



**PARERE N. 6/2008**

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

**del 10 ottobre 2008**

**concernente un regolamento della Commissione recante modifiche al 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**

**E**

**concernente un regolamento della Commissione recante modifiche al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni**

***"Certificato di riammissione in servizio, Modulo 1 AESA"***

## I. Generale

1. Con il presente parere si intende proporre alla Commissione la rettifica dei seguenti documenti:
  - l'allegato Parte-21 del regolamento della Commissione (CE) n. 1702/2003<sup>1</sup> (in prosieguo: la Parte-21) e, in particolare, la relativa appendice 1, il Certificato di riammissione in servizio, Modulo 1 AESA;
  - l'allegato I del regolamento della Commissione (CE) n. 2042/2003<sup>2</sup> (in prosieguo: la Parte-M) e, in particolare, la relativa appendice II, Modulo 1 AESA;
  - l'allegato II del regolamento della Commissione (CE) n. 2042/2003 (in prosieguo: la Parte-145) e, in particolare, la relativa appendice I, Modulo 1 AESA.
2. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia)<sup>3</sup>, conformemente alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>4</sup> (in prosieguo: il regolamento di base).

## II. Consultazione

3. Il 12 settembre 2007 sul sito Internet dell'Agenzia è stato pubblicato l'avviso di proposta di modifica (NPA) 2007-2013<sup>5</sup> contenente il progetto di parere concernente un regolamento della Commissione recante modifiche alla Parte-21, alla Parte-M e alla Parte-145.
4. Entro il termine fissato del 12 dicembre 2007 sono pervenute all'Agenzia 171 osservazioni da 25 autorità nazionali, associazioni professionali e aziende private.
5. Tutte le osservazioni ricevute sono state prese in considerazione e inserite in un documento di risposta alle osservazioni (CRD), reso pubblico sul sito web dell'Agenzia il 24 luglio 2008. Detto documento contiene un elenco di tutti coloro, individui e/o organizzazioni, che hanno presentato osservazioni e le relative risposte dell'Agenzia.
6. Al 25 settembre 2008 erano pervenute all'Agenzia quattro risposte al CRD provenienti da due degli autori delle osservazioni.

Le risposte riguardanti i metodi accettabili di conformità e il materiale di riferimento, che non sono oggetto del presente parere, saranno prese in considerazione in un

---

<sup>1</sup> 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 del 28.3.2008 (GU L 87 del 29.3.2008, pag. 3).

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

<sup>3</sup> 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 (procedura normativa). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

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

<sup>5</sup> Cfr. Archivi della regolamentazione: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

secondo momento nelle rispettive decisioni dell'Agenzia che modificano tali documenti. Le risposte connesse al presente parere (proposte di modifiche alle regole di attuazione) sono illustrate nei paragrafi seguenti.

Una risposta suggerisce di mantenere nel Modulo 1 AESA le istruzioni attualmente in uso per la compilazione del campo 4 "Denominazione e indirizzo dell'impresa approvata". In base alle nuove istruzioni proposte nel presente parere non è più richiesto di specificare un secondo indirizzo nel caso in cui il luogo di produzione non sia elencato nel certificato di approvazione dell'impresa approvata. Questa eventualità potrebbe presentarsi, per esempio, quando i componenti sono prodotti da un fornitore. L'Agenzia non condivide la suddetta proposta per la seguente ragione: la questione dell'eliminazione del secondo indirizzo dal campo 4 è stata approfonditamente discussa nelle riunioni del gruppo di redazione, il quale ha concluso che la denominazione e l'indirizzo dell'impresa approvata sono sufficienti per individuare l'organizzazione responsabile del rilascio del Modulo 1 AESA e della tracciabilità di componenti e applicazioni. L'Agenzia concorda con tale conclusione.

Una seconda risposta propone di modificare il punto M.A.802 "Certificato di riammissione in servizio di un componente" per ricordare che il Modulo 1 AESA non costituisce un'autorizzazione all'installazione. L'Agenzia non concorda con questa modifica perché il Modulo 1 AESA comprende già tali chiarimenti nell'apposita Nota intitolata "Responsabilità dell'utente/installatore".

L'ultima risposta riguarda l'eliminazione del campo 9 "Ammissibilità" dal Modulo 1 AESA e propone di non apportare alcuna modifica sostanziale ma semplicemente di contrassegnare il campo con la dicitura "riservato", onde evitare di dover rinumerare gli altri campi. Anche questo punto è stato oggetto di un ampio dibattito in sede di riunione del gruppo di redazione e le aziende, al termine del quale le autorità aeronautiche di tutto il mondo si sono dette favorevoli alla cancellazione del campo 9. Si temeva che il mantenimento del campo 9 avrebbe creato ambiguità tra il modulo 1 AESA in uso e la sua nuova versione, che sarà simile ma con istruzioni per la compilazione diverse. Inoltre, nella fase di consultazione pubblica connessa all'avviso di proposta di modifica non sono pervenute osservazioni contrarie in merito a tale questione. L'Agenzia è del parere che il campo 9 debba essere eliminato.

Una revisione più accurata a opera dell'Agenzia ha evidenziato incongruenze testuali di lieve entità tra l'appendice 1 della Parte-21, l'appendice II della Parte-M e l'appendice I della Parte-145, cui si è posto rimedio.

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

7. Il presente parere riguarda le modifiche da apportare al certificato di riammissione in servizio (in appresso denominato "Modulo 1 AESA") e alle relative istruzioni per la compilazione per la Parte-21, la Parte-M e la Parte-145. Il contenuto di tali modifiche è specificato nei paragrafi seguenti.
8. Si è provveduto ad armonizzare il contenuto e il formato di vari certificati di riammissione in servizio (per esempio, il Modulo 1 AESA, il Modulo 8130-3 della Federal Aviation Administration (FAA), il modulo 24-0078 di Transport Canada, il modulo SEGV00 003 in uso in Brasile). Tuttavia, poiché le istruzioni per la compilazione di tali moduli non sono mai state armonizzate, questa operazione ha portato a interpretare in modo diverso certe informazioni inserite nei moduli, provocando quindi alcune difficoltà in relazione alla loro accettazione.

9. Dall'ultima revisione si sono accumulati anche diversi problemi e domande in relazione a tali certificati di riammissione in servizio. Per ovviare a questa situazione l'AESA, la FAA, Transport Canada e alcune altre autorità aeronautiche hanno riveduto il certificato di riammissione in servizio, il suo utilizzo e le relative istruzioni. Tra gli aspetti specifici considerati vi sono:
- una distinzione netta tra il Modulo 1 AESA utilizzato per le componenti nuove (produzione) e quello per le componenti usate (manutenzione);
  - l'armonizzazione delle istruzioni per la compilazione con altre autorità aeronautiche, pur riconoscendo che certi termini verranno impiegati solo unilateralmente;
  - l'utilizzo del Modulo 1 AESA in formato elettronico;
  - il controllo delle copie del Modulo 1 AESA;
  - la necessità del campo 9 "Ammissibilità".
10. Poiché l'AESA auspica un livello elevato di armonizzazione con le suddette autorità e si prefigge l'obiettivo dell'accettazione a livello globale del certificato di riammissione in servizio, ha istituito un apposito gruppo di redazione, che ha collaborato con la Global Manufacturing Initiative (GMI), cui hanno partecipato rappresentanti delle autorità aeronautiche e del settore industriale provenienti da paesi terzi. Da questa cooperazione è scaturita una proposta riguardante le caratteristiche generali del modulo in termini di contenuti, layout, istruzioni per la compilazione e criteri di accettazione per l'utilizzo volontario dei certificati di riammissione in servizio in formato elettronico. La proposta è stata utilizzata quale base sia per l'NPA dell'AESA 2007-13 che per il progetto di ordine della FAA 8130.21. Si prevede che anche altre autorità aeronautiche utilizzeranno questa piattaforma per la modifica dei rispettivi regolamenti. La consultazione pubblica per l'NPA dell'AESA e la consultazione interna per l'ordine della FAA hanno contribuito a produrre osservazioni che sono state esaminate dal gruppo di redazione dell'Agenzia e dalla FAA. Pertanto il Modulo 1 AESA e le istruzioni per la compilazione contenuti nel CRD 2007-13 riflettono un livello elevato di armonizzazione, che soddisfa gli obiettivi prefissati.
11. Per consentire un'applicazione graduale delle modifiche proposte nel presente parere, l'Agenzia propone un periodo di transizione di un anno dall'entrata in vigore delle modifiche pertinenti in materia di regole di attuazione. Durante tale periodo potranno essere utilizzati sia la nuova versione del Modulo 1 AESA sia quella attualmente in uso. Il Modulo 1 AESA emesso al termine di questo periodo deve essere conforme alle nuove regole. Entrambe le versioni del Modulo 1 AESA emesse prima della fine del periodo di transizione continueranno a essere valide con riferimento alla Parte 21A.307, alla Parte M.A.501 e alla Parte 145.A.42, per l'installazione della o delle componenti coperte dal modulo.
12. Il presente parere riguarda unicamente le modifiche proposte dall'Agenzia in relazione ai regolamenti della Commissione applicabili (Parte-21, Parte-M e Parte-45). I relativi mezzi accettabili di conformità (AMC) e il materiale di riferimento (GM) che sono stati specificati nell'avviso di proposta di modifica 2007-13 e nel documento di risposta ai commenti saranno rilasciati dall'Agenzia solo dopo che la Commissione avrà adottato le suddette modifiche alle regole di attuazione. L'Agenzia ritiene che gli ACM e il GM siano ugualmente importanti per migliorare la comprensione delle modifiche proposte.
13. L'allegato I del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione e in particolare la sua appendice II, Modulo 1 AESA, nelle appendici alla Parte M è in linea con le modifiche apportate alle istruzioni per la compilazione proposte dal parere 02/2008.

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

14. Scopo ed effetto desiderato

Lo scopo del presente parere è di:

- adottare una versione aggiornata del Modulo 1 AESA e istruzioni per la compilazione più chiare di quelle attuali, per consentire un maggior grado di armonizzazione rispetto al certificato di riammissione in servizio che verrà modificato dalla FAA. Si prevede che altre autorità aeronautiche introdurranno modifiche analoghe per i rispettivi certificati di riammissione in servizio, contribuendo ad accrescere il livello di armonizzazione mondiale;
- eliminare il campo 9, contenente le informazioni relative all'ammissibilità delle componenti autorizzate mediante un Modulo 1 AESA. Questa operazione consente di evitare possibili incongruenze rispetto ai dati sull'installazione approvati;
- eliminare dalle istruzioni per la compilazione determinate diciture che ostano all'adozione del Modulo 1 AESA in formato elettronico.

#### 15. Entità del problema e settori interessati

Il Modulo 1 AESA e i certificati di riammissione in servizio dello stesso tipo vengono impiegati, nella maggior parte dei sistemi normativi, per la riammissione in servizio di parti e pertinenze utilizzate in aviazione. Tali moduli vengono usati da migliaia di imprese di produzione e manutenzione in tutto il mondo, ragion per cui proprio le autorità aeronautiche e le imprese di produzione e di manutenzione sono interessate dalla questione.

#### 16. Opzioni

Considerando le opzioni individuate, o si mantengono i requisiti e il Modulo 1 AESA attualmente in uso o si adotta un livello superiore di armonizzazione globale modificando il modulo come proposto.

#### 17. Conseguenze

Una maggiore armonizzazione tra i diversi sistemi normativi in materia di certificati di riammissione in servizio è da considerarsi positiva per garantire una comprensione reciproca dell'utilizzo e del significato dei dati forniti dal certificato stesso. Si prevede che l'adozione delle proposte di modifica del Modulo 1 AESA, accompagnata da istruzioni per la compilazione migliori che accrescono la comprensibilità del modulo, avrà un notevole impatto economico positivo, poiché eviterà il rifiuto o il blocco indesiderato di componenti certificate in conformità del quadro giuridico. Si prevede altresì che tale proposta avrà conseguenze apprezzabili sulla sicurezza, riducendo la possibilità che si riscontrino informazioni ambigue o contraddittorie. Anche lo scambio elettronico dei dati contenuti nel Modulo 1 dell'AESA avrà implicazioni favorevoli sul piano economico grazie alla riduzione dei costi di gestione e dei tempi necessari all'amministrazione.

Colonia, 10 ottobre 2008

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo