



**PARERE N. 06/2012**

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

**del 27 novembre 2012**

**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**

**e**

**concernente un regolamento della Commissione recante modifiche al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione del 5 ottobre 2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio**

**“Allineamento del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione con il regolamento (CE) n. 216/2008 e con il requisito dell'allegato 6 ICAO che stabilisce che i principi dei fattori umani siano osservati nella progettazione e applicazione del programma di manutenzione degli aeromobili”**

## Sintesi

L'adozione del regolamento di base ha reso necessaria la revisione del regolamento (CE) n. 2042/2003, che contiene le norme di attuazione sul mantenimento della navigabilità, al fine di verificare la consistenza tra i due regolamenti e garantire che il regolamento (CE) N. 2042/2003 della Commissione contenga i mezzi necessari per implementare i requisiti essenziali stabiliti nel regolamento di base.

Il presente parere contiene le modifiche alle norme di attuazione per la gestione del mantenimento della navigabilità degli aeromobili immatricolati in uno Stato membro dell'UE (parte M) e una nuova serie di requisiti per la gestione del mantenimento della navigabilità degli aeromobili immatricolati in un paese terzo e utilizzati da operatori dell'UE (parte T). Inoltre, il presente parere contiene anche le modifiche al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione sulle operazioni di volo.

Le modifiche alla parte M riguardano:

- la sostituzione del concetto di "aeromobili di grandi dimensioni" con il concetto di "aeromobili a motore complessi"; e
- l'introduzione dei requisiti per le operazioni per scopi commerciali. Per quanto riguarda questo aspetto, l'Agenzia riconosce la posizione del gruppo europeo di strategia per la sicurezza dell'aviazione generale e il fatto che le azioni raccomandate nel suo documento sulla strategia possono avere un impatto sul contenuto del presente parere.

I requisiti contenuti nella parte T hanno l'obiettivo di assicurare che il mantenimento della navigabilità degli aeromobili immatricolati in paesi terzi utilizzati da operatori dell'UE o da operatori residenti nell'UE soddisfi i requisiti essenziali del regolamento di base. Le caratteristiche principali di questa nuova parte T sono:

- I requisiti della parte T si applicano soltanto agli aeromobili immatricolati in paesi terzi utilizzati:
  - da operatori che richiedono un certificato ai sensi della parte ORO o parte ORA, con l'eccezione degli aeromobili utilizzati secondo un contratto di noleggio con equipaggio o di code share, o
  - verso, all'interno o in uscita dall'UE da operatori stabiliti o residenti nell'UE.
- I requisiti della parte T sono, per ciascun aeromobile, in aggiunta ai requisiti dello Stato di immatricolazione.

Le modifiche al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione sulle operazioni di volo sono necessarie per garantire la consistenza con le modifiche alla parte M e alla parte T. In particolare, queste modifiche riguardano:

- le disposizioni per la presa a noleggio a scafo nudo di aeromobili immatricolati in paesi terzi contenute in entrambe le norme ARO.OPS.100 e ORO.AOC.110; e
- il contenuto della dichiarazione per NCC definita nell'appendice I alla parte ORO.

## I. Generalità

1. Lo scopo del presente parere è di suggerire alla Commissione di modificare il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione<sup>1</sup> e il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>2</sup> sulle operazioni di volo. Il campo di applicazione della presente attività normativa è delineato nei termini di riferimento (ToR) RMT.0244 MDM.047 e viene descritto in maggiori dettagli di seguito.
2. Il parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in appresso: "l'Agenzia")<sup>3</sup>, conformemente alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>4</sup> (in appresso: "regolamento di base").
3. La norma proposta tiene conto dello sviluppo dell'Unione europea e del diritto internazionale (ICAO) e dell'armonizzazione con le norme delle altre autorità dei maggiori partner dell'Unione europea come indicato negli obiettivi dell'articolo 2 del regolamento di base.

## II. Consultazione

4. L'avviso di proposta di modifica (NPA) 2010-10<sup>5</sup> contenente il progetto del parere per un regolamento della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione è stato pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia in data 10 agosto 2010.
5. Alla data di chiusura del 10 dicembre 2010, l'Agenzia aveva ricevuto 131 commenti da 34 autorità nazionali, organizzazioni professionali e ditte private.
6. L'NPA 2010-10 trattava quattro argomenti diversi:
  - Argomento 1: la modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione per allinearli ai requisiti aggiuntivi sul mantenimento della navigabilità del regolamento di base per aeromobili a motore complessi.
  - Argomento 2: la modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione per allinearli ai requisiti aggiuntivi sul mantenimento della navigabilità del regolamento di base per le operazioni con scopi commerciali.
  - Argomento 3: la modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione per includere i requisiti per gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), del regolamento di base.
  - Argomento 4: la modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione per includere i requisiti per i principi sui fattori umani che devono essere osservati

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 2042/2003 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 (UE) n. 593/2012 della Commissione del 5 luglio 2012 (GU L 176 del 6.07.2012, pag. 38)

<sup>2</sup> Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione del 5 ottobre 2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio. (GU L 296 del 25.10.2012, da pag. 1 a pag. 148)

<sup>3</sup> Decisione AESA MB 01-2012 del 13 marzo 2012 che modifica e sostituisce la decisione MB 08-2007 concernente la procedura da applicare da parte dell'Agenzia per il rilascio di pareri, specifiche di certificazione ed elementi esplicativi ("procedura normativa").

<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 19.03.2008, pag. 1).

<sup>5</sup> Cf. archivi normativi al sito: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

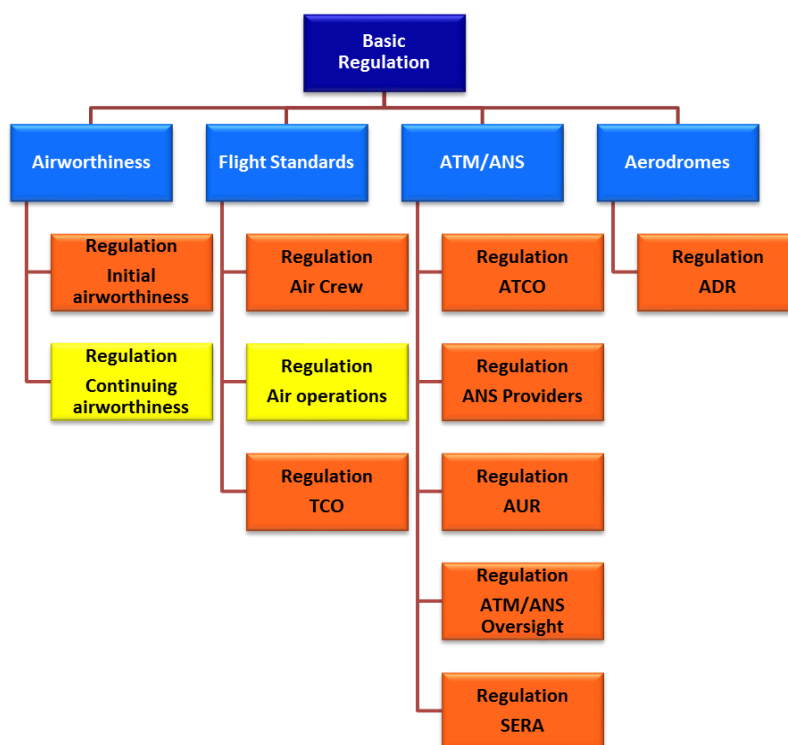
nella progettazione e applicazione del programma di manutenzione degli aeromobili.

7. Tutti i commenti ricevuti sono stati presi in considerazione e incorporati in due documenti di risposta ai commenti (CRD), come segue:
- Il CRD-1 tratta i commenti relativi agli argomenti 1, 2 e 4.
  - Il CRD-2 tratta i commenti relativi all'argomento 3.
8. Il CRD-1 è stato pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia in data 15 dicembre 2011 e il CRD-2 è stato pubblicato in data 20 marzo 2012. Questi CRD contengono una lista di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno fornito dei commenti e le risposte dell'Agenzia.

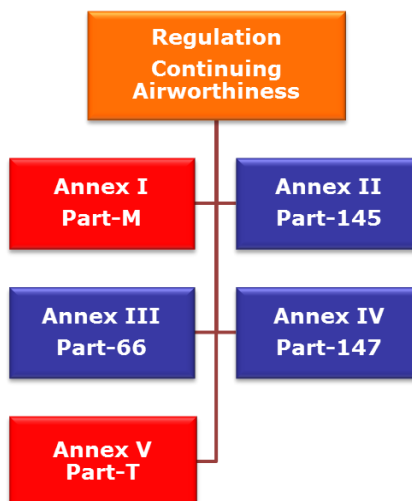
### III. Panoramica delle reazioni

#### a) Introduzione

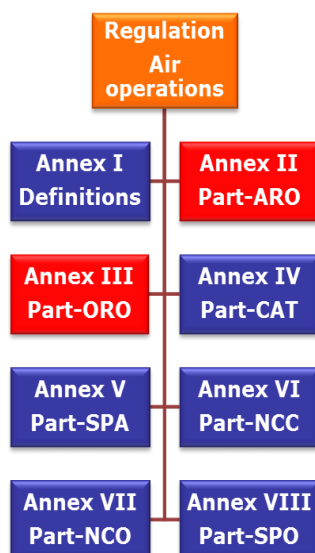
9. Il presente parere propone delle modifiche al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione sul mantenimento della navigabilità e al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione sulle operazioni di volo.



10. Per quanto riguarda il regolamento sul mantenimento dell'aeronavigabilità, il presente parere include:
- le modifiche all'allegato I (parte M), e
  - un nuovo allegato V (parte T)



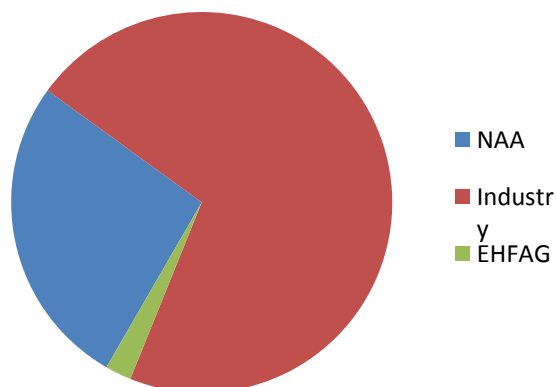
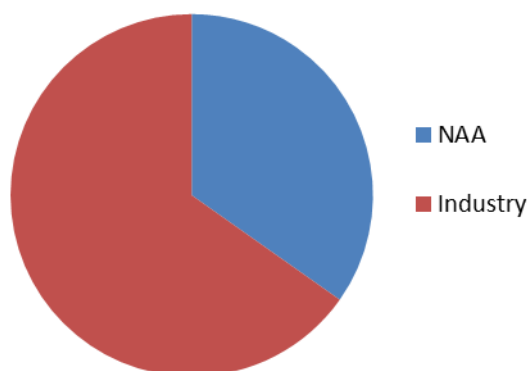
11. Per quanto riguarda il regolamento sulle operazioni di volo, il presente parere include le modifiche alla parte ORO e parte ARO.



### b) Panoramica delle reazioni

L'Agencia ha ricevuto in totale 67 reazioni da diversi soggetti interessati e autorità competenti. In aggiunta a queste reazioni, il gruppo consultivo europeo sui fattori umani ("European Human Factors Advisory Group" (EHFAG)) ha fornito una reazione aggiuntiva al CRD-1 in merito ai requisiti sui fattori umani introdotti nella proposta.

La distribuzione delle reazioni è come segue:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****c) Reazioni al CRD-1**

Sono state registrate nel CRT 44 reazioni dai seguenti 14 soggetti interessati e autorità competenti: aero-club svizzero, European Sailplane Manufacturers, LAMA Europe, Light Aircraft Association della Repubblica Ceca, Ralf Keil, Europe Air Sports, Graham Hallet, SVFB/ SAMA, Werner Scholz, AOPA Sweden, British Balloon & Airship Club, DGAC-France, Swedish Transport Agency e CAA UK. Inoltre, una reazione è stata fornita dal gruppo EHFAG.

Le reazioni sono state raggruppate nei seguenti argomenti:

**1. Operazioni commerciali e trasporto aereo commerciale**

La maggior parte delle reazioni al CRD-1 all'NPA 2010-10 riguardano la definizione di operazioni commerciali e suggeriscono che le operazioni con certe categorie di aeromobili non dovrebbero essere considerate come operazioni commerciali. È stata presa nota di tali reazioni ma non sono state accettate, dato che il presente parere non tratta la questione se un'attività deve essere classificata come commerciale o non commerciale. La dicitura operazione commerciale è definita all'articolo 3 del regolamento di base e non può essere modificata da una norma di attuazione di rango inferiore.

Inoltre, l'Agenzia ha preso in considerazione il documento pubblicato dal gruppo europeo di strategia per la sicurezza dell'aviazione generale e le azioni raccomandate in questo documento. In particolare, l'azione A.1 invita gli Stati membri a fornire il loro feedback sulle attività da loro non classificate come operazioni commerciali nel loro sistema attuale e l'Agenzia e la Commissione a considerare delle proposte di modifica alla definizione nel regolamento di base a seguito di tale feedback.

Una reazione afferma che la definizione di trasporto aereo commerciale contenuta nella presente proposta dovrebbe essere armonizzata con la definizione contenuta nel regolamento

sulle operazioni di volo di prossima pubblicazione. Si è preso nota di questa reazione ma non è stata accettata. Come spiegato nel CRD-1, cambiare la definizione di trasporto aereo commerciale avrebbe un impatto sulle attenuazioni introdotte con il regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione<sup>6</sup> per il settore dell'aviazione generale.

## 2. Sistema di qualità per CAMO di piccole dimensioni

Diverse reazioni al CRD-1 all'NPA 2010-10 riguardano il requisito di avere un sistema di qualità per le imprese di gestione del mantenimento della navigabilità ("*Continuing Airworthiness Management Organisations*") (CAMO) di piccole dimensioni che gestiscono il mantenimento della navigabilità di aeromobili a motore complessi o aeromobili utilizzati in operazioni commerciali. Queste reazioni sono state accettate.

Il paragrafo 8.a.4 dell'allegato IV al regolamento di base richiede che le imprese che controllano il mantenimento della navigabilità o che svolgono manutenzione su aeromobili a motore complessi o aeromobili utilizzati in operazioni commerciali abbiano un sistema di gestione. Tale sistema di gestione non può essere sostituito da un sistema di qualità.

Gli elementi del sistema di gestione verranno introdotti nel regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione con l'iter MDM.055<sup>7</sup>, per il quale dovrebbe essere pubblicato un NPA prima della fine del 2012.

In principio gli elementi della norma ORO.GEN, sezione II, e in particolare ORO.GEN.200 formeranno la base per la stesura delle modifiche al regolamento n. 2042/2003. Questo garantirà l'utilizzo dello stesso approccio per implementare SMS per organizzazioni approvate per l'addestramento dei piloti, centri aeromedici, operatori, organizzazioni per la manutenzione (parte M, capo F e parte 145, CAMO e organizzazioni per l'addestramento alla manutenzione approvate conformemente alla parte 147).

Al fine di implementare i requisiti del sistema di gestione proposti con la parte ORO, sarà necessario rivedere e adattare i requisiti esistenti in materia di sistema di gestione, sistema di qualità, configurazione organizzativa, revisione organizzativa, ecc. Ciò significa l'introduzione di requisiti per un sistema di gestione che comprende la gestione della sicurezza e il monitoraggio della conformità, tra le altre caratteristiche. Per quanto riguarda il monitoraggio della conformità nelle organizzazioni di piccole dimensioni, l'idea è di proporre un programma di monitoraggio della conformità proporzionale che mantenga il principio di indipendenza (cioè utilizzando persone esterne per eseguire l'audit).

La modifica proposta al punto M.A.712, lettera f), è stata cancellata.

## 3. Contratto di manutenzione

Diverse reazioni al CRD-1 all'NPA 2010-10 riguardano la necessità di chiarire quando è richiesto un contratto tra la CAMO o operatore e i requisiti per un contratto per le organizzazioni di manutenzione, in particolare affermano che:

- le disposizioni relative a quando sia necessario formulare un contratto scritto con le organizzazioni di manutenzione dovrebbero essere chiarite;
- l'approvazione del contratto tra la CAMO e l'organizzazione di manutenzione da parte dell'autorità competente è un onere inutile.

<sup>6</sup> Regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione del 27 ottobre 2008 recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 <http://easa.europa.eu/regulations/continuing-airworthiness-regulations.php> on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks] (GU L 283 del 28.10.2008, pag. 5)

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

Sono state considerate entrambe le reazioni e il testo proposto è stato modificato. Le specifiche tecniche del contratto tra la CAMO e l'organizzazione di manutenzione dovrebbero essere incluse nel manuale dell'impresa di gestione del mantenimento della navigabilità (CAME) e il contratto viene quindi approvato insieme alla CAME e non necessita un'approvazione separata da parte dell'autorità competente.

#### **4. Quaderno tecnico di bordo**

Due reazioni al CRD-1 ritengono che il requisito di avere un quaderno tecnico di bordo rappresenta un onere per alcuni tipi di operazioni commerciali. Tuttavia, l'Agenzia ritiene che il quaderno tecnico di bordo fornisca un mezzo sistematico per raccogliere e divulgare certe informazioni che sono necessarie per l'operazione e per la gestione del mantenimento della navigabilità, quali i tempi di utilizzo, la riammissione in servizio e i difetti differiti. Il quaderno tecnico di bordo non deve essere un sistema complesso e dovrebbe essere adattato al tipo di aeromobile e di operazione.

#### **5. Fattori umani nel programma di manutenzione**

L'EHFAG ha commentato che l'introduzione di disposizioni sui fattori umani nella parte M dovrebbe essere effettuata in un sistema consolidato e ha proposto di ritardare l'introduzione di qualsiasi requisito sui fattori umani nell'iter normativo MDM.055. A seguito di tali commenti, la modifica proposta al punto M.A.302, lettera h), viene cancellata.

##### **d) Reazioni al CRD-2**

Sono state registrate nel CRT 23 reazioni dai seguenti 5 soggetti interessati e autorità competenti: IACA, CAA NL, DGAC Francia, Swedish Transport Agency e CAA UK. Molte di queste reazioni sono commenti a supporto della proposta inclusa nel CRD-2. Gli argomenti principali trattati nelle reazioni sono i seguenti:

##### **1. Applicabilità del regolamento**

Due reazioni al CRD-2 riguardano l'applicabilità del regolamento agli aeromobili immatricolati in un paese terzo utilizzati dagli operatori che hanno la sede principale delle attività nell'UE. Una reazione supporta le norme proposte, mentre l'altra ritiene che il regolamento non dovrebbe essere applicato agli aeromobili immatricolati in un paese terzo e utilizzati al di fuori dell'UE da operatori dell'UE, quali le organizzazioni per l'addestramento dei piloti che forniscono addestramento al di fuori dell'UE con aeromobili immatricolati in un paese terzo o operatori del trasporto aereo commerciale che utilizzano aeromobili immatricolati all'estero al di fuori dell'UE.

Quest'ultima reazione non è stata accettata. L'applicabilità del presente regolamento è stabilita seguendo l'applicabilità specificata nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del regolamento di base e tenendo conto delle disposizioni per il noleggio con equipaggio e code share stabilite nell'allegato III (parte ORO) al regolamento (UE) n. 965/2012. Ciò significa che il campo di applicazione del regolamento comprenderà:

- gli aeromobili immatricolati in un paese terzo e utilizzati da un operatore soggetto alla certificazione di cui all'allegato III (parte ORO) al regolamento (UE) n. 965/2012 o allegato VII (parte ORA) al regolamento (UE) n. 1178/2011, ad esclusione degli aeromobili utilizzati secondo un accordo di noleggio con equipaggio o di code share, indipendentemente da dove vengono utilizzati gli aeromobili, e
- gli aeromobili immatricolati in un paese terzo e utilizzati verso, all'interno o in uscita dall'UE, da un operatore stabilito o residente nell'UE. Ciò esclude gli aeromobili immatricolati in un paese terzo che sono utilizzati soltanto al di fuori dell'UE da operatori stabiliti o residenti nell'UE.



## **2. Implementazione del regolamento**

Una reazione al CRD-2 afferma che la supervisione dell'implementazione del regolamento per gli aeromobili immatricolati in un paese terzo diversi dagli aeromobili a motore complessi sarà molto difficile dato che non esiste l'obbligo per gli operatori di dichiarare la loro attività all'autorità competente e, in aggiunta, avrà un impatto economico sulle autorità competenti sproporzionato rispetto ai vantaggi in termini di sicurezza. Il commentatore suggerisce l'utilizzo del programma di valutazione di sicurezza di aeromobili stranieri (SAFA) per la supervisione di tali aeromobili.

La reazione è stata parzialmente accettata. Il presente regolamento ha lo scopo di soddisfare l'esigenza espressa nel regolamento di base per garantire in modo efficace la sicurezza degli aeromobili immatricolati in un paese terzo che operano nell'UE. Le ispezioni SAFA possono essere utilizzate come parte del programma di supervisione per tali aeromobili.

## **3. Presa a noleggio a scafo nudo di aeromobili immatricolati in un paese terzo**

Sono state registrate 3 reazioni al CRD-2 in merito alla presa a noleggio a scafo nudo di aeromobili immatricolati in un paese terzo da parte di operatori dell'UE.

Una di queste reazioni esprime il supporto del commentatore al fatto che la proposta prevede la possibilità di continuare a noleggiare a scafo nudo gli aeromobili immatricolati in un paese terzo da parte di operatori del trasporto aereo commerciale dell'UE. Questa reazione è stata presa in considerazione.

La seconda reazione propone di modificare il testo della norma ARO.OPS 110, lettera c), per escludere la possibilità che gli aeromobili immatricolati in uno Stato soggetto a un divieto operativo conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005 della Commissione siano presi a noleggio a scafo nudo da parte di operatori dell'UE. Questa reazione è stata accettata.

La terza reazione necessita di un chiarimento delle disposizioni del punto T.A.205, paragrafo 1, per gli operatori del trasporto aereo commerciale dell'UE che prendono a noleggio a scafo nudo aeromobili immatricolati in un paese terzo. Questa reazione è stata presa in considerazione e tale chiarimento verrà incluso nell'AMC/GM.

## **4. Dichiarazione dell'operatore**

Una reazione al CRD-2 riguarda il requisito di avere una dichiarazione per gli operatori di aeromobili a motore complessi immatricolati in un paese terzo non utilizzati per le operazioni commerciali. Il commentatore ritiene che questa dichiarazione sarebbe un onere per questi operatori rispetto agli operatori di aeromobili immatricolati nell'UE. Questa reazione è stata accettata considerando che il parere 04/2011 conteneva già:

- disposizioni per la dichiarazione di operatori di aeromobili a motore complessi non utilizzati per operazioni commerciali (ORO.DEC.100); e
- un modello per la dichiarazione all'autorità competente (appendice I alla parte ORO).

Il presente parere 06/2012 propone una modifica al modello per includere le informazioni relative al mantenimento della navigabilità.

## **5. Conformità alle informazioni obbligatorie rilasciate dall'Agenzia**

Diverse reazioni al CRD-2 sono relative alle disposizioni del punto T.A.201, paragrafo 1, lettera g), che richiedono che gli aeromobili immatricolati in paesi terzi soddisfino i requisiti obbligatori applicabili rilasciati dallo Stato di immatricolazione e le informazioni obbligatorie relative alla sicurezza rilasciate dall'Agenzia, incluse le direttive di aeronavigabilità. L'Agenzia riconosce che in casi specifici potrebbero esserci dei conflitti tra i requisiti obbligatori rilasciati dallo Stato di immatricolazione e le informazioni obbligatorie relative alla sicurezza rilasciate dall'Agenzia. In quei casi l'operatore dovrebbe considerare mezzi alternativi per risolvere tale conflitto.

#### **IV. Principali modifiche apportate al regolamento dal presente parere.**

##### **Modifiche al regolamento di copertura (CE) n. 2042/2003 della Commissione**

L'articolo 1 è stato modificato per specificare il campo di applicazione del regolamento in linea con i requisiti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento di base.

L'articolo 2 è stato modificato per aggiungere una definizione per spiegare il significato di "trasporto aereo commerciale" nel regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione e per specificare che le definizioni di cui all'articolo 2 sono destinate a essere utilizzate nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione.

L'articolo 3 è stato modificato per garantire la consistenza con le modifiche fatte all'articolo 1 e chiarire quali disposizioni sono applicabili a ciascuna categoria di aeromobili. Inoltre, dato che il regolamento (CE) n. 1702/2003 è stato abrogato dal regolamento (UE) n. 748/2012, il riferimento al punto 3 è stato aggiornato.

L'articolo 4, paragrafo 1, è stato modificato per chiarire quali disposizioni dovrebbero essere utilizzate per il rilascio delle approvazioni delle organizzazioni per la manutenzione.

##### **Modifiche alla parte M**

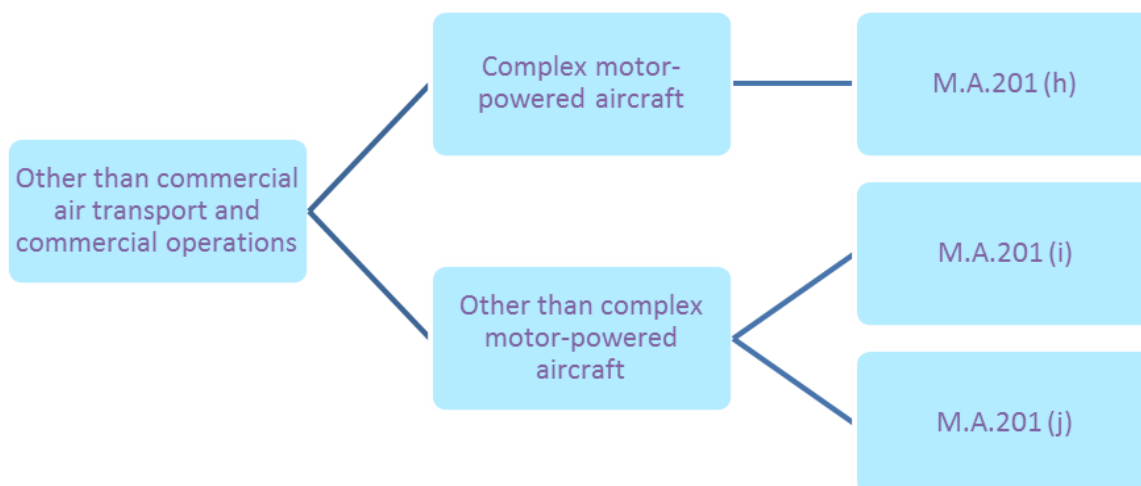
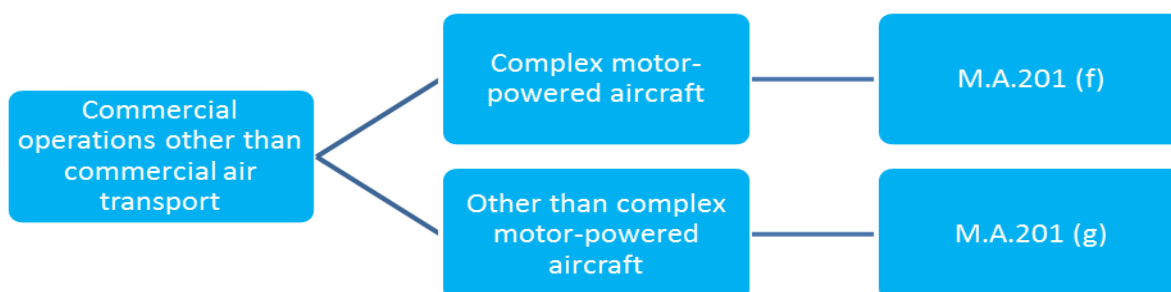
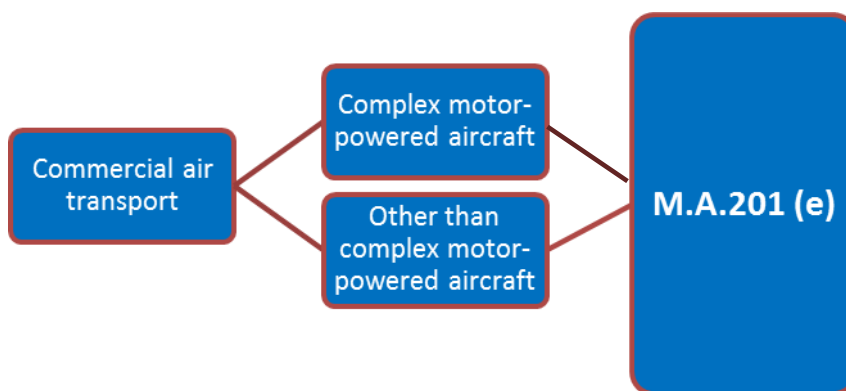
###### **M.1 Autorità competente**

M.1, paragrafo 4, è stato modificato per semplificare le disposizioni per la designazione dell'autorità competente per l'approvazione del programma di manutenzione.

###### **M.A.201 Responsabilità**

M.A.201, le lettere da e) a k), sono state modificate per:

- sostituire la dicitura "aeromobili di grandi dimensioni" con la dicitura "aeromobili a motore complessi";
- introdurre il concetto di "operazioni commerciali"
- specificare per ciascuna categoria di aeromobili e tipo di operazione, i requisiti per la necessità di una CAMO, un contratto tra la CAMO e l'operatore/proprietario, i requisiti per la necessità di un'organizzazione di manutenzione e il contratto con tale organizzazione di manutenzione



### M.A.301 Interventi di mantenimento della navigabilità

M.A.301, paragrafo 2, è stato modificato per allineare questa disposizione con la possibilità di stabilire una MEL su base volontaria per operazioni non commerciali di velivoli a motore non

complessi che è stata anche prevista nelle norme di attuazione per le operazioni di volo attraverso l'articolo NCO.GEN.155.

M.A.302, paragrafo 4, e M.A.302, paragrafo 7, sono stati modificati per sostituire la dicitura "aeromobili di grandi dimensioni" con la dicitura "aeromobili a motore complessi".

### **M.A.302 Programma di manutenzione degli aeromobili**

M.A.302, lettera c), è stata modificata per garantire la consistenza con le modifiche fatte a M.1.

M.A.302, lettera f), è stata modificata per sostituire la dicitura "aeromobili di grandi dimensioni" con la dicitura "aeromobili a motore complessi".

### **M.A.305 Sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile**

M.A.305, lettera b), è stata modificata per garantire la consistenza con le modifiche fatte a M.A.306, lettera a).

### **M.A.306 Quaderno tecnico di bordo dell'operatore**

Il titolo di questo punto è stato modificato da "quaderno tecnico di bordo dell'operatore" a "quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile" per garantire la consistenza con la terminologia utilizzata sia in altri capi del presente regolamento che nel regolamento per le operazioni di volo.

M.A.306, lettera a), è stata modificata per estendere i requisiti del quaderno tecnico di bordo agli aeromobili utilizzati per operazioni commerciali. L'Agenzia ritiene che per operazioni commerciali l'operatore deve fornire un quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile allo scopo di raccogliere e divulgare certe informazioni che sono necessarie per l'operazione e per la gestione del mantenimento della navigabilità, quali i tempi di utilizzo, la riammissione in servizio e i difetti differiti.

### **M.A.403 Rettifica dei difetti**

M.A.403, lettera b), è stata modificata per allinearla con le disposizioni del punto NCO.GEN.155, il quale prevede la possibilità di stabilire una MEL su base volontaria e non richiede un'approvazione da parte dell'autorità competente. Inoltre, il testo è stato ulteriormente modificato per:

- chiarire che la MEL può anche essere utilizzata da personale autorizzato a certificare per differire i difetti, e
- rimuovere la disposizione sui "difetti dell'aeromobile ritenuti accettabili dall'autorità competente".

M.A.403, lettera c), è stata modificata per chiarire che la rettifica dei difetti differiti deve essere svolta entro il periodo specificato nei dati di manutenzione o nella MEL.

### **M.A.504 Controllo dei componenti inutilizzabili**

M.A.504, lettera b), è stata modificata per sostituire la dicitura "aeromobili di grandi dimensioni" con la dicitura "aeromobili a motore complessi".

**M.A.708 Gestione del mantenimento della navigabilità**

M.A.708, lettera c), è stata modificata e i requisiti sono stati separati in due paragrafi, in particolare M.A.708, lettere c) e d).

M.A.708, lettera c), specifica che per gli aeromobili a motore complessi e aeromobili utilizzati in operazioni commerciali, incluso il trasporto aereo commerciale, deve essere formulato un contratto tra la CAMO e un'organizzazione di manutenzione appropriata. Questa modifica è in linea con le modifiche introdotte in M.A.201.

M.A.708, lettera d), contiene una disposizione che permette in certi casi di deviare da M.A.708, lettera c).

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

M.A.801, lettera c), è stata modificata per sostituire la dicitura "trasporto aereo commerciale" con la dicitura "operazioni commerciali".

**M.A.803 Autorizzazione del pilota-proprietario**

M.A.803, lettera b), è stata modificata per garantire la consistenza con la terminologia utilizzata nel regolamento.

**M.A.901, lettera g), Revisione della navigabilità dell'aeromobile**

M.A.901, lettera g), è stata modificata per allinearla con le modifiche fatte a M.A.201

**M.B.105 Scambio reciproco di informazioni**

M.B.105 è stato modificato per aggiornare il riferimento all'articolo 15 del regolamento di base.

**Appendice I Contratto per il mantenimento della navigabilità**

Le seguenti modifiche sono state apportate all'appendice I:

- la dicitura "accordo" è stata sostituita dalla dicitura "contratto"
- è stato introdotto l'acronimo CAMO in riferimento a un'impresa di gestione del mantenimento della navigabilità approvata ai sensi della parte M, capo G
- i riferimenti al regolamento (CE) n. 1702/2003 sono stati sostituiti dai riferimenti al regolamento (UE) n. 748/2012
- il punto 3 è stato modificato per richiedere che il tipo di operazione sia specificato nel contratto
- il punto 4 è stato modificato per correggere la terminologia utilizzata quando ci si riferisce all'autorità competente
- al punto 4 la dicitura "certifica" è stata sostituita dalla dicitura "dichiara" dato che l'utilizzo del concetto di certificazione in questa frase non è consistente con la definizione di cui all'articolo 3, lettera e), del regolamento di base
- al punto 5.1, la voce 7 è stata riformulata per chiarire le responsabilità della CAMO incaricata in merito alla revisione della navigabilità.

**Appendice VI Approvazione dell'impresa di gestione del mantenimento della navigabilità**

La pagina 1 del certificato di approvazione è stata modificata per fare riferimento alla conformità ai requisiti dell'allegato V (parte T) per quelle imprese che hanno delle procedure

approvate dall'autorità competente per gestire il mantenimento della navigabilità di aeromobili immatricolati in un paese terzo.

### **Contenuto della nuova parte T**

La parte T è stata formulata per includere i requisiti per il mantenimento della navigabilità applicabili agli aeromobili immatricolati in un paese terzo e utilizzati da operatori dell'UE. Come è stato spiegato nell'NPA 2010 -10, la struttura della parte T è stata mantenuta il più possibile simile alla struttura della parte M, la quale contiene la sezione A e la sezione B.

L'obiettivo dei requisiti principali della parte T e le modifiche apportate al testo a seguito del CRD-2 2010-10 sono descritte di seguito.

#### **T.1 Autorità competente**

Questo paragrafo è stato introdotto nella parte T per identificare le autorità competenti che hanno il compito di monitorare il rispetto dei requisiti della presente parte T.

#### **Sezione A**

La sezione A contiene i requisiti tecnici applicabili agli aeromobili, operatori, imprese di gestione del mantenimento della navigabilità ed è suddivisa nei seguenti capi:

##### **Capo A**

Questo capo stabilisce il campo di applicazione del presente allegato, che si rivolge agli aeromobili immatricolati in paesi terzi e utilizzati da operatori dell'UE.

##### **Capo B**

Questo capo contiene due paragrafi, T.A.201 che stabilisce i requisiti comuni che devono essere soddisfatti da tutti gli aeromobili nel campo di applicazione della presente parte e T.A.205, che fornisce i requisiti aggiuntivi per gli aeromobili utilizzati in operazioni commerciali e operazioni con aeromobili a motore complessi.

T.A.205 è stato modificato a seguito di una reazione al CRD-2 2012-10 e i requisiti per una dichiarazione sono stati cancellati.

##### **Capo C Programma di manutenzione**

Questo capo stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti dal programma di manutenzione dell'aeromobile nel campo di applicazione del presente allegato.

##### **Capo E Impresa di manutenzione**

Questo capo stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti dall'impresa che svolge la manutenzione su aeromobili a motore complessi o aeromobili utilizzati in operazioni commerciali. Il paragrafo T.A.501 è stato modificato a seguito di alcune reazioni ricevute al CRD-2 2010-10, in modo da chiarire le disposizioni sul sistema di rendicontazione e gli elementi che devono essere verificati dall'impresa per la gestione del mantenimento della navigabilità.

##### **Capo G – Requisiti aggiuntivi per le imprese di gestione del mantenimento della navigabilità approvate ai sensi dell'allegato I (parte M), capo G**

Per gli aeromobili a motore complessi e aeromobili utilizzati in operazioni commerciali, il regolamento di base richiede all'allegato IV, punto 8.g, che venga utilizzata un'impresa per gestire il mantenimento della navigabilità. Tale impresa deve essere una CAMO che oltre ai requisiti della parte M, capo G, soddisfa i requisiti del presente capo G.

Questo capo specifica i requisiti per delle procedure specifiche che devono essere contenute nella descrizione della gestione del mantenimento della navigabilità, le competenze per il personale dell'impresa, i requisiti del sistema di qualità e i requisiti in merito alla documentazione. Contiene anche i privilegi che un'impresa può avere se è conforme ai requisiti della parte T.

Inoltre, il paragrafo T.A.708 specifica i compiti che devono essere svolti dall'impresa. Questo paragrafo è stato modificato a seguito di alcune reazioni al CRD-2 2010-10, per includere una disposizione che richiede che sia stabilito un contratto conformemente all'allegato I alla parte T ogni qualvolta un'impresa di gestione del mantenimento della navigabilità sia incaricata a gestire il mantenimento della navigabilità dell'aeromobile.

## **Sezione B- Procedure aggiuntive per le autorità competenti**

La sezione B contiene i requisiti amministrativi aggiuntivi per le autorità competenti.

### **Modifiche al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione sulle operazioni di volo**

#### **Modifiche all'allegato II (parte ARO)**

##### **ARO.OPS.110 Contratti di noleggio**

La norma ARO.OPS.110, lettera c), è stata modificata per includere una disposizione per l'autorità competente per sospendere o revocare un accordo per la presa a noleggio a scafo nudo nel caso in cui l'aeromobile sia immatricolato in uno Stato soggetto a un divieto operativo.

#### **Modifiche all'allegato III (parte ORO)**

Le norme ORO.AOC.100, lettera c), ORO.AOC.110, lettera b) e ORO.AOC.110, lettera d), sono state modificate per garantire la consistenza con le modifiche al regolamento n. 2042/2003 della Commissione in merito agli aeromobili immatricolati in un paese terzo.

La norma ORO.AOC.130, lettere a) e b), sono state modificate per sostituire la dicitura "sistema di controllo dei dati relativi al volo" con la dicitura "programma di controllo dei dati relativi al volo", al fine di rendere tale dicitura consistente con quella utilizzata nei metodi accettabili di rispondenza ed elementi esplicativi alla norma ORO.AOC.130 e ORO.FC.A.245. La dicitura "programma di controllo dei dati relativi al volo" era stata già utilizzata nell'allegato al regolamento n. 859/2008 (UE-OPS) 1.037, lettera a), paragrafo 4, e nel "Temporary Guidance Leaflet" n. 44 (JAR OPS 1 sezione 2). La dicitura "programma di controllo dei dati relativi al volo" è di comune utilizzo nel campo del controllo dei dati relativi al volo, ad esempio CAP 739 pubblicato dalla Civil Aviation Authority del Regno Unito, ed è chiara a tutti i soggetti interessati.

L'appendice I "dichiarazione dell'operatore" è stata modificata per includere le informazioni rilevanti al mantenimento della navigabilità.

## **V. Entrata in vigore**

Vengono proposte l'entrata in vigore e l'applicazione delle modifiche sia al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione che al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, tenendo conto del fatto che è necessario fornire del tempo sufficiente per l'industria aeronautica e le amministrazioni degli Stati membri per adattarsi al nuovo quadro normativo e garantire la sincronizzazione con l'applicazione del regolamento sulle operazioni di volo e le modifiche già proposte, ovvero la parte NCC. Di conseguenza, viene proposto il seguente schema di applicazione:

- L'applicazione delle modifiche alla parte M, l'applicazione della parte T agli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo commerciale e le modifiche ai punti ARO.OPS.110, lettera c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 e ORO.AOC.130 del regolamento (UE) n. 965/2012 è fissata in data 28 ottobre 2014. Questo è al fine di garantire che tali modifiche siano applicabili quando il regolamento (UE) n. 965/2012 diventa applicabile in tutti gli Stati membri.
- L'applicazione della parte T agli aeromobili non utilizzati per il trasporto aereo commerciale è fissata in data 28 ottobre 2015.
- La data di applicazione delle modifiche all'appendice I all'allegato III al regolamento (UE) n. 965/2012 dovrebbe essere coordinata con il processo di adozione del regolamento sulle operazioni di volo per aeromobili a motore complessi non utilizzati in operazioni commerciali (parere 04/2011).

Colonia, 27 novembre 2012

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo