



**PARERE N. 01/2010**

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

**del 12 maggio 2010**

**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**

**«Capitolo J – Approvazione DOA per le imprese di progettazione»**

## I. Generalità

1. Con il presente parere si intende proporre alla Commissione europea la modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione<sup>1</sup> e del relativo allegato (in prosieguo: «parte 21») migliorando ed elaborando i requisiti previsti per la definizione di un programma di certificazione, l'estensione dei privilegi dell'approvazione DOA alle revisioni di minore entità del manuale di volo e l'integrazione di revisioni editoriali minori.
2. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione<sup>2</sup> dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: «l'Agenzia»), in conformità alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>3</sup> (in prosieguo: il «regolamento di base»).

## II. Consultazione

3. Il principale scopo dell'avviso di proposta di modifica (NPA) 2006-16<sup>4</sup> era risolvere il conflitto tra i paragrafi esistenti della parte 21 a fini di chiarificazione e di una maggiore certezza giuridica sul livello di coinvolgimento dell'Agenzia nella verifica della conformità relativa ai progetti. Più specificamente, i due paragrafi in questione erano: 21A.257(b), che attribuisce all'Agenzia un margine di discrezionalità nel controllo della validità delle dichiarazioni di conformità rese dal richiedente, e 21A.263(b), che stabilisce che le dichiarazioni di conformità devono essere accettate dall'Agenzia senza ulteriori verifiche.
4. Un concetto proposto per risolvere tale questione è stato elaborato inizialmente da un gruppo normativo costituito da EASA/autorità/industria. L'avviso di proposta di modifica (NPA) 2006/16 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 12 ottobre 2006.
5. Entro il termine fissato del 12 gennaio 2007 sono pervenute all'Agenzia 158 osservazioni da 35 autorità nazionali, associazioni professionali e aziende private.
6. Dalle osservazioni ricevute sull'NPA 16/2006 sono emersi pareri contrastanti. Alcune delle questioni sollevate comprendevano: una possibile riduzione della sicurezza a causa di un minore coinvolgimento dell'Agenzia nella certificazione dei prodotti, l'impossibilità per l'Agenzia di accedere ai dati di certificazione, l'equilibrio tra certificazione delle imprese e dei prodotti ecc. Di conseguenza, è stato intrapreso un considerevole dibattito interno per cercare di conciliare tali questioni e le posizioni contrarie.
7. 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 16 settembre 2008. Il CRD contiene un elenco di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno formulato osservazioni, nonché le risposte dell'Agenzia.

---

<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), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1194/2009 della Commissione, del 30 novembre 2009.

<sup>2</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 del 13 giugno 2007.

<sup>3</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), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009.

<sup>4</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).

8. Il CRD pubblicato comprendeva una proposta modificata e introduceva modifiche mirate a definire una demarcazione più chiara delle responsabilità tra il richiedente e l'Agenzia. A causa della natura controversa di questo compito, il direttore esecutivo dell'Agenzia ha esteso il periodo di reazione dai normali due mesi a tre mesi, fino al 16 dicembre 2008.
9. Un gruppo di revisione istituito conformemente alla procedura normativa dell'Agenzia non ha sostenuto il concetto modificato. Dopo la pubblicazione del CRD, sono inoltre pervenute all'Agenzia 86 reazioni al CRD dalle parti interessate, molte delle quali indicavano di non approvare i principali concetti.
10. L'Agenzia riconosce che il concetto proposto nel CRD 16/2006 non è maturo e richiede un'ulteriore revisione ed elaborazione prima di poterne considerare l'integrazione nella parte 21. Tuttavia, l'Agenzia ha altresì riconosciuto che certi aspetti non controversi delle proposte, in particolare l'introduzione di un programma di certificazione e l'estensione dei privilegi dell'approvazione DOA alle revisioni di minore entità dei manuali di volo, debbano essere mantenuti in vista dell'integrazione nella parte 21.

L'Agenzia ha pertanto deciso di ritirare dall'NPA le modifiche proposte ai paragrafi 21A.38, 21A.114, 21A.257 e le modifiche collegate nei mezzi di conformità (AMC) e nel materiale di riferimento (GM) alla parte 21 e di mantenere le modifiche proposte ai paragrafi 21A.20, 21A.21, 21A.33, 21A.97, 21A.103, 21A.115, 21A.263, 21A.433 (con modifiche minori tali da riflettere la portata ridotta di questa proposta).

11. Le questioni che rimangono controverse, ivi compresi la portata dell'approvazione DOA, l'equilibrio tra approvazione DOA e certificazione del prodotto e il livello e la natura del coinvolgimento dell'Agenzia nella certificazione del prodotto, saranno oggetto di un'ulteriore revisione dell'Agenzia nell'ambito di un compito interno continuativo legato alla direzione e al ruolo strategici dell'Agenzia.

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

12. Il presente parere si propone di modificare la parte 21, in particolare le disposizioni riguardanti la dimostrazione di conformità alle premesse per l'omologazione del tipo e ai requisiti di protezione ambientale e la possibilità di estendere le approvazioni DOA alle revisioni di minore entità del manuale di volo senza il coinvolgimento dell'Agenzia.
13. L'introduzione di un requisito che impone al richiedente di presentare all'Agenzia un programma di certificazione è intesa a formalizzare la prassi esistente ed è già contenuta nelle procedure di certificazione pubblicate dell'Agenzia.
14. I privilegi estesi al titolare di un'approvazione DOA delle imprese di progettazione ai sensi del punto 21A.263(c)(4) di approvare talune modifiche al manuale di volo dell'aeromobile senza il coinvolgimento dell'Agenzia sono incoerenti con la definizione di *minore entità* di cui al punto 21A.91. La natura delle «modifiche documentarie al manuale di volo dell'aeromobile» ha rappresentato un problema ricorrente. Il punto 21A.263(c)(4) è quindi modificato in modo da fare riferimento a «revisioni minori» (da definire nei relativi AMC e GM), che contemplano sia modifiche tecniche al manuale di volo dell'aeromobile associate a modifiche di minore entità al progetto, di cui al punto 21A.91, sia altre modifiche documentarie non tecniche come attualmente definite.

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

15. Si prevede che l'emendamento non avrà alcun impatto sulla sicurezza.

16. L'introduzione del programma di certificazione (21A.20) è già una pratica standard e non avrà alcun impatto economico per i richiedenti. La sua introduzione nella parte 21 integrerà comunque la prassi esistente nel diritto dell'UE e stabilirà un chiaro obbligo per il richiedente.
17. La nuova possibilità di estendere i privilegi dell'approvazione DOA alle revisioni di minore entità ai manuali di volo avrà un moderato impatto economico positivo. Consentirà ai titolari dell'approvazione DOA opportunamente autorizzati di approvare revisioni di minore entità ai manuali di volo senza ritardi causati dalla necessità di coinvolgere l'Agenzia e allevierà quest'ultima dall'espletamento di un compito che ha benefici minimi o nulli per la sicurezza.
18. Non sono state individuate questioni di equità.

Colonia, 12 maggio 2010

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo