



PARERE n. 02/2008

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

del 15 maggio 2008

concernente un regolamento della Commissione recante modifiche al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione 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

E

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

“Requisiti revisionati della parte M per gli aeromobili non usati nel trasporto aereo commerciale e la manutenzione del pilota-proprietario”

I. Generalità

1. Lo scopo del presente parere è suggerire alla Commissione di modificare i suoi regolamenti (CE) n. 1702/2003¹ (parte 21) e n. 2042/2003². Le ragioni di tale attività normativa sono descritte in appresso.
2. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia)³, conformemente alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008⁴ (il regolamento di base).

II. Consultazione

3. Onde svolgere una valutazione delle implicazioni dell'allegato I del regolamento (CE) n. 2042/2003 (parte M), come richiesto dall'articolo 7, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 2042/2003, l'Agenzia ha organizzato nel 2004 due incontri con rappresentanti del settore dell'aviazione commerciale e non commerciale, nel corso dei quali si è riconosciuto che l'impatto della parte M sulle attività di trasporto aereo commerciale era minimo e che la valutazione dell'impatto doveva concentrarsi su altre attività.
4. Per svolgere la suddetta valutazione dell'impatto, l'Agenzia ha stipulato in data 21 settembre 2004 un contratto con il consulente Air EuroSafe. Ne è risultata la relazione sulla valutazione dell'impatto della regolamentazione 2004/S 122-102598 emessa da Air EuroSafe il 21 febbraio 2005, che è stata pubblicata come appendice II all'NPA07/2005 descritto in appresso.
5. Tale relazione è stata usata dall'Agenzia per proporre una modifica alla parte M per il trasporto aereo non commerciale (iter normativo M.007). La proposta è stata pubblicata come avviso di proposta di modifica (NPA) 07/2005, che è stato emesso il 23 giugno 2005 e aperto alla consultazione pubblica per un periodo che è stato prorogato a 5 mesi su richiesta della maggioranza delle parti interessate. Alla data di chiusura, ossia il 24 novembre 2005, l'Agenzia aveva ricevuto 441 commenti da autorità nazionali, organizzazioni di categoria e privati.
6. I commenti ricevuti, come pure le conclusioni di un seminario organizzato per spiegare e discutere la proposta, hanno indotto l'Agenzia a ritenere che le modifiche previste non

¹ Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, 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*). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 287/2008 della Commissione del 28 marzo 2008 (*GU L 87 del 29.3.2008, pag. 3*).

² Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni (*GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1*). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007 (*GU L 94 del 4.4.2007, pag. 18*).

³ 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. Consiglio di amministrazione dell'AESA n. 8-2007 dell'11.6.2007 (in appresso denominata "procedura normativa").

⁴ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (*GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1*).

avrebbero avuto alcuna possibilità di essere accettate se l'Agenzia non avesse avviato parallelamente un altro iter normativo (M.017) per sviluppare il relativo materiale di riferimento (AMC e GM), proposto ulteriori modifiche alla norma e presentato entrambe le proposte contemporaneamente in modo da fornire una panoramica completa delle modifiche previste. Di questo si è ampiamente discusso verso la fine del 2005 con i rappresentanti del comparto dell'aviazione generale, che hanno accettato di sostenere tale processo. L'attività normativa è stata pertanto estesa al fine di:

- Valutare e rispondere ai 441 commenti ricevuti in risposta all'NPA07/2005, preparando il corrispondente documento di risposta ai commenti (CRD).
- Discutere e proporre ulteriori modifiche alla parte M.
- Produrre il relativo materiale AMC/GM.

Le questioni estremamente specifiche inerenti alla "manutenzione del pilota-proprietario" sono state inoltre trasferite a un iter separato (M.005).

7. Il lavoro è stato svolto da due gruppi di regolamentazione (M.005 e M.017), composti da rappresentanti dell'Agenzia, delle AAN, del settore della produzione e manutenzione e da proprietari/operatori. Grazie al loro contributo, l'Agenzia ha emesso i seguenti documenti per la consultazione pubblica:
 - CRD07/2005 il 26 aprile 2007 (in risposta ai commenti all'NPA07/2005).
 - NPA2007-08 il 28 giugno 2007 (in cui propone ulteriori modifiche alla parte M e ai corrispondenti AMC/GM).
8. Per giustificare e spiegare il contenuto di questi documenti, l'Agenzia ha organizzato un seminario a Colonia in data 4 luglio 2007, sei seminari in Svizzera, Regno Unito, Francia, Danimarca, Germania e Repubblica ceca tra il 28 agosto 2007 e il 13 settembre 2007 e un seminario in Austria il 13 novembre 2007.
9. Per agevolare il processo di approvazione da parte della Commissione e consentire a tutte le parti coinvolte una più facile comprensione, l'Agenzia ha deciso che il suo parere definitivo avrebbe dovuto includere i tre iter (M.007, M.005 e M.017) e si è impegnata a preparare un CRD comune, nonché un testo unico modificato della parte M.
10. L'Agenzia ha ricevuto 10 reazioni al CRD07/2005 e 661 commenti all'NPA2007-08, i cui messaggi principali possono essere riassunti come segue:
 - Sono stati avanzati dubbi in merito alla necessità di sostituire i sistemi nazionali esistenti con i regolamenti europei.
 - Emanare un regolamento separato dedicato, la parte M "leggera", per trattare il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aviazione generale.
 - Integrare le conseguenze dell'iter normativo MDM.032 relativo a una migliore regolamentazione dell'aviazione generale.
 - Combinare le approvazioni di M.A. capitolo F e M.A. capitolo G (impresa per la gestione del mantenimento della navigabilità (CAMO)).
 - Accettare la FAA AC43-13 per le riparazioni e modifiche.
 - Accettare direttamente (senza doppia riammissione in servizio) i documenti di riammissione in servizio statunitensi (FAA 8130-3) e canadesi (TCCA 24-0078) per i componenti sottoposti a manutenzione.

- Ampliare il campo di applicazione della manutenzione del pilota-proprietario ed eliminare l'autovalutazione.
 - Alleggerire gli onerosi requisiti di supervisione (sistemi di qualità / revisioni organizzative).
 - Consentire l'approvazione iniziale di una CAMO in mancanza di un programma approvato di manutenzione.
 - Specificare le condizioni per la manutenzione dei componenti e per interventi complessi.
 - Permettere il trasferimento dei componenti inutilizzabili al proprietario.
 - Creare una nuova e più semplice licenza per il personale addetto alla manutenzione degli aeromobili.
 - Emanare requisiti meno rigorosi per il personale addetto alla revisione della navigabilità e procedure semplificate per lo svolgimento delle revisioni della navigabilità e il rilascio di certificati di revisione della navigabilità (ARC).
 - Dedicare più tempo all'attuazione delle modifiche previste.
11. Onde rivedere questi commenti, l'Agenzia ha costituito 2 gruppi di revisione (M.005 e M.017), ciascuno composto dai membri del rispettivo gruppo di lavoro più una persona dalla Standardizzazione & approvazioni (Agenzia) e una persona del settore che aveva espresso parere contrario all'NPA2007-08. A seguito di tale revisione, il 6 marzo 2008 l'Agenzia ha rilasciato il CRD2007-08 contenente le risposte a ogni commento, il testo proposto per la norma e per gli AMC/GM, il materiale di riferimento in cui è illustrato come sono state affrontate le principali questioni sopra menzionate, nonché una guida per i proprietari di aeromobili privati con MTOM non superiore a 2 730 kg (compresi gli aerostati di qualunque dimensione), riassumendo le procedure più semplificate consentite dalle norme previste.
12. A seguito della consultazione esterna sul CRD2007-08, terminata il 6 maggio 2008, l'Agenzia ha ricevuto reazioni da:
- 6 autorità competenti: AustroControl-Austria, CAA-Paesi Bassi, CAA-Regno Unito, DGAC-Francia, ENAC-Italia, FOCA-Svizzera.
 - 12 imprese e associazioni: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Aeroclub reale danese, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, Produttori di veleggiatori europei, Alitalia Servizi, Federazione francese di volo a vela (FFVV), Federazione norvegese degli sport aerei, European Microlight Federation.
 - 27 soggetti individuali.

Tali reazioni sono analizzate dettagliatamente nell'allegato. Nessuna di esse tocca concretamente la sostanza delle conclusioni che l'Agenzia ha presentato nel CRD. Molte hanno però proposto migliorie interessanti da apportare al testo, che l'Agenzia ha introdotto nel presente parere. Alcune altre non possono essere prese in considerazione nel quadro della presente attività normativa, in quanto richiederebbero un'adeguata consultazione aperta, e saranno pertanto considerate ai fini di una futura regolamentazione.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

13. Il presente parere prende il più possibile in considerazione i suggerimenti proposti dalle tante parti interessate che hanno partecipato alla consultazione e reagito al CRD. Esso propone un approccio europeo al mantenimento dell'aeronavigabilità del trasporto aereo non commerciale, appoggiandosi ai sistemi nazionali esistenti ove questi prevedano mezzi equivalenti per garantire l'adeguato livello di sicurezza, al fine di permettere la continuità di alcuni di essi con il minor disagio possibile. Così facendo, consente ai sistemi che hanno dimostrato la loro efficacia di essere disponibili per tutti i cittadini europei.
14. Il bisogno di produrre parallelamente i requisiti e i loro mezzi di conformità, nonché l'esigenza di coinvolgere e consultare adeguatamente tutte le parti interessate spiegano perché questo iter normativo, che avrebbe dovuto concludersi nel 2005, ha potuto essere ultimato solo adesso, pochi mesi prima della fine della relazione provvisoria di entrata in vigore delle disposizioni della parte M applicabili al mantenimento dell'aeronavigabilità del trasporto aereo non commerciale. Questo, naturalmente, ha destato le preoccupazioni delle parti interessate coinvolte. Il presente parere prende quindi pienamente in considerazione tali preoccupazioni e propone misure di transizione per farvi fronte.
15. Prendendo in considerazione la gerarchia delle norme AESA, il presente parere tratta solamente le modifiche che l'Agenzia suggerisce ai regolamenti applicabili della Commissione (parte M, parte 145 e parte 21); i relativi mezzi di conformità (AMC) e il materiale di riferimento (GM) che sono stati specificati nel CRD possono essere e saranno rilasciati dall'Agenzia solo dopo che i suddetti regolamenti saranno stati adottati dalla Commissione. Deve però essere chiaro che le misure presentate in questo parere sono da leggersi in combinazione con detti AMC e GM, quale parte di un pacchetto concordato.

a) Necessità di regole comuni

16. Sebbene molte persone e imprese abbiano messo in dubbio il bisogno di cambiamento e sostenuto la continuazione di ogni sistema nazionale corrente, è un dato di fatto che il Parlamento europeo e il Consiglio hanno già deciso che il mantenimento dell'aeronavigabilità di tutti gli aeromobili registrati negli Stati membri deve soddisfare regole comuni, di modo che i cittadini possano trarre vantaggio da due dei principali obiettivi attribuiti al sistema AESA:

a) Sicurezza

Uno dei principali obiettivi consiste nell'armonizzare il livello di sicurezza. Sebbene non vi siano prove a indicare l'esistenza di timori per la sicurezza in riferimento ai sistemi nazionali correnti, ciò non significa che la sicurezza non possa essere migliorata. Infatti, il livello di sicurezza dei sistemi nazionali varia di paese in paese e la definizione di una serie comune di norme con gli standard appropriati dovrebbe migliorare il livello generale di sicurezza in Europa.

b) Mercato comune

Un altro obiettivo della Comunità al momento della costituzione del sistema AESA consisteva nel coordinare il funzionamento del mercato interno. La libera circolazione delle merci, dei servizi e delle persone richiede l'adozione di regole comuni per garantire che gli aeromobili usati possano essere venduti ovunque all'interno del mercato comune, che le imprese di manutenzione e per la gestione del mantenimento della navigabilità possano fornire i loro servizi in tutti gli Stati membri e che i cittadini dell'Unione europea possano pilotare liberamente i loro aeromobili in qualunque Stato membro.

17. Non è quindi un'opzione contemplabile quella di prevedere la rimozione della parte M per l'aviazione generale. Neanche fare nulla è un'opzione praticabile, in quanto ciò significherebbe implementare la parte M nel suo stato attuale dal 28 settembre 2008 in poi. L'unico modo di procedere nell'odierno ambiente legislativo consiste pertanto nel modificare la parte M al fine di soddisfare meglio le esigenze delle diverse categorie e dimensioni di aeromobili, nonché dei diversi tipi di operazione. Così facendo, l'Agenzia si è concentrata in particolar modo sulle questioni principali individuate durante la consultazione.

b) Il formato dei requisiti per il mantenimento dell'aeronavigabilità per l'aviazione generale

18. Alcuni soggetti individuali e imprese si sono detti del parere che gli attuali requisiti siano troppo complicati e difficili da leggere e hanno pertanto richiesto una parte M separata dedicata all'aviazione generale (la cosiddetta "parte M leggera"). L'Agenzia riconosce che i testi giuridici non sono sempre facili da usare per i soggetti interessati dai regolamenti, anche se sono stati compiuti tutti gli sforzi possibili per produrli in un linguaggio chiaro e per organizzarli in modo che il loro utilizzo ne risulti facilitato. Ciò è dovuto al fatto che i testi giuridici non vengono prodotti per essere utilizzati direttamente come manuali per le attività quotidiane, bensì il loro scopo principale consiste nell'assicurare la certezza del diritto quando le cose non vanno come dovrebbero. Inoltre, questi testi attribuiscono diritti ai soggetti interessati dai regolamenti, che sono autorizzati a interpretarli nel loro migliore interesse. Molti dei requisiti contenuti nella parte M sono difatti di carattere generale e possono essere adattati da ogni richiedente alle dimensioni e al tipo di impresa e operazione.

19. In questo contesto si deve anche considerare che la parte M si applica a una grande varietà di aeromobili coinvolti in vari tipi di operazioni:

- velivoli a grande capacità (come già definiti nel regolamento (CE) n. 2042/2003);
- aeromobili non di grandi dimensioni con MTOM superiore a 2 730 kg;
- aeromobili con MTOM pari o inferiore a 2 730 kg e aerostati;
- aeromobili ELA1 (come definiti nel presente parere che anticipa l'NPA2008-07 in rapporto al "processo ELA"; "Modifiche e riparazioni standard" e "Specifiche di certificazione per velivoli sportivi leggeri") e
- aeromobili CS-VLA, CS-22 e LSA (LSA come definiti nel presente parere che anticipa l'NPA2008-07).

Se si dovesse seguire la logica di una parte M separata dedicata all'aviazione generale, non una ma alcune "parti M leggere" dovrebbero essere prodotte per trattare ogni categoria di aeromobili ed eventualmente anche ogni tipo di operazione. Considerando la giurisprudenza della Corte dell'Unione europea, ciò creerebbe molta confusione, in quanto ogni testo dovrebbe essere interpretato in modo indipendente dagli altri, sicché un testo identico potrebbe determinare requisiti diversi.

20. Ne consegue che i requisiti di legge devono essere usati in combinazione con l'appropriato materiale interpretativo prodotto dagli enti regolatori e dagli stessi soggetti interessati dai regolamenti. In quest'ultimo caso, il materiale interpretativo può essere rilasciato da organizzazioni commerciali e federazioni a beneficio dei propri membri.

21. Fatti salvi i commenti di cui sopra, l'Agenzia capisce l'esigenza delle parti interessate dell'aviazione generale di ricevere sostegno nella comprensione e attuazione dei requisiti cui devono attenersi. L'Agenzia compirà pertanto tutti gli sforzi possibili per emanare guide per gli utenti, come quella che ha allegato al suo CRD per i proprietari di aerostati e di aeromobili privati con MTOM non superiore a 2 730 kg. Essa comunicherà inoltre il contenuto e l'intento della norma alle autorità competenti, ai soggetti interessati dai regolamenti e alle imprese per mezzo di note esplicative, lettere, seminari, ecc.

c) Integrare le conseguenze dell'iter normativo MDM.032 su una migliore regolamentazione dell'aviazione generale

22. Alcuni soggetti e imprese hanno suggerito di prendere in considerazione le procedure semplificate per gli aeromobili leggeri previste dall'iter normativo MDM.032. Sebbene si debba notare che questo iter tratta principalmente i requisiti per le operazioni di volo, la certificazione degli equipaggi e l'aeronavigabilità iniziale, è giusto che vi sia l'esigenza di garantire la coerenza tra i requisiti di mantenimento dell'aeronavigabilità e quelli inerenti alla certificazione delle modifiche e riparazioni, nonché quelli applicabili alla certificazione delle parti di ricambio e pertinenze. Il lavoro svolto nel quadro di questo iter è a un livello di avanzamento tale da consentire la pubblicazione di un NPA2008-07 che crea un nuovo processo denominato "Aeromobili leggeri europei" con due sottocategorie (ELA1 e ELA2) e propone una nuova specifica di certificazione (CS) per gli LSA (velivoli sportivi leggeri). In previsione di tale sviluppo, questo parere contiene ulteriori attenuazioni specifiche per gli aeromobili in questione:

- a) La possibilità di installare componenti che non dispongono di una riammissione in servizio, se consentito dalla parte 21 (vedere M.A.501(a)). Questo anticipa la possibilità per il proprietario di fabbricare talune parti senza l'ammissione in servizio che è stata proposta da MDM.032.
- b) La possibilità che personale di certificazione indipendente svolga interventi di manutenzione dei componenti e interventi complessi di manutenzione sugli aeromobili ELA (vedere M.A.502(d) e M.A.801(c)).
- c) La possibilità che personale di certificazione indipendente rilasci raccomandazioni per l'emissione di un ARC per gli aeromobili ELA1 (vedere M.A.901(g)).

d) Combinare le approvazioni di M.A. capitolo F + M.A. capitolo G (impresa per la gestione del mantenimento della navigabilità (CAMO))

23. Era stato suggerito di combinare le approvazioni di M.A. capitolo F + M.A. capitolo G, onde evitare la duplicazione dei manuali, delle inchieste, dei controlli e delle competenze. L'Agenzia non è però convinta del fatto che la proposta sia in grado di produrre i benefici attesi. Anzitutto è chiaro che si devono tenere certificati separati al fine di includere le imprese che vogliono avere una sola approvazione. Anche se fosse possibile combinare questi certificati, ciò non garantirebbe un singolo processo di certificazione, in quanto l'autorità competente potrebbe sempre decidere di svolgere controlli in circostanze distinte e di riservare dipartimenti diversi alle questioni di manutenzione e mantenimento dell'aeronavigabilità. Di conseguenza, non vi sarebbe alcuna garanzia di competenze minori, in quanto l'autorità potrebbe adattare le competenze al livello d'inchiesta richiesto, che per un'approvazione combinata è superiore rispetto a un'approvazione separata. In ogni caso, l'Agenzia non esercita alcun controllo sulle competenze addebitate dalle autorità competenti.

24. Invece di creare un'approvazione combinata, l'Agenzia ha quindi optato per la seguente soluzione:

- a) Gli AMC M.A.602 e AMC M.A.702 specificherebbero che un'impresa che richiede entrambe le approvazioni può utilizzare un singolo modulo 2 dell'AESA per la richiesta.
- b) Gli AMC M.B.604(b) e AMC M.B.704(b) raccomanderebbero che l'autorità competente organizzi i controlli in modo da includere entrambe le approvazioni, per evitare che una particolare area sia ispezionata due volte.
- c) Gli AMC M.A.704 includerebbero un esempio di manuale combinato per un'impresa che detiene entrambe le approvazioni (M.A. capitolo F e CAMO).

Si prevede che ciò getterà le basi per adattare le competenze al livello d'inchiesta richiesto, a prescindere dal fatto che vi sia un certificato combinato finale o due certificati separati.

e) Accettare la FAA AC43-13 per le riparazioni e modifiche

25. Alcuni soggetti e imprese hanno chiesto che sia accettato l'utilizzo della FAA AC43-13 per le riparazioni e modifiche. Pur riconoscendo l'esigenza di trovare modi più semplici per affrontare le modifiche e riparazioni sugli aeromobili leggeri, l'Agenzia non ritiene possibile usare direttamente la norma FAA, che è stata elaborata in un diverso contesto normativo in cui la classificazione delle riparazioni come "maggiori" o "minori" e la condivisione dei ruoli di regolamentazione erano diverse.

Da alcune parti è stato quindi suggerito di trasporre il processo di approvazione delle riparazioni istituito dalla FAA AC43-13 nel sistema AESA. Di questo ci si sta attualmente occupando nel quadro dell'iter normativo MDM.032, in quanto non si tratta di una questione di manutenzione, bensì di una questione legata al mantenimento dell'aeronavigabilità di cui alla parte 21 capitolo D e capitolo M, che contengono i requisiti che devono essere soddisfatti dalle modifiche e riparazioni. L'Agenzia sta pertanto considerando i requisiti di certificazione appropriati, secondo quanto descritto nell'NPA2008-07, che garantirebbero la stessa flessibilità di quelli inclusi nell'AC43-13, ma nel contesto dell'AESA.

f) Accettare direttamente i documenti di riammissione in servizio statunitensi e canadesi per i componenti sottoposti a manutenzione

26. Molte imprese e proprietari di aeromobili hanno attualmente a magazzino componenti che sono stati riammessi in servizio dopo la manutenzione con i corrispondenti moduli FAA 8130-3 o TCCA 24-0078; tuttavia questi moduli non sono stati emessi da imprese approvate in conformità con il diritto comunitario e, di conseguenza, l'installazione non può avvenire successivamente al 28 settembre 2008. Inoltre, le imprese di manutenzione negli Stati Uniti e Canada che svolgono interventi di manutenzione su componenti installati sugli aeromobili dell'aviazione generale non sembrano interessate a detenere un'approvazione europea. Ciò potrebbe determinare una carenza di imprese di manutenzione approvate in grado di soddisfare le esigenze del comparto dell'aviazione generale in Europa.

27. L'Agenzia specificherebbe pertanto negli AMC M.A.613(a) che un'impresa di manutenzione (non qualificata per i componenti) del tipo descritto in M.A. capitolo F o nella parte 145 può rilasciare un modulo 1, dopo verifiche e controlli appropriati, per i componenti che sono stati riammessi in servizio dopo la manutenzione con un 8130-3 (FAA) o TCCA 24-0078 (Canada) senza duplice riammissione. Questa procedura attenuata si basa sulla capacità tecnica di dette imprese e sulla fiducia che possiamo avere nella supervisione svolta dalle autorità competenti

americane e canadesi, sulla base delle valutazioni effettuate per concludere gli imminenti accordi bilaterali sulla sicurezza aerea con questi paesi.

g) Ampliare il campo di applicazione della manutenzione del pilota-proprietario ed eliminare l'autovalutazione

28. Per quanto concerne la manutenzione del pilota-proprietario, l'Agenzia riconosce che l'esperienza di alcuni Stati membri e di altri sistemi normativi ha dimostrato che il proprietario dell'aeromobile può dare un maggiore contributo, essendo questi il soggetto più interessato dal lavoro svolto per garantire la sicurezza dell'aeromobile che utilizza. Ha quindi deciso di rivedere completamente l'elenco degli interventi di manutenzione del pilota-proprietario, che saranno identificati per categoria di aeromobile e trasferiti al materiale AMC (nuovi AMC per l'appendice VIII della parte M). Tali elenchi escludono chiaramente le voci critiche per la sicurezza. Viceversa, ai fini di una maggiore certezza, l'appendice VIII elenca le categorie di interventi che non rientrano nella manutenzione del pilota-proprietario.

29. Onde garantire il necessario livello di fiducia nella competenza del pilota-proprietario per lo svolgimento di tali interventi di manutenzione, l'appendice VIII contiene i principi di base cui il pilota-proprietario deve attenersi per ciò che concerne:

- o competenza e responsabilità;
- o l'esecuzione degli interventi di manutenzione e registrazioni.

Queste disposizioni si basano sul concetto di "autovalutazione del pilota". I rischi correlati sono attenuati dal fatto che gli interventi eseguiti da un particolare pilota-proprietario devono essere elencati nel programma di manutenzione. Di conseguenza, se l'aeromobile è gestito da una CAMO, tale impresa verificherà che la manutenzione sia eseguita correttamente; se l'aeromobile non è gestito da una CAMO, un analogo controllo di qualità dovrà essere svolto dall'autorità competente durante i controlli periodici sull'aeronavigabilità. L'efficacia della manutenzione del pilota-proprietario sarà quindi valutata e il programma di manutenzione sarà modificato per adattare, se necessario, gli interventi del pilota-proprietario alle sue effettive capacità.

h) Alleggerire gli onerosi requisiti di supervisione (sistemi di qualità / revisioni organizzative)

30. I requisiti di approvazione per le CAMO, in particolare il bisogno di controlli di qualità interni/esterni o di revisioni organizzative interne, sono giudicati eccessivi da alcuni, in quanto a loro parere le CAMO si occupano solo di funzioni burocratiche che non riguardano il lavoro effettivo sull'aeromobile. È stato pertanto suggerito di considerare sufficienti i controlli svolti dall'autorità competente. L'Agenzia deve anzitutto chiarire che la gestione del mantenimento della navigabilità dell'aeromobile è tanto importante per la sicurezza dell'aeromobile quanto l'effettiva manutenzione svolta su di esso. Se le mansioni di mantenimento della navigabilità non vengono espletate correttamente, esiste il rischio concreto che la manutenzione richiesta non sia svolta per intero. Trattandosi quindi di un aspetto da considerare seriamente, i soggetti incaricati non possono ottenere privilegi in quest'ambito senza un'adeguata verifica della loro capacità di esercitarli correttamente.

31. In tale contesto non si ritiene accettabile affidarsi ai controlli svolti dall'autorità competente per i seguenti motivi:

- Tutti i privilegi concessi a una CAMO (uguali ai privilegi concessi alle imprese ai sensi di M.A. capitolo F, parte 145 e parte 147) si fondano sull'esistenza di un processo interno che monitora la conformità con i regolamenti. A seconda delle dimensioni dell'impresa, ciò deve avvenire per mezzo di revisioni organizzative o di un sistema di qualità.
- Il sistema di qualità è fondamentale quando l'impresa diventa complessa, perché a quel punto vi sono numerose procedure operative e c'è bisogno di garantire una comunicazione adeguata tra i diversi dipartimenti e funzioni.
- L'impresa è l'unica a essere costantemente a conoscenza dei problemi, delle difficoltà e delle non conformità esistenti, nonché l'unica in grado di assicurare azioni correttive e controlli appropriati.

32. Tuttavia, l'Agenzia riconosce che i requisiti di approvazione organizzativa devono essere proporzionati alle dimensioni e alla complessità dell'impresa. Essa modificherà di conseguenza l'appendice VIII per gli AMC M.A.616 e creerà una nuova appendice XIII per gli AMC M.A.712(f) per adattarne le disposizioni alla minore complessità delle piccole imprese ai sensi di M.A. capitolo F e M.A. capitolo G. In questo contesto, l'Agenzia fa anche presente che, contrariamente a quello che sembrano intendere molte parti interessate, il regolamento non obbliga il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità a essere indipendente, neppure per le imprese più grandi di una CAMO individuale.

i) Consentire l'approvazione iniziale di una CAMO in mancanza di un programma approvato di manutenzione

33. L'approvazione iniziale di CAMO indipendenti (non collegate a un titolare di COA) è stata identificata come una possibile "questione dell'uovo e della gallina" nei casi in cui tali imprese non hanno contratti con clienti e non possono pertanto ottenere la necessaria approvazione per l'offerta dei loro servizi. Questo problema può essere dovuto al fatto che:

- il modulo 14 attualmente contenuto nell'appendice VI della parte M include il riferimento al programma di manutenzione e
- nel modulo 14 non vi sono orientamenti o AMC che spieghino cosa è accettabile come riferimento per un programma di manutenzione.

Di conseguenza, secondo alcune autorità competenti è necessario che il modulo 14 contenga specifici programmi di manutenzione per ogni aeromobile particolare sotto la supervisione del richiedente. Questa particolare interpretazione non riconosce la possibilità di fare riferimento a "programmi di manutenzione generici" che includono diversi tipi e modelli di aeromobili.

34. L'Agenzia fa anzitutto presente che tale interpretazione non è sostenuta dalla norma o dagli AMC. Non è inoltre sua intenzione imporre alle CAMO indipendenti l'obbligo di avere stipulato un contratto con un possibile cliente prima di poter richiedere un'approvazione. L'Agenzia ritiene infatti che qualunque impresa debba essere in grado di ottenere l'approvazione per poter contattare un cliente che ha un contratto con un'altra impresa, di modo che i proprietari/operatori possano scegliere tra opzioni diverse. Di conseguenza:

- M.A.709 viene modificato per includere il concetto di manutenzione "di base" e "generica", chiarendo che ciò che si vuole ottenere è consentire l'approvazione di CAMO indipendenti senza bisogno di clienti. Gli AMC M.A.709 saranno adattati per chiarire ulteriormente questo concetto.
- L'appendice VI della parte M viene modificata per:

- o Togliere il riferimento al programma di manutenzione nel modulo 14; le relative disposizioni vengono trasferite al manuale sulla gestione del mantenimento della navigabilità (CAME).
- o Permettere l'inclusione di tipi, serie o gruppi di aeromobili nel modulo 14. Questo sarà ulteriormente specificato negli AMC M.B.703.
- o Adattare meglio il modulo 14 al caso in cui un operatore attivo nel trasporto aereo commerciale svolga anche attività di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità per il trasporto aereo non commerciale.

j) Specificare le condizioni per la manutenzione dei componenti e per interventi complessi

35. Secondo la norma corrente, la manutenzione dei componenti deve essere effettuata da imprese di manutenzione approvate con la corrispondente qualifica per i componenti. L'unica eccezione è il caso in cui un componente sia sottoposto a manutenzione quando è installato sull'aeromobile o quando viene temporaneamente rimosso da un aeromobile, se espressamente consentito dal manuale di manutenzione dell'aeromobile al fine di migliorare l'accessibilità, nel qual caso tale manutenzione può essere autorizzata da personale di certificazione indipendente. Inoltre, gli interventi complessi di manutenzione (appendice VII) devono essere eseguiti da un'impresa di manutenzione approvata.
36. Queste disposizioni sollevano molte domande e preoccupazioni tra i soggetti interessati dai regolamenti e le autorità competenti. In particolare:
- Non è specificato se la manutenzione debba essere eseguita in conformità con i dati di manutenzione degli aeromobili o dei componenti. Ciò può indurre a pensare che qualunque manutenzione dei componenti possa essere eseguita da un soggetto di certificazione indipendente, se il componente rimane installato sull'aeromobile (esempio: ispezione della parte calda di un motore a turbina).
 - Il testo non indica quale tipo di licenza o qualifica (aeromobile o componente) è richiesto per il personale di certificazione indipendente quando esegue la manutenzione dei componenti.
 - Il testo non specifica quale tipo di riammissione in servizio viene emessa in ogni caso (modulo 1 o riammissione in servizio per un aeromobile).
 - Non si operano distinzioni in rapporto alla complessità degli aeromobili coinvolti.
37. Per affrontare queste questioni, M.A.502, M.A.613(a), M.A.802(a)&(b), la parte M appendice IV "Valutazioni dell'approvazione", e la parte 145, appendice II "Classi di approvazione e sistema di definizione dell'impresa", vengono modificati per:
- Permettere la manutenzione dei componenti da parte di personale di certificazione indipendente qualificato per gli aeromobili e di imprese di manutenzione qualificate per gli aeromobili (con valutazione di classe A) quando il componente è installato sull'aeromobile o viene temporaneamente rimosso da esso, nella misura in cui la manutenzione viene eseguita in conformità con i dati di manutenzione degli aeromobili o, se specificamente ammesso dall'autorità, in conformità con i dati di manutenzione dei componenti (per la manutenzione di componenti semplici). Questa manutenzione non darà diritto all'emissione di un modulo 1 e sarà soggetta ai requisiti di riammissione in servizio dell'aeromobile.

- Permettere la manutenzione dei componenti da parte di imprese di manutenzione qualificate per i motori/APU (con valutazione di classe B) quando il componente è installato sul motore/APU o viene temporaneamente rimosso da esso, nella misura in cui la manutenzione viene eseguita in conformità con i dati di manutenzione dei motori/APU o, se specificamente ammesso dall'autorità, in conformità con i dati di manutenzione dei componenti (per la manutenzione di componenti semplici).
- Permettere, per quanto concerne gli aeromobili ELA1, che personale di certificazione indipendente qualificato per gli aeromobili esegua:
 - la manutenzione dei componenti in conformità con i dati di manutenzione dei componenti quando il componente è installato sull'aeromobile o viene temporaneamente rimosso. Ciò non vale per la revisione dei componenti;
 - gli interventi complessi elencati nell'appendice VII, subordinatamente al previo accordo tra il proprietario e l'autorità competente.
- Permettere, per quanto concerne gli aeromobili CS-VLA, CS-22 e LSA, che personale di certificazione indipendente qualificato per gli aeromobili esegua la revisione dei motori, subordinatamente a un previo accordo tra il proprietario e l'autorità competente. Ciò vale soltanto per i motori temporaneamente rimossi dall'aeromobile per la manutenzione, che vengono successivamente reinstallati e riammessi in servizio insieme all'aeromobile. Non può essere emesso alcun modulo 1 dell'AESA.

k) Permettere il trasferimento dei componenti inutilizzabili al proprietario

38. La norma attuale prevede che i componenti inutilizzabili siano tenuti sotto il controllo di un'impresa di manutenzione dei componenti, finché non sarà presa una decisione sulla loro riparazione o rottamazione. Questo requisito non è in linea con la flessibilità introdotta dal presente parere. È quindi necessario estendere i privilegi di custodia a qualunque impresa di manutenzione approvata (approvata per i componenti o per gli aeromobili) e al proprietario dell'aeromobile. In quest'ultimo caso, il componente deve essere precedentemente identificato come inutilizzabile e il trasferimento al proprietario deve essere riportato nel corrispondente quaderno. Questa modifica è stata introdotta in M.A.504(b).

l) Creare una nuova e più semplice licenza per il personale addetto alla manutenzione degli aeromobili

39. I riscontri ricevuti dall'Agenzia indicano che i requisiti per la qualifica per la licenza B1.2 sono troppo severi per la fascia inferiore (in termini di complessità) dei velivoli con motore a pistone. Inoltre, non vi sono licenze europee per i veleggiatori e le mongolfiere. Questo bisogno di una licenza europea che sia adeguata al comparto degli aeromobili dell'aviazione generale è stato individuato anche dall'A-NPA14/2006.

Di questo si sta discutendo nell'ambito dell'iter normativo 66.022, mentre un NPA2008-03 è attualmente sottoposto a consultazione esterna.

m) Emanare requisiti meno rigorosi per il personale addetto alla revisione della navigabilità e procedure semplificate per lo svolgimento delle revisioni della navigabilità e il rilascio di certificati di revisione della navigabilità (ARC).

40. Occorre chiarire la situazione degli aeromobili registrati in uno Stato membro dell'Unione europea e gestiti sotto la supervisione di un paese terzo in cui la supervisione normativa sulla sicurezza non è stata delegata al paese terzo. Poiché la maggior parte di questi aeromobili

sono velivoli a grande capacità, occorre che siano gestiti da una CAMO, che nella maggioranza dei casi sarà la CAMO di un paese terzo; le attuali disposizioni della parte M non permettono a tali CAMO di rilasciare ARC. Sebbene l'Agenzia stia considerando la possibilità di rivedere tale restrizione alla luce del trattato con l'Organizzazione mondiale del commercio, questa non era contemplata nell'attuale iter normativo e sarà trattata in un iter separato a tempo debito. Quale soluzione provvisoria, M.A.901 viene modificato come segue:

- La CAMO che gestisce l'aeromobile estenderà l'ARC rilasciato da un'altra CAMO o dall'autorità competente, nella misura in cui l'aeromobile si trova in un ambiente controllato. Ciò vale anche se la CAMO non ha i privilegi necessari per eseguire revisioni della navigabilità e rilasciare ARC. Il presupposto a tal fine è che non è tenuta a svolgere una revisione della navigabilità e ad avere personale addetto alla revisione della navigabilità per poter estendere un ARC. Questa modifica è stata introdotta in M.A.711(a)4 e M.A.901(f).
- Tale misura si basa sul fatto che, per estendere un ARC, non serve eseguire una revisione della navigabilità, ma basta verificare che l'aeromobile sia stato in ambiente controllato. Di conseguenza, non è richiesto alcun personale addetto alla revisione della navigabilità.
- L'autorità competente svolgerà la revisione della navigabilità e rilascerà l'ARC per il trasporto aereo non commerciale gestito dalla CAMO di un paese terzo. Questa modifica è stata introdotta in M.A.901(i).

Con queste misure, l'autorità competente dello Stato membro di registrazione può eseguire la revisione della navigabilità e rilasciare l'ARC. Inoltre, sarà sufficiente farlo solo ogni 3 anni, perché la CAMO estera ha la facoltà di estendere l'ARC rilasciato da questa autorità competente se l'aeromobile si trova in un ambiente controllato.

Inoltre, l'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 2042/2003 è stato modificato in modo da includere un periodo di dissociazione fino al 28 settembre 2009 per l'obbligo di stipulare un contratto con una CAMO per i velivoli a grande capacità sopra menzionati (usati da operatori di paesi terzi).

41. L'Agenzia fa notare che la disposizione introdotta in M.A.711(a)4 e M.A.901(f), come sopra indicato, si applica a tutti gli aeromobili, compresi quelli utilizzati nel trasporto aereo commerciale. Lo scopo consiste nel permettere alla CAMO che gestisce l'aeromobile di estendere l'ARC rilasciato dall'autorità competente al momento del rilascio del certificato iniziale di aeronavigabilità per un aeromobile importato nell'Unione europea.
42. Il chiarimento e la semplificazione delle disposizioni relative allo svolgimento di revisioni della navigabilità e al rilascio dei certificati di revisione della navigabilità (ARC) sono una necessaria conseguenza della maggiore flessibilità introdotta nella parte M per gli aeromobili non commerciali, in particolare quelli di piccole dimensioni. Il presente parere introduce pertanto le seguenti modifiche:
 - Per tutti i nuovi aeromobili prodotti all'interno dell'Unione europea, l'ARC iniziale dovrà essere rilasciato insieme al certificato iniziale di aeronavigabilità in conformità con 21A.183, paragrafo 1. Non è richiesta alcuna revisione della navigabilità. Questa modifica è stata introdotta in M.A.901(k).
 - Per gli aeromobili non utilizzati nel trasporto aereo commerciale, diversi dai velivoli a grande capacità, il proprietario può stipulare un contratto con qualunque CAMO per lo sviluppo e l'approvazione indiretta del programma di manutenzione, anche se

l'aeronavigabilità dell'aeromobile non è gestita da una CAMO. Questa modifica è stata introdotta in M.A.201(e).

- Per gli aeromobili con MTOM non superiore a 2 730 kg e gli aerostati, non usati nel trasporto aereo commerciale:
 - Requisiti meno rigorosi per la qualifica del personale addetto alla revisione della navigabilità, sia per la CAMO sia per l'autorità competente. Sono inclusi requisiti minori in termini di esperienza e la possibilità di sostituire la formazione formale con una valutazione delle competenze. Questa modifica è stata introdotta in M.A.707(a)2 e M.B.902(b)2.
 - Il proprietario può decidere di far svolgere la revisione della navigabilità e di far rilasciare l'ARC dall'autorità competente o da qualunque CAMO adeguatamente approvata, a prescindere dal fatto che l'aeromobile si trovi o meno in un ambiente controllato. Questa disposizione è stata introdotta in M.A.901(h)2.
- Per gli aeromobili ELA1:
 - Il personale di certificazione indipendente, accettato dall'autorità competente, può rilasciare raccomandazioni per un ARC. Questa disposizione è stata introdotta in M.A.901(g).

n) Disposizioni transitorie

43. La serie modificata di norme sopra descritta potrà entrare in vigore solo previa approvazione da parte della Commissione. Tuttavia, considerando che:

- il termine corrente per l'attuazione della parte M per il trasporto aereo non commerciale è il 28 settembre 2008,
- la maggior parte delle imprese ha sospeso la propria richiesta di approvazioni ai sensi di M.A. capitolo F e M.A. capitolo G in attesa di avere un quadro esatto delle modifiche introdotte nella parte M per l'aviazione generale e
- le autorità competenti non saranno in grado di completare le inchieste corrispondenti e di rilasciare i certificati di approvazione prima del termine del 28 settembre 2008,

l'Agenzia ha ritenuto necessario predisporre appropriati accordi transitori per le disposizioni che non possono essere ragionevolmente attuate prima del 28 settembre 2008, di modo che le imprese e le autorità interessate abbiano tempo di attuarle, permettendo al contempo il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili in base alle norme nazionali.

44. Queste misure transitorie, che sono incluse nel regolamento proposto che modifica le disposizioni transitorie del regolamento (CE) n. 2042/2003, stabiliscono:

- a) Per gli aeromobili non adibiti al trasporto aereo commerciale:
 - La possibilità per le autorità competenti e le CAMO nazionali di rilasciare/estendere dopo il 28 settembre 2008, per un massimo di due volte (nel caso delle AAN) o una sola volta (nel caso di una CAMO nazionale), in ogni caso per un anno, il certificato di revisione della navigabilità in linea con i requisiti degli Stati membri. (Fare riferimento all'articolo 3, punto 5, del regolamento (CE) n. 2042/2003 modificato).
 - La possibilità per lo Stato membro di esimersi fino al 28 settembre 2009 dall'obbligo di stipulare un contratto con una CAMO (per i velivoli a grande capacità

usati da un operatore di un paese terzo). (Fare riferimento all'articolo 7, punto 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 2042/2003 modificato).

- b) Per gli aeromobili non usati nel trasporto aereo commerciale, diversi dai velivoli a grande capacità, fino al 28 settembre 2009:
- o Le mansioni di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità possono essere svolte da una CAMO approvata secondo i requisiti degli Stati membri. (Fare riferimento all'articolo 3, punto 4, del regolamento (CE) n. 2042/2003 modificato).
 - o La manutenzione e la riammissione in servizio degli aeromobili e dei componenti possono avvenire a cura di un'impresa di manutenzione approvata secondo i requisiti degli Stati membri. (Fare riferimento all'articolo 4, punto 4, del regolamento (CE) n. 2042/2003 modificato).
 - o La possibilità per lo Stato membro di dissociarsi dall'obbligo di stipulare un contratto con una CAMO o con un'impresa di manutenzione approvata (per gli aeromobili interessati da M.A.201(i)). (Fare riferimento all'articolo 7, punto 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 2042/2003 modificato).
 - o La possibilità di ricorrere a programmi di manutenzione nazionali equivalenti. (Fare riferimento all'articolo 3, punto 6, del regolamento (CE) n. 2042/2003 modificato).
 - o La possibilità di continuare a usare personale di certificazione qualificato in conformità con i requisiti degli Stati membri. (Fare riferimento all'articolo 5, punto 1, del regolamento (CE) n. 2042/2003 modificato).
 - o I certificati di riammissione in servizio rilasciati da imprese di manutenzione approvate conformemente ai requisiti degli Stati membri sono considerati equivalenti a quelli emessi ai sensi di M.A.801 e M.A.802. (Fare riferimento all'articolo 4, punto 4, del regolamento (CE) n. 2042/2003 modificato).

L'Agenzia fa notare che i proprietari/operatori di velivoli a grande capacità non usati nel trasporto aereo commerciale (a eccezione degli operatori di paesi terzi) sono tenuti ad appaltare i servizi di una CAMO al 28 settembre 2008.

45. Durante il periodo di commento all'NPA, un particolare Stato membro ha richiesto un periodo di transizione di 3 anni durante il quale il personale di certificazione qualificato in conformità con le norme nazionali potrebbe continuare a esercitare i propri privilegi in modo da alleviare l'impatto del pensionamento dell'attuale personale di certificazione e considerare il fatto che la licenza B3 ed ELA non sarà disponibile per qualche tempo. L'Agenzia ritiene che un caso così specifico non debba essere trattato dalla regolamentazione e suggerisce invece di ricorrere alle disposizioni sulla flessibilità contenute nell'articolo 14 del regolamento di base.

IV. Valutazione dell'impatto della regolamentazione

46. Come già anticipato nel precedente capitolo II, la valutazione iniziale dell'impatto della regolamentazione per l'attuazione della parte M è stata eseguita dal consulente Air EuroSafe. Il risultato è stata la relazione sulla valutazione dell'impatto della regolamentazione 2004/S 122-102598, emessa da tale consulente in data 21 febbraio 2005 e pubblicata come appendice II all'NPA07/2005. La relazione conteneva un elenco di paragrafi da modificare, unitamente all'analisi degli impatti corrispondenti. La conclusione è stata che le modifiche previste avrebbero avuto un impatto positivo sui soggetti interessati dai regolamenti, senza però influire sul livello di sicurezza, e sono state quindi proposte come parte dell'NPA07/2005 (iter M.007).

47. Tuttavia, poiché questo iter è stato integrato dagli iter M.005 e M.017 per proporre modifiche aggiuntive alla parte M e produrre il materiale AMC/GM, sono state svolte ulteriori valutazioni dell'impatto della regolamentazione sui seguenti argomenti:
- Qualifica del personale addetto alla revisione della navigabilità per gli aeromobili con MTOM non superiore a 2 730 kg non adibiti al trasporto aereo commerciale (sia per le imprese ai sensi di M.A. capitolo G sia per le autorità competenti).
 - Rilascio e rinnovo del certificato di revisione della navigabilità.
 - Subappalto di servizi specializzati da parte delle imprese ai sensi di M.A. capitolo F.
 - Manutenzione del pilota-proprietario.
48. Questi impatti sono stati valutati per intero nell'NPA2007-08, giungendo alla conclusione che, tranne nel caso dell'"emissione e rinnovo del certificato di revisione della navigabilità", l'impatto delle modifiche previste su tutti i settori interessati sarebbe stato nullo o positivo.
49. Nel caso particolare dell'"emissione e rinnovo del certificato di revisione della navigabilità", l'opzione scelta è stata quella di permettere al proprietario di decidere se la revisione della navigabilità e il rilascio dell'ARC debbano essere svolti da una CAMO o dall'autorità competente. Questo varrebbe per gli aeromobili con MTOM non superiore a 2 730 kg non adibiti al trasporto aereo commerciale. Tale opzione ha naturalmente incontrato il gradimento di tutti i rappresentanti del settore. Al contrario, secondo la maggior parte dei rappresentanti delle autorità competenti ciò avrebbe imposto loro un onere non quantificabile, non essendo le autorità competenti in grado di valutare se i soggetti interessati dai regolamenti avrebbero affidato a loro o alle CAMO il rinnovo degli ARC; sussisteva pertanto il rischio di assumere personale aggiuntivo in eccesso o in difetto. L'Agenzia ha però scelto questa opzione, in quanto offre maggiore flessibilità al proprietario e promuove ulteriormente l'aviazione generale. Essa ritiene inoltre che il mercato si adatterà rapidamente, mettendo le autorità competenti in condizione di individuare correttamente le loro esigenze in termini di personale.
50. Per quanto concerne l'argomento del mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili registrati in uno Stato membro dell'Unione europea e gestiti sotto la supervisione di un paese terzo in cui la supervisione normativa sulla sicurezza non è stata delegata al paese terzo, l'Agenzia ha riscontrato che la stragrande maggioranza degli aeromobili interessati è registrata in Francia. Secondo le informazioni ricevute dalla DGAC-Francia il 16 maggio 2007, vi erano 66 velivoli a grande capacità gestiti da 19 operatori di paesi terzi in 16 paesi al di fuori dell'Unione europea.
- Tale problema è stato risolto dalle modifiche proposte a M.A.711(a)4, M.A.901(f), M.A.901(i) e all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 2042/2003.

Colonia, 15 maggio 2008

P. GOUDOU
Direttore esecutivo

ALLEGATO: reazioni al CRD2007-08

Reazioni generali:

- (1) I "Produttori di veleggiatori europei" e un soggetto individuale hanno insistito sulla possibilità per i proprietari di scegliere liberamente tra la parte M e i requisiti nazionali, giustificando la loro posizione con il fatto che i requisiti nazionali devono essere mantenuti per gli aeromobili ai sensi dell'allegato II e che il numero di aeromobili ai sensi dell'allegato II è tutt'altro che limitato.

In aggiunta alle risposte già fornite nel CRD2007-08, l'Agenzia desidera far notare che l'esistenza dell'allegato II non giustifica l'applicazione delle norme nazionali agli aeromobili non inclusi in tale allegato.

Inoltre, come riportato nel considerando (5) del regolamento di base, *"è opportuno [...] adottare misure adeguate per aumentare in generale il livello di sicurezza dell'aviazione da diporto o sportiva. Occorrerebbe tener conto, in particolare, di aeroplani ed elicotteri con una ridotta massa massima al decollo, le cui prestazioni sono in continuo progresso, che possono circolare in tutta la Comunità e che sono prodotti su scala industriale. Essi potrebbero, pertanto, essere regolamentati meglio a livello comunitario per garantire il livello uniforme di sicurezza e protezione ambientale necessario"*.

Di conseguenza, non si può garantire che questi aeromobili contenuti nell'allegato II vi rimangano in via permanente.

- (2) Pur non essendo interessata dagli attuali regolamenti dell'Unione europea, la "European Microlight Federation" (RMF) ha espresso il proprio disaccordo con le giustificazioni fornite dall'Agenzia nel CRD2007-08 per la modifica prevista dei regolamenti. Oltre a non essere soddisfatta della parte M prevista, l'EMF è preoccupata dell'esito futuro dell'iter MDM.032.

Ha quindi espresso la ferma volontà che gli aeromobili con MTOM inferiore a 450 kg rimangano nell'allegato II, dove si trovano attualmente.

L'Agenzia fa notare che, come già sopra anticipato, non si può garantire che tutti gli aeromobili attualmente contenuti nell'allegato II vi rimangano in via permanente.

Ritiene però che, col maturare dell'esperienza, il sistema proposto per la parte M in questo parere possa rivelarsi allettante per il comparto dei microleggeri. Inoltre, il lavoro inerente a MDM.032 è ancora in corso di svolgimento e si compirà ogni sforzo per adattare le norme alla minore complessità dell'aviazione generale.

L'Agenzia fornirà direttamente all'EMF una risposta dettagliata alla sua reazione.

- (3) Un soggetto individuale ha commentato che, a suo parere, la fase di consultazione del CRD corrisponde alla fase 5 del processo di regolamentazione riportato sul sito Internet dell'Agenzia e, come tale, la consultazione dovrebbe durare 3 mesi.

L'Agenzia fa notare che la fase 5 "commenti e periodo di revisione" corrisponde al periodo tra la fine della consultazione esterna sull'NPA e il rilascio del CRD.

Il periodo di reazione stabilito per il CRD corrisponde alla fase 6 "adozione e pubblicazione". L'Agenzia non può emettere il parere/la decisione definitiva prima di 2 mesi dal rilascio del CRD al fine di lasciare tempo a sufficienza per le reazioni. Questo è

quanto stabilito nel paragrafo 6 (pagina 3) del CRD 2007-08 e costituisce un passaggio aggiuntivo rispetto a molti processi di regolamentazione.

- (4) Un soggetto individuale ha chiesto dove si può trovare l'elenco delle imprese approvate secondo la parte M.

L'Agenzia fa notare che l'approvazione delle imprese ai sensi di M.A. capitolo F e di M.A. capitolo G situate all'interno dell'Unione europea rientra sotto la piena responsabilità degli Stati membri e, pertanto, tali Stati membri sono responsabili degli elenchi corrispondenti delle imprese approvate.

Nel caso di imprese di paesi terzi, la responsabilità ricade sull'AESA e l'elenco delle imprese approvate sarà pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia.

Reazioni al regolamento (CE) n. 2042/2003 e norme attuative:

- (1) La CAA-Regno Unito e l'ENAC-Italia hanno proposto di allineare il regolamento (CE) n. 2042/2003 con il regolamento di base, in particolare le clausole sull'applicabilità, il numero di regolamento e il riferimento ad *"aeromobili a motore complessi"* anziché a *"velivoli a grande capacità"*.

L'Agenzia fa notare che tale allineamento avrà luogo nell'ambito dell'iter normativo MDM.044, comprese le fasi appropriate di consultazione. Alcune di queste modifiche hanno un impatto che deve essere valutato e non possono essere introdotte adesso nell'ambito del presente parere.

Tuttavia, l'Agenzia ha sostituito il riferimento al regolamento (CE) n. 1592/2002 riportato nel modulo 15a e nel modulo 15b con il nuovo riferimento al regolamento (CE) n. 216/2008.

Qualunque altro riferimento esistente al regolamento (CE) n. 1592/2002 può essere trattato nel frattempo facendo ricorso all'articolo 69, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008, che stabilisce che i riferimenti al regolamento (CE) n. 1592/2002 abrogato si intendono fatti al regolamento (CE) n. 216/2008 e si leggono secondo la tabella di corrispondenza di cui all'allegato VI del regolamento (CE) n. 216/2008.

- (2) La FOCA-Svizzera ha chiesto all'AESA di dare un'interpretazione in merito alla questione se un aerostato possa o meno funzionare come trasporto aereo commerciale, al fine di chiarire quali sono le disposizioni del regolamento (CE) n. 2042/2003 da rispettare.

La posizione dell'Agenzia è che il punto principale non è se gli aerostati possano o meno funzionare come *"trasporto aereo commerciale"*, ma se le disposizioni del regolamento (CE) n. 2042/2003 relative al *"trasporto aereo commerciale"* siano o non siano applicabili ad esse.

L'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2042/2003 stabilisce che *"le disposizioni del presente regolamento che si riferiscono al trasporto aereo commerciale si possono applicare ai vettori aerei autorizzati così come definiti dal diritto comunitario"*.

Di conseguenza, il regolamento applicabile è il regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei.

Nel caso particolare degli aerostati, queste sono escluse da detto regolamento n. 2407/92 in virtù del suo articolo 1, paragrafo 2, e, di conseguenza, le disposizioni del

regolamento (CE) n. 2042/2003 relative al "trasporto aereo commerciale" non sono attualmente applicabili ad esse.

Tuttavia, la situazione potrebbe cambiare nel prossimo futuro, quando saranno emanate le norme attuative sui requisiti operativi per le operazioni aeree commerciali. Ciò potrebbe rendere necessaria una modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003.

- (3) AustroControl ha proposto di allineare le definizioni di "aeromobili ELA1" date nel CRD2007-08, NPA2008-03 e NPA2008-07. Inoltre, i "Produttori di veleggiatori europei", il "British Balloon and Airship Club" e due soggetti individuali hanno proposto alcune modifiche alla definizione di "aeromobili ELA1".

L'Agenzia fa notare che la definizione di "aeromobili ELA1" che sarà introdotta nel presente parere, nell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 2042/2003, è uguale a quella proposta nell'NPA2008-07 "processo ELA, modifiche e riparazioni standard e specifiche di certificazione per velivoli sportivi leggeri". Tuttavia, nell'NPA2008-03, la "licenza ELA" comprende non solo gli aeromobili ELA1 ma anche alcuni aeromobili ELA2.

L'Agenzia raccomanda di rinviare questi commenti durante la fase di consultazione sull'NPA2007-08, che terminerà il 18 luglio 2008.

- (4) AustroControl, la CAA-Regno Unito, la DGAC-Francia, l'ENAC-Italia e il "Deutscher Aero Club" hanno proposto alcune modifiche di natura editoriale e per fini di chiarimento alle deroghe di M.A.302(i) e M.A.901(k).

Inoltre, la DGAC-Francia ha proposto di apportare modifiche alle deroghe di M.A.606(h) e M.A.801(d) per assicurarsi che esse includano tutti gli aeromobili non adibiti al trasporto aereo commerciale diversi dai velivoli a grande capacità, a prescindere dal tipo di impresa o soggetto che esegue la manutenzione.

L'Agenzia ha riformulato tali deroghe di conseguenza. Al fine di rendere il testo più chiaro, tutte le deroghe proposte sono state inoltre trasferite dalla parte M al regolamento (CE) n. 2042/2003 come segue:

- o M.A.904(f) trasferito all'articolo 3, paragrafo 4.
 - o M.A.901(k) e M.A.903(c) trasferiti all'articolo 3, paragrafo 5.
 - o M.A.302(i) trasferito all'articolo 3, paragrafo 6.
 - o M.A.802(c) trasferito all'articolo 4, paragrafo 4.
 - o M.A.606(h) e M.A.801(d) trasferiti all'articolo 5, paragrafo 1.
- (5) L'"Aeroclub reale danese", la "Europe Air Sports" e la "Federazione norvegesi degli sport aerei" hanno chiesto che il periodo di transizione sia esteso fino al 28 settembre 2010.
- L'Agenzia è del parere che un periodo di transizione fino al 28 settembre 2009 dia un margine sufficiente per un'adeguata attuazione delle modifiche proposte.
- (6) AustroControl ha proposto di definire nel regolamento (CE) n. 2042/2003 l'espressione "operazioni commerciali" introdotta in M.A. 201(i) e ha altresì proposto di limitare tale espressione agli aeromobili al di sopra della categoria dei veleggiatori e veleggiatori a motore.

L'Agenzia fa notare che l'espressione "*operazioni commerciali*" è già definita nel regolamento di base. Inoltre, tale espressione comprende anche i veleggiatori e i veleggiatori a motore.

- (7) La DGAC-Francia ha proposto, come già nell'NPA2007-08, che per gli aeromobili non adibiti al trasporto aereo commerciale e diversi dai velivoli a grande capacità, il programma di manutenzione non debba essere approvato ma solo ritenuto accettabile dall'autorità competente. La proposta è volta a far sì che, ad eccezione dei limiti di aeronavigabilità (ALI), delle direttive sull'aeronavigabilità e di altri dati obbligatori, il contenuto del programma di manutenzione per questi aeromobili sia lasciato sotto la responsabilità del proprietario e non debba essere approvato dall'autorità competente.

La posizione dell'Agenzia è che prima che il programma di manutenzione possa essere considerato "approvato" o "accettabile", l'autorità competente deve avere precedentemente stabilito che il contenuto soddisfa i requisiti descritti in M.A.302, in particolare in M.A.302(d) e (h). Inoltre, deve sempre esservi una notifica di tale approvazione/accettazione.

Di conseguenza, poiché l'Agenzia non vede alcuna differenza tra i termini "approvato" e "accettato", il testo proposto non è stato modificato.

- (8) Un soggetto individuale ha commentato che il testo risultante per il paragrafo M.A. 302(g) è diverso nel CRD2007-08 e nel CRD2007-01, e ha quindi richiesto che sia formulato un testo consolidato.

L'Agenzia fa notare che il paragrafo M.A.302(g) del CRD2007-01 corrisponde al paragrafo M.A.302(h) del CRD2007-08.

Accetta quindi il commento e modifica M.A.302(h) nel presente parere per allinearla alla proposta avanzata nel CRD2007-01. L'Agenzia fa notare che il periodo di commento per il CRD2007-01 è già scaduto e che non vi sono state reazioni contrarie al testo proposto.

Questa modifica rende superflua l'integrazione della proposta avanzata dalla CAA-Regno Unito, in cui si chiedeva di sostituire in M.A.302(h) le parole "*il titolare dell'approvazione della modifica*" con "*il titolare dell'approvazione della modifica minore*".

- (9) "Deutscher Aero Club" e "Europe Air Sports" hanno chiesto di modificare M.A.403(b) per consentire al pilota-proprietario di decidere, per gli interventi elencati nell'appendice VIII, se un difetto dell'aeromobile metta gravemente a repentaglio la sicurezza del volo e, quindi, di decidere quando e quale azione correttiva intraprendere prima di ulteriori voli e quale correzione dei difetti possa essere rinviata. La giustificazione fornita è che, fintantoché sarà valida la licenza di manutenzione degli aeromobili ELA proposta dall'NPA2008-03, vi sarà una carenza di personale di certificazione incaricato di occuparsi di queste problematiche.

La posizione dell'Agenzia è che non si può garantire che il pilota-proprietario abbia la giusta competenza per decidere se un difetto può essere o meno rinviato. Di conseguenza, se il difetto riscontrato può essere corretto eseguendo un intervento di cui all'appendice VIII, il pilota-proprietario non può rinviare e deve eseguire tali interventi prima del volo.

Inoltre, l'Agenzia non concorda con la giustificazione fornita nella reazione, in quanto non vi sono prove che il numero futuro di titolari di licenze ELA supererà il numero attuale di personale di certificazione qualificato in base alle norme nazionali. Finché esisterà la

licenza di manutenzione degli aeromobili ELA, il personale di certificazione per i veleggiatori e le mongolfiere potrà qualificarsi in conformità con i requisiti degli Stati membri, come avviene attualmente.

- (10) AustroControl e la DGAC-Francia hanno fatto commenti sulle disposizioni specifiche per gli aeromobili ELA1 non usati nel trasporto aereo commerciale, previste in M.A.502(d) e in M.A.801(c) in rapporto agli interventi complessi di manutenzione. In particolare, hanno manifestato preoccupazione per il possibile onere a carico dell'autorità competente posto dal requisito di stipulare un accordo tra il proprietario e l'autorità competente medesima, nonché dal bisogno che l'autorità verifichi che il personale di certificazione indipendente vanta qualifiche appropriate e un'esperienza recente, che dispone dei dati di manutenzione dei componenti, degli utensili, delle attrezzature e dei materiali applicabili e che ha accesso alle infrastrutture adeguate:
- AustroControl ha proposto in M.A.801(c) di mantenere i requisiti per la qualifica, l'esperienza, i dati di manutenzione, gli utensili, le attrezzature, i materiali e le infrastrutture per il personale di certificazione indipendente, ma di non chiedere all'autorità competente di provvedere alla corrispondente verifica.
 - La DGAC-Francia ha proposto:
 - in M.A.502(d) di escludere le disposizioni che consentono al personale di certificazione indipendente di svolgere interventi complessi di manutenzione dei componenti e la revisione di motori ed eliche;
 - di cancellare M.A.801(c) e di includere in M.A.801(b)2 la possibilità per il personale di certificazione indipendente di svolgere interventi complessi di manutenzione degli aeromobili sugli aeromobili ELA1 senza nessun requisito specifico in termini di qualifica, esperienza, dati di manutenzione, utensili, attrezzature, materiali e infrastrutture.

L'Agenzia ritiene che la proposta avanzata dalla DGAC-Francia non sia coerente, in quanto non permette di svolgere alcun intervento complesso di manutenzione dei componenti, ma consente di svolgere interventi complessi di manutenzione degli aeromobili senza ulteriori requisiti.

L'Agenzia è inoltre in disaccordo con il commento fatto dalla DGAC-Francia, secondo cui queste approvazioni caso per caso non si fondano su requisiti dettagliati e possono ingenerare problemi di responsabilità e trattamento scorretto tra gli utenti, mentre la DGAC-Francia propone di usare per questi casi le disposizioni sulla flessibilità di cui all'articolo 14 del regolamento di base.

La proposta dell'Agenzia contiene già i requisiti necessari; inoltre, qualunque trattamento scorretto dovrebbe essere evitato dall'autorità competente attraverso la creazione di procedure appropriate, a prescindere dal fatto che si tratti di un'approvazione caso per caso basata sulla proposta dell'Agenzia o della concessione di una deroga ai sensi dell'articolo 14.

Per quanto concerne la proposta avanzata da AustroControl, il parere dell'Agenzia è che togliere il requisito di una verifica da parte dell'autorità competente elimina del tutto la misura di compensazione, in quanto il requisito di disporre di qualifiche appropriate e di esperienza, e di possedere i dati di manutenzione, gli attrezzi, l'equipaggiamento, i materiali e le strutture è già contemplato per tutti gli interventi di manutenzione svolti da qualunque soggetto o impresa su qualsiasi aeromobile e componente.

Tuttavia, l'Agenzia introdurrà del materiale AMC per specificare che l'accordo tra il proprietario e l'autorità competente può includere l'esecuzione di una serie di interventi complessi in un arco di tempo prolungato, se tale accordo descrive i dati, gli attrezzi, l'equipaggiamento, i materiali e le strutture da usare e se l'autorità competente svolge controlli casuali per verificare la conformità.

- (11) AustroControl e la CAA-Regno Unito hanno fatto commenti sulle disposizioni specifiche per gli aeromobili ELA1 non usati nel trasporto aereo commerciale, previste in M.A.901(g).
- o AustroControl ha proposto in M.A.901(g) di permettere al personale di certificazione indipendente, per due anni consecutivi, non solo di rilasciare una raccomandazione ma anche di rilasciare e rinnovare l'ARC. Ha inoltre proposto di eliminare il requisito per l'autorità competente di valutare e accettare tale personale di certificazione.
 - o La CAA-Regno Unito ha proposto di modificare M.A.901(g) per sancire che questa disposizione non è applicabile agli aeromobili ELA1 coinvolti in operazioni commerciali. La giustificazione è che questi aeromobili sono tenuti a stipulare un contratto con una CAMO.

L'Agenzia è del parere che la proposta avanzata da AustroControl non fornisca alcun controllo sul processo di revisione della navigabilità e sulla qualifica del personale. Inoltre, il rilascio di un ARC non è un privilegio associato al titolare di una qualifica ai sensi della parte 66.

Per quanto riguarda la proposta avanzata dalla CAA-Regno Unito, l'Agenzia si dice d'accordo, ma invece che alle "operazioni commerciali" il riferimento deve essere agli aeromobili inclusi in M.A.201(i), in quanto è possibile che per certi tipi di "operazioni commerciali" non vi sia bisogno di stipulare un contratto con un'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo G. Il punto M.A.901(g) è stato modificato di conseguenza.

- (12) "Europe Air Sports" ha insistito sulla possibilità di avere un'approvazione combinata ai sensi di M.A. capitolo F e M.A. capitolo G.

L'Agenzia ribadisce la sua posizione espressa nel CRD2007-08.

- (13) Un soggetto individuale ha chiesto che per un'impresa del tipo descritto in M.A. capitolo F sia possibile avere anche i privilegi di un'impresa ai sensi di M.A. capitolo G senza dover soddisfare i requisiti di M.A. capitolo G.

La posizione dell'Agenzia è che ciò non sia fattibile, in quanto M.A. capitolo F non include requisiti inerenti al mantenimento dell'aeronavigabilità.

- (14) L'ENAC-Italia ha proposto di includere alcune disposizioni sulla flessibilità per le imprese del tipo descritto in M.A. capitolo F che eseguono interventi di manutenzione su aeromobili usati per operazioni commerciali diverse dal trasporto aereo commerciale. Queste disposizioni sarebbero simili a quelle attualmente contenute nella parte 145.

L'Agenzia ha accettato la proposta e ha modificato il testo come segue:

- o È stato aggiunto un nuovo paragrafo M.A.606(h) per includere l'esecuzione di direttive ripetitive sull'aeronavigabilità prima del volo da parte del comandante e il rilascio di autorizzazioni di certificazione limitate al comandante quando opera lontano dai luoghi supportati.

- o M.A.615 è stato modificato per consentire lo svolgimento di interventi di manutenzione in qualunque luogo a causa dell'inutilizzabilità dell'aeromobile o del bisogno di supportare interventi di manutenzione occasionali.
- (15) La CAA-Regno Unito ha proposto di riconoscere all'autorità competente in M.B.902(b) la stessa flessibilità che viene riconosciuta al settore in M.A.707(a) per ricorrere a un'esperienza aggiuntiva al posto delle qualifiche.
- L'Agenzia ha accettato la proposta.
- (16) AustroControl ha proposto di cancellare in M.A.709 il riferimento ai documenti MPD e MRB fatto nel programma di manutenzione "di base", asserendo che questi documenti non trovano impiego per gli aeromobili di piccole dimensioni.
- La proposta non è stata accettata dall'Agenzia, in quanto un programma di manutenzione "di base" può essere prodotto anche da una CAMO indipendente che chiede l'approvazione per velivoli a grande capacità non usati nel trasporto aereo commerciale. I documenti MPD e MRB potrebbero essere applicabili a questi aeromobili.
- (17) L'ENAC-Italia ha proposto di includere in M.A.711(a), come privilegio, l'approvazione dei programmi di manutenzione per mezzo di procedure di approvazione indiretta.
- L'Agenzia non è d'accordo con la proposta, in quanto si ritiene che un programma di manutenzione approvato con una procedura di approvazione indiretta sia stato comunque approvato dall'autorità competente.
- (18) Alcuni commenti da parte di soggetti individuali chiedevano chiarimenti su cosa sia un "ambiente controllato" e sulle sue implicazioni.
- I commentatori riceveranno risposte individuali ai loro commenti.
- L'Agenzia fa comunque notare che:
- o La definizione di "ambiente controllato" è contenuta in M.A.901(b).
 - o La definizione di "ambiente controllato" è la stessa per tutti i tipi di aeromobili e tutti i tipi di operazioni, anche per le operazioni private. Tuttavia, in M.A.901(e)1 è stato introdotto un concetto di flessibilità per consentire, per taluni aeromobili e operazioni, il rilascio dell'ARC da parte di una CAMO, anche se l'aeromobile non si trova in "ambiente controllato".
 - o Per poter parlare di "ambiente controllato", tutti gli interventi di manutenzione devono essere svolti da imprese del tipo descritto in M.A. capitolo F o nella parte 145. L'unica eccezione sono gli interventi di manutenzione del pilota-proprietario eseguiti dal pilota-proprietario o dal personale di certificazione indipendente.
- (19) La CAA-Regno Unito ha proposto di applicare anche al trasporto aereo commerciale il privilegio previsto che consente a una CAMO di estendere un ARC che è stato rilasciato dall'autorità competente. L'obiettivo consiste nel permettere l'estensione degli ARC inizialmente rilasciati dall'autorità competente se l'aeromobile è stato importato nell'Unione europea ed è rimasto in ambiente controllato.
- M.A.901(f) e il modulo 15a dell'AESA sono stati modificati di conseguenza.

- (20) La "Federazione francese di volo a vela" ha chiesto di modificare M.A.901(g) per consentire, per gli aeromobili ELA1, che una CAMO rilasci l'ARC sulla base di una raccomandazione rilasciata dal personale di certificazione indipendente.

L'Agenzia non sostiene questa proposta. In questo caso l'ARC può essere rilasciato soltanto dall'autorità competente, in quanto le autorità competenti sono le sole ad accettare il personale di certificazione che rilascia la raccomandazione.

- (21) Un soggetto individuale ha insistito sulla necessità di azioni future per consentire agli enti qualificati o agli organi di valutazione di condurre revisioni della navigabilità e rilasciare l'ARC per gli aeromobili ELA.

L'Agenzia ha già spiegato nel CRD2007-08 che la definizione corrente di enti qualificati contenuta nel regolamento di base non lo consente. Inoltre, nel regolamento di base è assente il concetto di organi di valutazione.

- (22) AustroControl e la CAA-Regno Unito hanno espresso il loro disaccordo con l'obbligo per l'autorità competente di svolgere la revisione della navigabilità e rilasciare l'ARC se il proprietario così decide, come descritto in M.A.901(h)2. Entrambe le autorità propongono di lasciare all'autorità la decisione se svolgere o meno la revisione della navigabilità e AustroControl propone in particolare di eliminare qualunque restrizione di peso e utilizzo.

La posizione dell'Agenzia è che lasciare la decisione all'autorità competente determinerebbe un trattamento scorretto in paesi diversi e avrebbe ripercussioni sulla concorrenza.

- (23) AustroControl ha proposto di aggiungere un nuovo paragrafo in M.A.901 per consentire all'autorità competente di rilasciare l'ARC sulla base di un modulo 52 per i nuovi aeromobili fabbricati all'interno dell'Unione europea, senza bisogno di una revisione della navigabilità.

La proposta è stata accettata ed è stato aggiunto il punto M.A.901(k).

- (24) L'ENAC-Italia ha commentato che M.A.903 e M.A.904 si riferiscono al trasferimento della registrazione degli aeromobili all'interno dell'Unione europea e alla revisione della navigabilità degli aeromobili importati nell'Unione europea. A suo parere, infatti, essendo la Norvegia, la Svizzera, il Liechtenstein e l'Islanda al di fuori dell'Unione europea, questo sembra implicare che tali paesi debbano essere gestiti in conformità con M.A.904. Di conseguenza, ha proposto di sostituire "l'UE" con "gli Stati membri dell'AESA".

L'Agenzia fa notare che il regolamento di base parla di "Stati membri" nel senso di "Stati membri dell'Unione europea". Altri paesi europei sono considerati "paesi terzi".

Tuttavia, i quattro paesi sopra menzionati sono inclusi nei corrispondenti accordi internazionali:

- o l'accordo SEE (Spazio economico europeo) nel caso di Norvegia, Liechtenstein e Islanda;
- o l'accordo tra l'Unione europea e la Svizzera.

Questi accordi individuano le disposizioni dei regolamenti dell'Unione europea che sono applicabili a ogni paese e, di conseguenza, il risultato finale è che questi quattro paesi utilizzano le stesse procedure di trasferimento degli Stati membri dell'Unione europea.

L'Agenzia non accetta pertanto la proposta.

- (25) Un soggetto individuale ha chiesto che tutti i proprietari-piloti abbiano il privilegio di svolgere le stesse mansioni, indipendentemente dalla categoria di aeromobili (veleggiatori, aeroplani a motore...). La giustificazione fornita è che nessun gruppo di piloti vanta una maggiore o minore esperienza.

La posizione dell’Agenzia è che le mansioni consentite al proprietario pilota sono diverse per ogni categoria di aeromobili a causa dei loro diversi sistemi e complessità. La differenziazione non riguarda l’esperienza dei piloti.

- (26) La DGAC-Francia ha commentato che, secondo la sua interpretazione della norma corrente, in alcuni casi le imprese ai sensi della parte 145 con una valutazione A sono state autorizzate in Francia a eseguire interventi semplici di manutenzione dei componenti “in volo” usando i dati di manutenzione dei componenti.

Ha anche commentato che in Francia è prassi comune per il personale di certificazione indipendente eseguire alcuni interventi non complessi di manutenzione sui motori a pistoni in conformità con i dati di manutenzione dei motori.

In entrambi i casi la riammissione in servizio avviene a livello di aeromobile.

Poiché il testo proposto da questo parere in M.A.502(b) e (c) stabilisce che la riammissione in servizio dopo qualunque intervento di manutenzione svolto in conformità con i dati di manutenzione dei componenti debba avvenire a cura di imprese con valutazione B/C, la DGAC-F si è resa conto che queste prassi non possono continuare e prevede un impatto significativo sulle imprese di manutenzione, sul personale di certificazione indipendente e sui proprietari/operatori.

È però dell’idea che, per la manutenzione semplice dei componenti che non prevede il ricorso a competenze specializzate, non vi sarebbe alcun impatto sulla sicurezza se questa prassi fosse consentita.

La suddetta posizione era condivisa anche da “Alitalia Servizi”, un’impresa italiana ai sensi della parte 145 con valutazione di classe A, che svolge attualmente talune mansioni in conformità con i dati di manutenzione dei componenti durante la manutenzione di linea degli aeromobili, come per esempio la sostituzione dei braccioli dei sedili e delle porte dei galley.

L’Agenzia riconosce che la proposta corrente potrebbe imporre un onere ingiustificato nel caso di manutenzione semplice dei componenti svolta durante la manutenzione degli aeromobili (verifica di peso degli estintori, semplici riparazioni di sedili e galley, ecc.). Non è però sua intenzione autorizzare qualunque tipo di manutenzione dei componenti “in volo” (o “provvisoriamente rimossi”) senza l’appropriata valutazione di classe B/C (ispezione e riparazione dei moduli motore...).

Di conseguenza, in linea con la proposta avanzata dalla DGAC-Francia, l’Agenzia ha modificato M.A.502(b) e (c) per consentire all’autorità competente di concordare in modo specifico quando questo tipo di manutenzione dei componenti possa essere eseguita senza una valutazione di classe B/C.

Inoltre, l’Agenzia aggiungerà del materiale AMC per specificare il campo di applicazione della manutenzione che può essere approvata e le procedure di controllo che occorre attuare. Uno degli obiettivi principali di questa misura consiste nell’assicurarsi che il personale sia adeguatamente qualificato per le mansioni. In molti casi servono qualifiche speciali per i componenti complessi e non è sufficiente disporre di una licenza B1 o B2.

- (27) L’Agenzia ha inoltre apportato modifiche minori e di natura redazionale ai seguenti paragrafi:
- o In M.A.201(e), l’inizio del paragrafo è stato riportato al testo originale in modo da recitare (come proposto dalla DGAC-Francia):

“Allo scopo di adempiere alle responsabilità di cui alla lettera a), il proprietario di un aeromobile può affidare...”

L'obiettivo di questa modifica consiste nell'evitare qualunque ambiguità nell'intento del regolamento.

Come indicato in M.A.201(a), il proprietario è responsabile dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, senza approfondire se sia il proprietario a svolgere personalmente le mansioni o se queste vengano subappaltate a qualcuno sotto la sua responsabilità.

M.A.201(e) offre al proprietario l'opzione di rivolgersi a una CAMO, trasferendo la responsabilità dell'esecuzione delle mansioni relative al mantenimento dell'aeronavigabilità alla CAMO stessa.

- In M.A.201(e) sono state aggiunte le parole “se l'impresa attua le procedure approvate del caso”. (Proposto dalla CAA-UK).
- In M.A.302(d)2 le parole “dopo aver ottenuto l'approvazione dell'autorità competente” sono state sostituite da “dopo aver ottenuto l'approvazione in conformità con M.A.302(b) o M.A.302(c)”. (Proposto dalla CAA-NL).
- In M.A.302(i), che è stato ora trasferito all'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 2042/2003, è stato cancellato il requisito di integrare il programma di manutenzione nazionale con procedure che garantiscono la conformità con M.A.302(g) e (h). (Proposto dalla CAA-NL).

L'Agenzia fa notare che l'appendice I per gli AMC M.A.302 e AMC M.B.301(b) non prevede che il programma di manutenzione debba includere tali procedure.

- M.A.502(d) è stato riformulato per facilitarne la comprensione. (Proposto da AustroControl e dalla CAA-UK).
- In M.A.711(a)3 la parola “*appaltato*” è stata sostituita da “*subappaltato*”. (Proposto dalla CAA-UK).
- In M.A.711(b)1 sono state aggiunte le parole “*e successivamente estenderlo secondo le condizioni stabilite in M.A.901(c)2 o M.A.901(e)2*”. (Proposto dall'ENAC-Italia).
- In M.A.714(b) sono state aggiunte le parole “*o, se del caso, estesa*”. (Proposto dall'ENAC-Italia).
- Nella parte M, appendice I, paragrafo 5.1, è stato inserito un nuovo punto 8 per introdurre l'obbligo della CAMO di inviare entro 10 giorni una copia di qualunque ARC rilasciato o esteso all'autorità competente dello Stato membro di registrazione. (Proposto dall'ENAC-Italia).
- Nella parte M, appendice VI, condizione 6, la parola “*appalti*” è stata sostituita da “*subappalti*”. (Proposto dalla CAA-UK).

(28) Le seguenti proposte non sono state integrate nel presente parere perché l'Agenzia ritiene che il testo sia già sufficientemente chiaro:

- AustroControl ha proposto di includere i veleggiatori e i veleggiatori a motore in M.A.901(e).
- L'Agenzia fa notare che M.A.901(e) parla già di “*aeromobili con MTOM inferiore a 2 730 kg*”. Il termine “aeromobili” include sia i veleggiatori sia i veleggiatori a motore.

- o La CAA-Regno Unito ha proposto di eliminare la condizione 7 dall'appendice VI della parte M, sostenendo che la sospensione del COA potrebbe non avere alcuna attinenza con le attività dell'impresa ai sensi della parte M, capitolo G.

L'Agenzia fa notare che la condizione 7 recita già:

"...salvo altrimenti esplicitamente indicato dall'autorità competente"

Ciò significa che l'autorità competente ha già la possibilità di mantenere l'approvazione della CAMO.

- o La CAA-Regno Unito ha proposto di modificare l'appendice VI della parte M in modo che reciti:

"Ai sensi del regolamento (CE) n. 2042/2003 e successive modifiche della Commissione e subordinatamente alle condizioni specificate di seguito, lo Stato membro dichiara"

L'Agenzia fa notare che il testo attuale è corretto, in quanto parla di "...regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione al momento in vigore...". È quindi inteso il regolamento in vigore nel momento in cui l'autorità competente emette l'approvazione.

- (29) Le seguenti proposte non sono state integrate nel presente parere perché non rientrano nei parametri di riferimento dell'iter o perché l'argomento potrebbe generare commenti e discussioni di ampia portata. Esse richiedono pertanto una discussione e consultazione formali e dovrebbero essere trattate in un iter normativo separato. L'Agenzia integrerà queste proposte nell'"inventario normativo".

- o La CAA-Regno Unito ha proposto di dare una definizione di "programma di manutenzione" e "piano di manutenzione".
- o La CAA-Regno Unito ha proposto di richiedere un sistema di qualità formale per le grandi imprese ai sensi di M.A. capitolo F, giustificando tale proposta con il fatto che è già richiesto dalle grandi imprese del tipo descritto in M.A. capitolo G che gestiscono il trasporto aereo non commerciale.
- o L'ENAC-Italia ha proposto che i soggetti responsabili del sistema di qualità o delle revisioni organizzative, come applicabili, nelle imprese del tipo descritto in M.A. capitolo F e in M.A. capitolo G debbano essere approvati dall'autorità competente usando il modulo 4 dell'AESA.

L'Agenzia fa notare che, allo stato attuale, ciò non è richiesto neppure per le imprese di cui alla parte 145.

- o La CAA-Regno Unito ha proposto che la discriminante per la relativa esperienza in M.A.707(a) e in M.B.902(b) debba dipendere dalla MTOM dell'aeromobile e non dall'utilizzo. Ha quindi proposto di fissare la discriminante alla MTOM di 2 730 kg, a prescindere dal fatto che l'aeromobile sia o meno usato nel trasporto aereo commerciale. La giustificazione fornita è che per i velivoli non a grande capacità, a prescindere dall'utilizzo, è molto difficile trovare corsi di formazione formali.

Anche se questa proposta non è stata integrata, l'ENAC-Italia ha proposto di modificare gli AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, paragrafo 4.7, AMC M.A.707(a)(1) e AMC M.A.707(a)(2) per specificare ulteriormente come e dove si possono tenere corsi di formazione formali e quando tale formazione può essere sostituita da una valutazione da parte dell'autorità competente per gli aerostati e gli aeromobili con MTOM inferiore a 2 730 kg adibiti al trasporto aereo commerciale.

Questa proposta dell'ENAC sarà analizzata e il materiale AMC sarà modificato, se necessario, prima di emettere la decisione.

- o La CAA-Regno Unito e l'ENAC-Italia hanno proposto di permettere di anticipare l'estensione dell'ARC senza interruzione dello schema di revisione. L'obiettivo consisteva nel dare al proprietario la flessibilità necessaria per collocare l'ARC nell'aeromobile quando questo si trova alla base.

La CAA-Regno Unito ha però proposto 30 giorni di anticipo, mentre l'ENAC ne ha proposti 5.

Reazioni al materiale AMC:

Le seguenti proposte di modifiche o aggiunte al materiale AMC saranno revisionate dall'Agenzia e il testo sarà modificato, se necessario, prima di emettere la decisione definitiva (AMC/GM). Tale decisione sarà emessa dopo che il presente parere sarà stato approvato dalla Commissione:

- (1) La CAA-NL ha proposto di togliere il limite di peso dagli AMC M.A.401(c)4.

La proposta è stata accettata dall'Agenzia.

- (2) La CAA-Regno Unito, "Broadland Balloon Flights", "British Balloon and Airship Club", "GEFA-FLUG" e alcuni soggetti individuali hanno dichiarato che gli AMC M.A.605(a) sembrano richiedere la disponibilità di un hangar per l'ispezione di aerostati e dirigibili.

Il testo sarà modificato come segue al momento dell'emissione della decisione definitiva (AMC/GM):

"Per gli aerostati e i dirigibili può non essere necessario un hangar se la manutenzione dell'involucro e delle apparecchiature di bassa gamma può essere eseguita in modo più appropriato all'aperto, a patto che tutti gli interventi di manutenzione necessari possano essere effettuati in conformità con M.A.402. Per le riparazioni o gli interventi complessi di manutenzione dei componenti che richiedono il modulo 1 dell'AESA, occorre organizzare idonei workshop approvati. Le infrastrutture e le condizioni ambientali necessarie per l'ispezione e la manutenzione devono essere definite nel manuale dell'impresa di manutenzione".

- (3) L'ENAC-Italia ha proposto di modificare gli AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, paragrafo 4.7, AMC M.A.707(a)(1) e AMC M.A.707(a)(2) per specificare ulteriormente come e dove si possono tenere corsi di formazione formali e quando tale formazione può essere sostituita da una valutazione da parte dell'autorità competente per gli aerostati e gli aeromobili con MTOM inferiore a 2 730 kg adibiti al trasporto aereo commerciale.

La proposta è stata accettata dall'Agenzia.

- (4) AustroControl ha proposto di sostituire il riferimento a "familiarizzazione generale di livello 1 ai sensi della parte 66" con "familiarizzazione generale di livello 1 ai sensi della parte 66, appendice III". Ciò vale per i paragrafi AMC M.A.706, AMC M.A.707(a)1, AMC M.A.707(a)2, AMC M.B.902(b)1 e AMC M.B.902(b)2.

La proposta è stata accettata dall'Agenzia.

- (5) La CAA-Regno Unito e "British Balloon and Airship Club" hanno proposto di aggiungere del materiale AMC che specifichi il significato di "assistito da personale che possieda tale qualifica" in M.A.710(b) e se il firmatario dell'ARC debba essere presente durante il controllo dell'aeromobile.

L'Agenzia fa notare che la revisione della navigabilità include una revisione documentale e un controllo fisico. Secondo M.A.710(c)5, durante il controllo fisico dell'aeromobile occorre assicurare che non vi siano contraddizioni tra l'aeromobile e i documenti revisionati.

La posizione dell'Agenzia è che ciò può essere ottenuto soltanto se il personale addetto alla revisione della navigabilità è presente durante il controllo fisico. Nel corso di tale controllo, il personale addetto alla revisione della navigabilità può essere assistito dal personale di cui alla parte 66 al fine di aprire pannelli, eseguire test, ecc.

Gli AMC M.A.710(b) dovranno essere modificati di conseguenza.

- (6) La DGAC-Francia ha proposto di aggiungere del materiale AMC per specificare quanto segue:
- o Per quanto tempo un tipo di aeromobile può rimanere nel campo di applicazione approvato del lavoro se la CAMO non ha clienti a contratto per il tipo in questione.
 - o Se è possibile consentire a una CAMO di svolgere revisioni della navigabilità su un tipo specifico di aeromobile senza avere o cercare clienti a contratto per il tipo in questione.
- (7) L'ENAC-Italia ha proposto, in rapporto ai soggetti autorizzati a estendere un ARC sulla base del nuovo privilegio M.A.711(a)4, di introdurre del materiale AMC per specificare come tali soggetti vengono formalmente accettati dall'autorità competente e come l'impresa rilascia l'autorizzazione.
- (8) L'ENAC-Italia ha proposto di introdurre negli AMC M.A.901(c)2 & (e)2 & (f) ulteriori informazioni su come la CAMO può dimostrare che un ARC non viene esteso se l'impresa sa o ha motivo di ritenere che l'aeromobile non è aeronavigabile. L'ENAC-Italia propone inoltre di introdurre un esempio di "relazione sulla conformità".
- (9) L'ENAC-Italia ha proposto di modificare gli AMC M.A.903(a) e AMC M.B.105(a) al fine di assicurarsi che, al momento del trasferimento della registrazione di un aeromobile all'interno dell'Unione europea, lo scambio reciproco di informazioni includa la notifica che l'ARC è stato rilasciato in conformità con le norme nazionali.
- (10) AustroControl ha proposto di includere i veleggiatori a motore negli AMC M.B.301(b), punto 3.
- (11) L'ENAC-Italia ha proposto di introdurre negli AMC M.B.703 ulteriori informazioni su come soddisfare il modulo 14 dell'AESA.
- (12) AustroControl ha proposto di prendere in considerazione l'NPA2007-07, che si trova attualmente in fase di revisione, al momento di definire le valutazioni di gruppo negli AMC M.B.703.

- (13) La CAA-NL ha proposto di sostituire le parole *"procedure per l'escalation dei periodi di controllo stabiliti"* con *"dettagli dei programmi di escalation o riferimento ai medesimi"* nel paragrafo 1.1.7 dell'appendice I per gli AMC M.A.302 e AMC M.B.301(b).
- (14) La CAA-Regno Unito ha proposto di aggiungere del materiale AMC per specificare cosa significano, nell'appendice VII *"Interventi complessi di manutenzione"*, i termini seguenti:
- o *"Saldatore approvato o autorizzato"* nel paragrafo 3, lettera c).
 - o *"Utensili speciali"* nel paragrafo 5, lettera a).
- (15) *"Deutscher Aero Club"* e 2 soggetti individuali hanno proposto modifiche all'elenco di interventi contenuto negli AMC per l'appendice VIII *"Manutenzione limitata del proprietario-pilota"*.
- (16) La CAA-Regno Unito ha proposto di integrare nei sistemi di qualità della parte 145 e parte 21 un requisito analogo a quello proposto nella lettera e) dell'appendice VIII per gli AMC M.A.616, in cui l'impresa deve comunicare all'autorità competente qualunque non conformità di livello 1 riscontrata durante la revisione organizzativa.
- (17) La CAA-Regno Unito ha proposto di cancellare la modifica agli AMC 145.A.50(a), paragrafo 2.8, lettera d), che consente una procedura semplificata per l'emissione di un modulo 1 per i componenti sottoposti a manutenzione negli Stati Uniti e in Canada da parte di imprese non approvate ai sensi della parte 145. La giustificazione fornita è che tale modifica pregiudica gli accordi bilaterali esistenti.
- Si dice però a favore della modifica analoga introdotta negli AMC M.A.613(a), paragrafo 2.8.
- (18) Inoltre, a seguito dei commenti fatti da AustroControl e dalla DGAC-Francia in merito alle disposizioni previste in M.A.502(d) e M.A.801(c) per gli interventi complessi di manutenzione sugli aeromobili ELA1, l'Agenzia introdurrà del materiale AMC per chiarire che l'accordo tra il proprietario e l'autorità competente può includere l'esecuzione di una serie di interventi complessi in un arco di tempo prolungato, se tale accordo descrive i dati, gli utensili, le attrezzature, i materiali e le infrastrutture da usare e se l'autorità competente svolge controlli casuali per verificare la conformità.
- (19) Inoltre, dati i commenti fatti dalla DGAC-Francia e da Alitalia Servizi in merito all'esecuzione di interventi di manutenzione dei componenti *"in volo"* (M.A.502(b) e (c)), l'Agenzia aggiungerà del materiale AMC per spiegare il campo di applicazione della manutenzione che può essere approvata e le procedure di controllo che occorre attuare.