



PARERE N. 03/2009

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

del 7 dicembre 2009

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

«Certificati di omologazione ristretti e certificati di aeronavigabilità limitati»

I. Generalità

1. Con il presente parere si intende proporre alla Commissione europea la modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione¹ e del relativo allegato (in prosieguo: «parte 21»), migliorando i requisiti previsti per il rilascio di certificati di omologazione ristretti e certificati di aeronavigabilità limitati.
2. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione² dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: «l'Agenzia»), in conformità alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008³ (in prosieguo: il «regolamento di base»).

II. Consultazione

3. L'avviso di proposta di modifica (NPA) 2008-06⁴ contenente il progetto di parere relativo a un regolamento della Commissione recante modifiche al regolamento (CE) n. 1702/2003 è stato pubblicato sul sito web dell'Agenzia il 10 aprile 2008.
4. Entro il termine fissato del 10 luglio 2008 sono pervenute all'Agenzia 120 osservazioni da 24 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 21 agosto 2009. Il CRD contiene un elenco di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno formulato osservazioni, nonché le risposte dell'Agenzia.
6. Il principale scopo dell'NPA 2008-06 era elaborare e migliorare i requisiti per il rilascio dei certificati di omologazione ristretti e dei certificati di aeronavigabilità limitati. Il documento descrive tutti i casi in cui può essere rilasciato un certificato di aeronavigabilità limitato, compresi i casi in cui, in un recente passato, sono stati rilasciati permessi permanenti di volo in conformità alla parte 21A.701(15). L'opzione inserita nella parte 21 era considerata una disposizione transitoria, in attesa di migliorare le regole relative al certificato di aeronavigabilità limitato e consentirne l'applicabilità anche agli aeromobili interessati. L'NPA pertanto prevede la soppressione delle disposizioni di cui alla parte 21A.701(15).
7. Sono pervenute numerose osservazioni contrarie alla soppressione dell'opzione relativa al permesso di volo di cui alla parte 21A.701(15), provenienti sia dai proprietari di aeromobili che attualmente volano sulla base di un permesso permanente di volo, sia dalle autorità nazionali per l'aviazione.
8. L'Agenzia riconosce che l'impatto della disposizione proposta non può essere pienamente valutato senza disporre dei risultati finali dell'NPA 2008-07 («processo ELA»; «Modifiche e riparazioni standard» e «Specifiche tecniche per i velivoli leggeri sportivi») e che la soppressione dell'opzione relativa al permesso permanente di volo potrebbe portare al fermo degli aeromobili.

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).

² 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 del 13.6.2007.

³ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1)

⁴ Cfr. archivi della regolamentazione http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

L'Agenzia ha pertanto deciso di ritirare da questo NPA le modifiche proposte ai paragrafi 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 e le modifiche relative ai mezzi accettabili di conformità (AMC) e al materiale di riferimento (GM) di cui alla parte 21.

9. Nonostante quanto sopra, l'Agenzia continua ad essere del parere che il permesso di volo non sia un certificato di aeronavigabilità adeguato per gli aeromobili che operano permanentemente con una configurazione ed in circostanze che sono sostanzialmente quelle indicate nella nota esplicativa all'NPA.
10. L'Agenzia intende pertanto avviare un nuovo iter normativo dedicato sia ai requisiti di aeronavigabilità iniziale e continua, sia ai certificati adeguati agli aeromobili di cui sopra. Il gruppo di lavoro a ciò dedicato potrebbe tener conto della nuova situazione normativa che si è creata dopo l'attuazione dell'NPA 2008-07, nonché dei particolari problemi degli aeromobili che operano attualmente sulla base di un permesso permanente di volo.
11. In risposta ad altre osservazioni, l'Agenzia ha introdotto nel progetto di modifica nuove disposizioni, che facilitano il trasferimento dell'aeromobile da un normale certificato di aeronavigabilità ad un certificato di aeronavigabilità limitato nel caso in cui il tipo diventi "orfano". Ciò, tuttavia, non risolverà i problemi legati al mantenimento della aeronavigabilità, come è stato descritto da molti commentatori, quali la disponibilità di parti di ricambio adeguatamente certificate.
12. Tutte le decisioni di cui sopra sono riflesse nel CRD, pubblicato insieme con il testo normativo risultante dall'incorporazione delle osservazioni.
13. Entro l'8 giugno 2009 sono pervenute quattro reazioni al CRD da tre commentatori. Nessuna di queste reazioni ha condotto l'Agenzia ad apportare ulteriori modifiche alla proposta.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

14. Il presente parere si propone di modificare la parte 21, in particolare le disposizioni relative al rilascio di certificati di omologazione ristretti e di certificati di aeronavigabilità limitati. Il concetto di certificato di aeronavigabilità limitato è presente nel regolamento di base, con riferimento agli aeromobili che non possono rispondere a tutti i requisiti di aeronavigabilità applicabili, ma per i quali un livello adeguato di sicurezza può essere comunque garantito mediante restrizioni, limitazioni ed altre disposizioni di attenuazione. Tale concetto figura anche nella parte 21 ma, per mancanza di tempo, non è stato elaborato un insieme dettagliato e completo di requisiti, né di mezzi accettabili di conformità o materiale di riferimento. Nel frattempo, il certificato di aeronavigabilità limitato è utilizzato per gli aeromobili per i quali non vi è più alcun titolare attivo di certificato di omologazione, nonché per gli aeromobili rientranti nel campo di applicazione dell'Agenzia che non abbiano (ancora) ricevuto un certificato di omologazione dell'Agenzia. La pratica acquisita per questi aeromobili deve essere codificata nella parte 21.
15. La norma attuale descrive già due modi per ottenere un certificato di aeronavigabilità limitato, che sono stati ulteriormente definiti ed elaborati nel presente parere:
 - *certificato di aeronavigabilità limitato sulla base di un certificato di omologazione ristretto*
Questo certificato è destinato agli aeromobili che non possono rispondere a tutti i requisiti di aeronavigabilità applicabili, perchè sono utilizzati per scopi specifici, quali irrorazione agricola, controllo climatico ecc.
 - *certificato di aeronavigabilità limitato sulla base di un'approvazione di progetto attestante la conformità a determinate specifiche di aeronavigabilità (SAS) emesse dall'Agenzia per il caso specifico:*

Questo certificato è destinato a singoli aeromobili che, per svariate ragioni, non rispondono ai requisiti di aeronavigabilità applicabili, ma per i quali può essere garantita comunque un'adeguata sicurezza mediante restrizioni, limitazioni ed altre disposizioni di attenuazione. Gli esempi per i quali questa opzione viene oggi utilizzata sono i seguenti: aeromobili privi di titolare attivo di certificato di omologazione (aeromobili "orfani") ed aeromobili progettati nell'ex Unione sovietica, per i quali l'Agenzia non ha (ancora) rilasciato un certificato di omologazione. Vengono proposte nuove disposizioni atte a facilitare il trasferimento dell'aeromobile da un normale certificato di aeronavigabilità ad un certificato di aeronavigabilità limitato nel caso in cui il tipo diventi "orfano".

Il presente parere prevede di aggiungere una terza opzione:

- *certificato di aeronavigabilità limitato sulla base di un certificato di omologazione o di un certificato supplementare di omologazione ristretto (R-STC)*

Questo certificato è destinato agli aeromobili che dispongono già di un normale certificato di aeronavigabilità sulla base di un normale certificato di omologazione, ma che vengono modificati per scopi specifici, come nel primo caso precedentemente menzionato. Senza questa nuova opzione, chi modifica un aeromobile per scopi specifici avrebbe un unico modo per ottenere l'approvazione, ovvero chiedere il rilascio *ex novo* di un certificato di omologazione ristretto. La responsabilità associata all'intero progetto di aeromobile risulta di solito al di là delle capacità di chi apporta la modifica e non è coerente con il modo in cui le "normali" modifiche agli aeromobili sono trattate ai sensi della sottoparte E.

IV. Valutazione d'impatto della regolamentazione

16. Si prevede che l'emendamento avrà un moderato impatto positivo sulla sicurezza, visto che l'azione normativa mira principalmente a riflettere nei requisiti la prassi attuale dell'Agenzia e la prassi precedente degli Stati membri.

Per quanto riguarda gli aeromobili "orfani", le responsabilità dei vari soggetti interessati saranno definite con maggiore chiarezza, consentendo un controllo più efficiente del mantenimento della aeronavigabilità. Si prevede che ciò contribuirà a migliorare la sicurezza.

Per quanto riguarda gli aeromobili dell'ex Unione sovietica, le condizioni in base alle quali l'Agenzia emanerà determinate specifiche di aeronavigabilità garantiranno un coerente livello di sicurezza di base. Soltanto i tipi di aeromobile che supereranno la prova di conformità a determinate specifiche di aeronavigabilità potranno continuare ad operare sulla base di un certificato di aeronavigabilità limitato. Si prevede che ciò contribuirà a migliorare la sicurezza.

17. Si prevede che l'impatto economico complessivo dell'emendamento sarà positivo.

Tutti gli aeromobili interessati necessiteranno di una qualche forma di certificato di aeronavigabilità e, in tutti i casi, sarà necessaria l'approvazione di progetto da parte dell'Agenzia, seguita dalla determinazione della conformità da parte dello Stato membro di registrazione. Ciò significa che le commissioni e le spese legate alla partecipazione delle autorità saranno analoghe per le varie opzioni.

Per gli aeromobili "orfani", il passaggio di categoria automatico o quasi automatico del certificato di aeronavigabilità eliminerà alcuni oneri amministrativi ed avrà pertanto un impatto economico positivo. Il passaggio di categoria del certificato di aeronavigabilità per gli aeromobili "orfani" e dell'ex Unione sovietica, nonché la possibile variazione delle operazioni ammesse per questi aeromobili, riflettono requisiti già in essere, non interessati dall'emendamento.

Le disposizioni proposte per evitare che i tipi di aeromobili diventino "orfani" avranno un impatto economico positivo, perché i titolari di certificati di omologazione potranno conservarli con mezzi relativamente semplici, consentendo così ai titolari più vulnerabili di rimanere sul mercato.

Si prevede che la nuova possibilità di certificati supplementari di omologazione ristretti avrà un moderato impatto economico positivo. Essa consentirà a chi modifica un aeromobile di delimitare l'impegno di conformità al progetto modificato, anziché dover richiedere *ex novo* un certificato di omologazione ristretto, con l'obbligo di dimostrare che l'aeromobile nel suo insieme è conforme ai nuovi requisiti.

18. Equità in termini di distribuzione degli effetti positivi e negativi tra i settori interessati: la maggior parte degli effetti riguarderà soltanto un'area relativamente modesta del comparto aeronautico. Ciò è comunque una conseguenza logica dell'oggetto di questo NPA: i certificati di aeronavigabilità ristretti sono rilasciati soltanto a velivoli speciali o a velivoli che, per svariati motivi, non possono rispettare tutti i requisiti di aeronavigabilità. È pertanto inevitabile che soltanto un numero limitato di soggetti beneficerà dell'emendamento.

Colonia, 7 dicembre 2009

P. GOUDOU
Direttore esecutivo