altro dato relativo all'utilizzo, come concordato con l'impresa medesima;
11. riportare il certificato di riammissione in servizio nei registri, come specificato in M.A.803(d), quando si eseguono gli interventi di manutenzione da parte del pilota-proprietario, senza superare i limiti posti a tali interventi, secondo quanto dichiarato nel programma di manutenzione approvato (M.A.803(c));
12. informare l'impresa autorizzata responsabile della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità del tipo descritto in M.A. capitolo G entro 30 giorni dal termine di ogni intervento di manutenzione da parte del pilota-proprietario, conformemente a M.A 305(a).

45) Nel campo 13, punto 2 "COMPILAZIONE DEL CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO DA PARTE DEL DICHIARANTE", dell'appendice II "Modulo 1 dell'AESA", il testo "- Riferimento all'approvazione riportata in M.A. capitolo F" è sostituito con "- La dichiarazione riportata in M.A.613 Certificato di riammissione in servizio".

46) Il campo 19, punto 2 "COMPILAZIONE DEL CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO DA PARTE DEL DICHIARANTE", dell'appendice II "Modulo 1 dell'AESA" è così sostituito:

Campo 19 Per tutti gli interventi di manutenzione condotti dalle imprese approvate ai sensi di M.A. capitolo F è necessario spuntare la casella "altra normativa cui si fa riferimento nel campo 13" e la dichiarazione resa nel campo 13 relativa al certificato di riammissione in servizio.

Nel campo 13 deve essere inserita la seguente dichiarazione relativa al certificato di riammissione in servizio specificata in M.A.613:

“Certifica che, se non diversamente specificato nel presente campo, gli interventi individuati nel campo 12 e descritti in questo campo sono stati realizzati in conformità con i requisiti della parte M, capitolo F, e che, in riferimento a tali interventi, il componente è considerato pronto per la riammissione in servizio. LA PRESENTE NON COSTITUISCE UNA RIAMMISSIONE IN SERVIZIO AI SENSI DELLA PARTE 145.”

Le parole “se non diversamente specificato nel presente campo” si riferisce alle seguenti situazioni:

- a) casi in cui non è stato possibile completare la manutenzione;
- b) casi in cui la manutenzione non è stata pienamente conforme allo standard prescritto dalla parte M;
- c) casi in cui i lavori di manutenzione si sono svolti in conformità a requisiti diversi dalle prescrizioni della parte M. In tal caso il campo 13 deve menzionare la normativa nazionale specifica.

Nel campo 13 si deve specificare quali dei precedenti casi, singolarmente o in abbinamento, si applicano alla situazione in oggetto.

- 47) Nel modulo 15b dell'appendice III “Certificato di revisione dell'aeronavigabilità”, i campi riferiti al primo e al secondo rinnovo sono sostituiti con:

1° rinnovo: Nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato, in conformità a M.A.901. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile al momento del rilascio

Data di emissione:..... Data di scadenza:

Firma: N. autorizzazione:

Nome della società:.....Riferimento dell'approvazione:

2° rinnovo: Nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato, in conformità a M.A.901. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile al momento del rilascio.

Data di emissione:.....Data di scadenza:

Firma: N. autorizzazione:

Nome della società:..... Riferimento dell'approvazione:

- 48) Nel modulo 15b dell'appendice III “Certificato di revisione dell'aeronavigabilità”, il riferimento al “regolamento (CE) n. 1592/2002” è sostituito con “regolamento (CE) n. 216/2008”.

- 49) Nel modulo 15a dell'appendice III “Certificato di revisione dell'aeronavigabilità”, il riferimento al “regolamento (CE) n. 1592/2002” è sostituito con “regolamento (CE) n. 216/2008”.

- 50) Nel modulo 15a dell'appendice III “Certificato di revisione dell'aeronavigabilità”, la frase “è da considerare aeronavigabile al momento del rilascio” è sostituita con “è da considerare aeronavigabile al momento della revisione”.

- 51) Alla fine del modulo 15b dell'appendice III “Certificato di revisione dell'aeronavigabilità” sono aggiunti i seguenti due campi riferiti al primo e al secondo rinnovo:

1° rinnovo: Nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato, in conformità a M.A.901. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile al momento del rilascio.

Data di emissione:.....Data di scadenza:

Firma: N. autorizzazione:

Nome della società:..... Riferimento dell'approvazione:

2° rinnovo: L'aeromobile non è adibito al trasporto aereo commerciale e nel corso dell'ultimo anno è rimasto in ambiente controllato, in conformità a M.A.901. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile al momento del rilascio.

Data di emissione:..... Data di scadenza:

Firma: N. autorizzazione:

Nome della società:..... Riferimento dell'approvazione:

52) Nell'appendice IV "Valutazioni dell'approvazione", i punti 4 e 5 sono sostituiti con i seguenti:

4. Una valutazione di classe A significa che l'impresa approvata ai sensi di M.A. capitolo F può eseguire interventi di manutenzione sull'aeromobile e i componenti (inclusi motori/APU = Auxiliary Power Unit, unità di potenza ausiliaria), in conformità con i dati di manutenzione dell'aeromobile o, se specificatamente concordato dall'autorità competente, in conformità con i dati di manutenzione dei componenti, solo fintantoché tali componenti sono montati sull'aeromobile. Tuttavia, la detta impresa di manutenzione di classe A approvata ai sensi di M.A. capitolo F può temporaneamente rimuovere un componente per manutenzione, per agevolare l'accesso ai fini manutentivi, purché la rimozione non renda necessaria una manutenzione aggiuntiva non prevista dalle disposizioni del presente capitolo. Quanto detto nel rispetto di una procedura di controllo delineata nel manuale dell'impresa di manutenzione e giudicata accettabile dallo Stato membro. La sezione sulle limitazioni specificherà l'entità di questi interventi, definendo di conseguenza la validità dell'approvazione.
5. Una valutazione di classe B significa che l'impresa approvata ai sensi di M.A. capitolo F può eseguire interventi di manutenzione su motori/APU smontati e su componenti di motori/APU, in conformità con i dati di manutenzione dei motori/APU o, se specificatamente concordato con l'autorità competente, in conformità con i dati di manutenzione dei componenti, solo se tali componenti sono installati sui motori/APU. Tuttavia, la detta impresa di manutenzione di classe B approvata ai sensi di M.A. capitolo F può temporaneamente rimuovere un componente per manutenzione, per agevolare l'accesso ai fini manutentivi, purché la rimozione non renda necessaria una manutenzione aggiuntiva non prevista dalle disposizioni del presente capitolo. La sezione sulle limitazioni specificherà l'entità di questi interventi, definendo di conseguenza la validità dell'approvazione. Un'impresa di manutenzione approvata ai sensi di M.A. capitolo F, di classe B, può anche eseguire lavori di manutenzione su un motore installato nel corso di una manutenzione, purché si attenga a una procedura di controllo prevista nel manuale di manutenzione dell'impresa. La descrizione della natura delle opere nel manuale dell'impresa di manutenzione deve includere queste attività, laddove consentito dallo Stato membro.

53) L'appendice VI "Certificato di approvazione dell'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ai sensi della parte M, sezione A, capitolo G" è così sostituita:

Appendice VI

Certificato di approvazione dell'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ai sensi della parte M, sezione A, capitolo G

Impresa di manutenzione

STATO MEMBRO*

Stato membro dell'Unione europea**

CERTIFICATO DI APPROVAZIONE

RIFERIMENTO: *XX.MG.XXX (rif. COA XX.XXX)*

In conformità al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, attualmente in vigore, e nei limiti delle condizioni specificate in prosieguo, con il presente documento lo Stato membro certifica che la

[NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]

in quanto impresa approvata di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ai sensi della parte M, sezione A, capitolo G, è autorizzata a gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile elencato nel piano di approvazione allegato, nonché ad emettere raccomandazioni o certificati di revisione dell'aeronavigabilità in seguito ad una revisione dell'aeronavigabilità come specificato in M.A.710 in base alle condizioni seguenti:

CONDIZIONI

1. La presente approvazione è limitata a quanto specificato nell'estensione della sezione dedicata all'approvazione del manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità approvato ai sensi della Parte M, Sezione A, Capitolo G.
2. La presente approvazione è subordinata al rispetto delle procedure delineate nel manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ai sensi della parte M.
3. La presente approvazione rimane valida mentre l'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità rimane conforme in base a quanto previsto nella parte M.
4. Dovendo essere conforme alle condizioni suddette, la presente approvazione dovrà rimanere valida, con durata illimitata, fino a quando essa non sia stata ceduta, sostituita, sospesa o revocata.

Se il presente modulo viene utilizzato anche per titolari di un COA, il numero di COA deve essere usato come riferimento, in aggiunta al numero standard e la condizione 4 di cui sopra deve essere sostituita dalle seguenti condizioni supplementari:

5. Questa approvazione non costituisce un'autorizzazione all'impiego dei tipi di aeromobili succitati. L'autorizzazione all'impiego dell'aeromobile è contenuta nel Certificato dell'Operatore Aereo (COA).
6. Se l'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, nell'ambito del proprio sistema di qualità, subappalta il servizio di una o più imprese, questa approvazione rimane valida a condizione che tale impresa o tali imprese soddisfino gli obblighi contrattuali applicabili.
7. La cessazione, la sospensione o la revoca del COA rende automaticamente nulla la presente approvazione in relazione alle registrazioni dell'aeromobile specificate nel COA, salvo diversa specifica da parte dell'autorità competente.
8. Dovendo essere conforme alle condizioni suddette, la presente approvazione dovrà rimanere valida, con durata illimitata, fino a quando essa non sia stata ceduta, sostituita, sospesa o revocata.

Data del primo rilascio:

Firma:

Data della presente revisione:

Revisione n.:

Per l'autorità competente

Pagina _ di _

“*Non Stato membro dell'UE/Agenzia europea per la sicurezza aerea, ove applicabile/**Cancellare per non Stato membro dell'UE/Agenzia europea per la sicurezza aerea”.

Piano di approvazione

Denominazione impresa: [NOME DELL'IMPRESA]

Riferimento:

Aeromobile tipo/serie/gruppo	Revisione della aeronavigabilità autorizzata	Impresa/e operante/i in base al sistema di qualità
	Sì	
	No	

La presente approvazione è limitata a quanto specificato nell'estensione della sezione dedicata all'approvazione del manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità approvato ai sensi della parte M, sezione A, capitolo G.

Riferimento relativo al manuale dell'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità:

Data del primo rilascio:

Firma:

Data della presente revisione:

Revisione n.:

Per l'autorità competente

Pagina _ di _

54) Nell'appendice VII "Interventi complessi di manutenzione", la prima frase è sostituita con la seguente:

Qui di seguito si riportano gli interventi complessi di manutenzione descritti in M.A.502(d)3, M.A.801(b)2 e M.A.801(c):

55) All'appendice VII "Interventi complessi di manutenzione" sono aggiunti i seguenti punti:

3. L'esecuzione dei seguenti interventi di manutenzione su un motore a pistoni:
 - a) smontaggio e successivo rimontaggio di un motore a pistoni per scopi diversi dai seguenti:
 - i) avere accesso al gruppo pistoni/cilindri;
 - ii) rimuovere il coperchio del gruppo posteriore per ispezionare e/o sostituire il gruppo delle pompe dell'olio, se tale intervento non implica la rimozione e o la reinstallazione degli ingranaggi interni;
 - b) smontaggio e successivo rimontaggio di ingranaggi di riduzione;
 - c) interventi di saldatura e brasatura di giunture diversi dalle saldature di riparazione di minore entità, effettuati da un saldatore debitamente approvato o autorizzato, ma senza escludere la sostituzione dei componenti;
 - d) la perturbazione di singole parti di unità che sono fornite come unità sottoposte a "bench test" (prova a punto fisso), a eccezione della sostituzione o dell'aggiustamento di elementi normalmente sostituibili o aggiustabili in servizio.
4. Il bilanciamento di un'elica, eccetto
 - a) per la certificazione del bilanciamento statico, se prevista dal manuale di manutenzione;
 - b) il bilanciamento dinamico su eliche installate utilizzando apparecchiature elettroniche, se consentito dal manuale di manutenzione o da altri dati di aeronavigabilità approvati.
5. Qualsiasi altro intervento per cui si rendano necessari:
 - a) strumenti, apparecchiature o strutture speciali, o
 - b) impegnative procedure di coordinamento, dovute alla durata dei compiti e al coinvolgimento di più persone.

56) L'appendice VIII "Manutenzione limitata del pilota-proprietario" è così sostituita:

Appendice VIII

Manutenzione limitata del pilota-proprietario

Oltre ai requisiti di cui alla parte M, prima di effettuare qualsiasi intervento di manutenzione nell'ambito della manutenzione del pilota-proprietario, devono essere soddisfatti i seguenti principi di base:

Competenza e responsabilità

- 1 Il pilota-proprietario è sempre responsabile di qualsiasi intervento di manutenzione da lui stesso eseguito.
- 2 Prima di eseguire interventi di manutenzione, il pilota-proprietario deve accertarsi di avere le competenze adatte per svolgere l'incarico. È responsabilità dei piloti-proprietari acquisire dimestichezza con le pratiche di manutenzione standard per il loro aeromobile e con il programma di manutenzione dell'aeromobile. Se il pilota-proprietario non ha le competenze adatte per effettuare l'intervento di manutenzione, egli non è autorizzato a rilasciare il certificato per tale intervento.
- 3 Il pilota-proprietario (o l'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G con cui ha stipulato un contratto) ha la responsabilità di individuare gli interventi del pilota-proprietario previsti dai principi di base del programma di manutenzione e di assicurare che il documento sia puntualmente aggiornato.
- 4 Il programma di manutenzione dev'essere approvato conformemente a M.A.302.

Interventi

Il pilota-proprietario può svolgere semplici ispezioni visive o semplici operazioni per verificare le condizioni generali e i danni più evidenti nonché il normale funzionamento della cellula, dei motori, dei sistemi e dei componenti.

Gli interventi di manutenzione non devono essere effettuati dal pilota-proprietario quando tali interventi:

- 1 sono importanti per la sicurezza e un'esecuzione scorretta degli stessi potrebbe drasticamente compromettere l'aeronavigabilità dell'aeromobile oppure si tratta di interventi di manutenzione delicati dal punto di vista della sicurezza del volo, come specificato in M.A.402(a), e/o
- 2 implicano la rimozione di importanti componenti o comportano operazioni impegnative di montaggio, e/o
- 3 sono effettuati in conformità con una direttiva concernente l'aeronavigabilità o con una voce di limitazione dell'aeronavigabilità, a meno che tale intervento non sia specificatamente autorizzato nell'AD o nell'ALI, e/o;
- 4 comportano l'uso di attrezzi speciali, strumenti calibrati (a eccezione di chiavi dinamometriche e strumenti di crimpatura), e/o
- 5 comportano l'uso di apparecchiature per test o l'esecuzione di altre forme specifiche di verifiche (per esempio, NDT, test di sistema o controlli operativi per la strumentazione avionica), e/o
- 6 prevedono una serie di ispezioni particolari fuori programma (per esempio, un controllo di atterraggio pesante), e/o;
- 7 riguardano sistemi fondamentali per le operazioni IFR, e/o
- 8 figurano nell'elenco dell'appendice VII o è un intervento di manutenzione di componenti conformemente a M.A.502.

Tali criteri non possono trovare un limite in istruzioni meno restrittive emesse in conformità con "M.A.302(d) Programma di manutenzione".

Qualsiasi intervento descritto nel manuale di volo dell'aeromobile necessario per predisporre l'aeromobile al volo (esempio: montaggio delle ali dell'aliante o pre-volo), è considerato un intervento del pilota e non un intervento di manutenzione del pilota-proprietario, e pertanto non rende obbligatorio un certificato di riammissione in servizio.

Esecuzione degli interventi di manutenzione del pilota-proprietario e registri

I dati di manutenzione specificati in M.A.401 devono sempre essere disponibili durante la manutenzione del pilota-proprietario ed è necessario garantire la conformità con gli stessi. Nel certificato di riammissione in servizio devono essere inseriti i particolari dei dati menzionati nell'esecuzione della manutenzione del pilota-proprietario in conformità con M.A.803(d).

Il pilota-proprietario deve informare l'impresa responsabile della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità del tipo descritto in M.A. capitolo G (se del caso) entro 30 giorni dal termine dell'intervento di manutenzione da parte del pilota-proprietario, conformemente a M.A 305(a).

Articolo 3

L'allegato II (parte 145) del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione è così modificato:

- 1) Nell'appendice IV "Classi di approvazione e sistema di definizione dell'impresa", i punti 4 e 5 sono così sostituiti:
 4. Una valutazione di classe A significa che l'impresa approvata ai sensi della parte 145 può eseguire interventi di manutenzione sull'aeromobile ed i componenti (inclusi

motori/APU = Auxiliary Power Unit, unità di potenza ausiliaria), in conformità con i dati di manutenzione o, se specificatamente concordato con l'autorità competente, in conformità con i dati di manutenzione dei componenti, solo fintantoché tali componenti sono montati sull'aeromobile. Tuttavia, la detta impresa di manutenzione di classe A approvata ai sensi della parte 145 può temporaneamente rimuovere un componente per manutenzione, per agevolare l'accesso ai fini manutentivi, purché la rimozione non renda necessaria una manutenzione aggiuntiva non prevista dalle disposizioni del presente capitolo; quanto detto nel rispetto di una procedura di controllo delineata nel manuale dell'impresa e giudicata accettabile dallo Stato membro. La sezione sulle limitazioni specificherà l'entità di questi interventi, definendo di conseguenza la validità dell'approvazione.

5. Una valutazione di classe B significa che l'impresa approvata ai sensi della parte 145 può eseguire interventi di manutenzione su motori/APU smontati e su componenti di motori/APU, in conformità con i dati di manutenzione dei motori/APU o, se specificatamente concordato con l'autorità competente, in conformità con i dati di manutenzione dei componenti, solo fintantoché detti componenti sono montati sul motore/APU. Tuttavia, la detta impresa di manutenzione di classe B approvata ai sensi della parte 145 può temporaneamente rimuovere un componente per manutenzione, per agevolare l'accesso ai fini manutentivi, purché la rimozione non renda necessaria una manutenzione aggiuntiva non prevista dalle disposizioni del presente capitolo. La sezione sulle limitazioni specificherà l'entità di questi interventi, definendo di conseguenza la validità dell'approvazione. Un'impresa di manutenzione approvata ai sensi della parte 145, con valutazione di classe B, può inoltre eseguire interventi di manutenzione su motori installati nel corso di una manutenzione "di base" o "di linea", purché si attenga ad una procedura di controllo esposta nel manuale di manutenzione dell'impresa. La descrizione della natura delle opere nel manuale dell'impresa di manutenzione deve includere queste attività, laddove consentito dallo Stato membro.

Articolo 4 Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è vincolante in ogni sua parte ed è direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles,

Per la Commissione

Membro della Commissione