

IT

IT

IT



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, XXX
C

Progetto

REGOLAMENTO (UE) n. .../2011 DELLA COMMISSIONE

del [...]

che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Progetto

REGOLAMENTO (UE) n. .../... DELLA COMMISSIONE

del ...

che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 (¹),

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di sottoporre aeromobili a motore non complessi, aeromobili sportivi e relativi prodotti, parti e pertinenze a provvedimenti che risultano proporzionati alla loro semplice progettazione e tipo di operazioni, pur mantenendo un elevato e uniforme livello di sicurezza aerea in Europa, è necessario introdurre delle modifiche ai requisiti e alle procedure per la certificazione di aeromobili sportivi e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione.
- (2) Il regolamento (CE) n. 1702/2003 (²) deve pertanto essere modificato di conseguenza.
- (3) Le misure previste dal presente regolamento si basano sul parere (³) espresso dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: "l'Agenzia") ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera b) e dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (4) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

¹ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del 21 ottobre 2009 (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51).

² GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1194/2009 del 30 novembre 2009 (GU L 321 dell'8.12.2009, pag. 5).

³ Parere 01/2011 sul "processo ELA" e "modifiche e riparazioni standard".

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1702/2003 è modificato come segue:

1. Le nuove definizioni per ELA1 e ELA2 sono aggiunte all'articolo 1 come segue:
 - (j) per "aeromobile ELA1" si intende il seguente aeromobile leggero europeo pilotato:
 - (i) un aeroplano con una massa massima al decollo (MTOM) di 1 200 kg o inferiore, non classificato come aeromobile complesso a motore;
 - (ii) un aliante o motoaliante con un peso massimo al decollo (MTOW) di 1 200 kg o inferiore;
 - (iii) un aerostato con una quantità di gas massima di progettazione o di volume d'aria calda massimo non superiore a 3 400 m³ per le mongolfiere, 1 050 m³ per gli aerostati, 300 m³ per i palloni frenati;
 - (iv) un dirigibile progettato per il trasporto di 4 persone al massimo e con una quantità di gas massima di progettazione o di volume di aria calda massimo non superiore a 3 400 m³ per i dirigibili ad aria calda e 1 000 m³ per i dirigibili a gas;
 - (k) per "aeromobile ELA2" si intende il seguente aeromobile leggero europeo pilotato:
 - (i) un aeroplano con una massa massima al decollo (MTOM) di 2 000 kg o inferiore, non classificato come aeromobile complesso a motore;
 - (ii) un aliante o motoaliante con un peso massimo al decollo (MTOW) di 2 000 kg o inferiore;
 - (iii) un aerostato;
 - (iv) un dirigibile ad aria calda;
 - (v) un dirigibile a gas rispondente a tutti i seguenti elementi:
 - massimo coefficiente di attrito statico: 3 %,
 - spinta non vettoriale (tranne spinta invertita),
 - progettazione convenzionale e semplice di:
 - struttura,
 - impianto di comando,
 - sistema ballonet,
 - comandi non servoassistiti;
 - (vi) un velivolo ad ala rotante ultraleggero.

Articolo 2

L'allegato parte 21 del regolamento (CE) n. 1702/2003 è modificato in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles,

Per la Commissione
[...]
Membro della Commissione

ALLEGATO

L'allegato parte 21 del regolamento (CE) n. 1702/2003 è modificato come segue:

1) Il paragrafo 21A.14(b) è sostituito dal seguente:

21A.14 Dimostrazione di conformità operativa

“(b) In deroga a quanto stabilito al paragrafo a), quale procedura alternativa per dimostrare la propria conformità operativa, il richiedente può domandare l'approvazione dell'Agenzia per l'impiego di procedure che definiscano le specifiche prassi di progettazione, le risorse e la sequenza di attività necessarie a conformarsi al presente documento, se il prodotto in questione è uno dei seguenti:

1. un aeromobile ELA2;
2. un motore o un'elica installati su un aeromobile ELA2;
3. un motore a cilindri;
4. un'elica a passo fisso o variabile.”

2) Un nuovo paragrafo 21A.14(c) viene introdotto come segue:

“(c) In deroga a quanto stabilito al paragrafo a), un richiedente può scegliere di dimostrare la conformità operativa fornendo all'Agenzia il programma di certificazione richiesto dal paragrafo 21A.20(b)⁴ nel caso in cui il prodotto sia uno dei seguenti:

1. un aeromobile ELA1;
2. un motore o un'elica installati su un aeromobile ELA1.”

3) Il paragrafo 21A.35(b) è sostituito dal seguente:

21A.35 Prove in volo

“(b) Il richiedente deve eseguire tutte le prove in volo che l'Agenzia ritiene necessarie:

1. a determinare la conformità alle premesse di omologazione e ai requisiti di protezione ambientale applicabili, e
2. per gli aeromobili da certificare ai sensi della presente Sezione, fatta eccezione per:
 - (i) alianti e motoalianti, e
 - (ii) aerostati e dirigibili definiti in ELA1 o ELA2, e
 - (iii) aeroplani con massa massima al decollo (MTOM) minore o uguale a 2 722 kg,

per verificare che vi siano garanzie sufficienti che l'aeromobile, le sue parti e pertinenze siano affidabili e funzionino correttamente.”

4) Il paragrafo 21A.90 è sostituito dal seguente:

“21A.90A Finalità

Il presente capitolo stabilisce la procedura di approvazione delle modifiche ai progetti del tipo e ai certificati di omologazione, e definisce i diritti e i doveri dei richiedenti e dei titolari di

⁴ 21A.20(b) come proposto nel parere 01/2010.

dette approvazioni. Questo capitolo definisce anche le modifiche standard che non sono soggette a un processo di approvazione secondo questo capitolo. In questo capitolo, i riferimenti ai certificati del tipo comprendono i certificati del tipo e i certificati del tipo ristretti.”

(5) Un nuovo paragrafo 21A.90B viene introdotto come segue:

“21A.90B Modifiche standard

(a) Le modifiche standard sono modifiche al progetto di tipo:

1. in relazione a:

(i) aeroplani con massa massima al decollo (MTOM) minore o uguale a 5 700 kg;

(ii) aerogiri con massa massima al decollo (MTOM) minore o uguale a 3 175 kg;

(iii) alianti, motoalianti, aerostati e dirigibili, come definiti in ELA1 o ELA2,

2. che seguono i dati di progettazione inclusi in una specifica di certificazione rilasciata dall’Agenzia, contenente metodologie, tecniche e prassi accettabili per eseguire e identificare le modifiche standard, incluse le istruzioni corrispondenti per l’aeronavigabilità continua; e

3. che non sono in conflitto con i dati dei titolari di certificati di omologazione.

(b) I paragrafi dal paragrafo 21A.91 al paragrafo 21A.109 non sono applicabili alle modifiche standard.”

6) Nel paragrafo 21A.112B il punto c) viene introdotto come segue:

‘(c) In deroga a quanto stabilito ai paragrafi a) e b), il richiedente può scegliere di dimostrare la propria conformità operativa attraverso l’approvazione dell’Agenzia di un programma di certificazione che definisca i mezzi per dimostrare la rispondenza per un certificato supplementare di omologazione su aeromobili, motori ed eliche definiti al paragrafo 21A.14(c).”

7) Il paragrafo 21A.116 è sostituito dal seguente:

“21A.116 Trasferibilità

Il certificato di omologazione del tipo supplementare può essere trasferito unicamente a una persona fisica o giuridica che sia in grado di assumersi le responsabilità di cui alla parte 21A.118A e che, a tal fine, abbia dimostrato di poter soddisfare i requisiti della parte 21A.112B con l’eccezione degli aeromobili ELA1 per i quali la persona fisica o giuridica abbia richiesto l’approvazione dell’Agenzia per l’impiego di procedure che definiscano le attività necessarie per assumersi tali responsabilità.”

8) Il paragrafo 21A.307 è sostituito dal seguente:

“21A.307 Messa in servizio di parti e pertinenze per l’installazione

È consentita l’installazione di parti o pertinenze in un prodotto omologato se sono in condizioni idonee a garantire la sicurezza di funzionamento e sono:

(a) accompagnate da un certificato di ammissione in servizio/autorizzazione (modello 1 AESA), che attesta che il prodotto è stato fabbricato in conformità dei dati di progettazione approvati e sono contrassegnate in conformità al capitolo Q; o

- (b) parti standard; o
- (c) parti o pertinenze di un aeromobile ELA1 o ELA2, le quali:
 - 1. non siano a vita limitata, non siano parti della struttura primaria o dei comandi di volo; e
 - 2. siano considerate idonee per l'installazione nel proprio aeromobile dal proprietario; e
 - 3. siano contrassegnate in conformità al capitolo Q; e
 - 4. siano identificate per l'installazione in un aeromobile specifico.”
- 9) Il paragrafo 21A.431 è sostituito dal seguente:

“21A.431A Finalità

- (a) Il presente capitolo definisce la procedura per l'approvazione dei progetti di riparazione e stabilisce altresì i diritti e i doveri dei richiedenti e dei titolari di tali approvazioni.
 - (b) Il presente capitolo definisce le riparazioni standard che non sono soggette a un processo di approvazione secondo questo capitolo.
 - (c) Con “riparazione” si intende l'eliminazione del danno e/o il ripristino della condizione di aeronavigabilità, successivamente alla messa in servizio iniziale, a cura del fabbricante di un prodotto, parte o pertinenza.
 - (d) L'eliminazione del danno mediante sostituzione di parti o pertinenze, senza richiedere un'attività di progettazione, è da considerarsi un intervento di manutenzione, non soggetto quindi ad approvazione ai sensi del presente documento.
 - (e) La riparazione a un articolo ETSO è da considerarsi una modifica al progetto ETSO e, come tale, deve essere trattata secondo quanto disposto nella parte 21A.611.”
- 10) Un nuovo paragrafo 21A.431B viene introdotto come segue:

“21A.431B Riparazioni standard

- (a) Le riparazioni standard sono riparazioni:
 - (1) in relazione a:
 - (i) aeroplani con massa massima al decollo (MTOM) minore o uguale a 5 700 kg;
 - (ii) aerogiri con massa massima al decollo (MTOM) minore o uguale a 3 175 kg;
 - (iii) alianti, motoalianti, aerostati e dirigibili, come definiti in ELA1 o ELA2.
 - (2) che seguono i dati di progettazione inclusi in una specifica di certificazione rilasciata dall'Agenzia, contenente metodologie, tecniche e prassi accettabili per eseguire e identificare le modifiche standard, incluse le istruzioni corrispondenti per l'aeronavigabilità continua; e
 - (3) che non sono in conflitto con i dati dei titolari di certificati di omologazione.
 - (b) I paragrafi dal paragrafo 21A.432A al paragrafo 21A.451 non sono applicabili alle riparazioni standard.”
- 11) Il paragrafo 21A.432B è sostituito dal seguente:

“21A.432B Dimostrazione di conformità operativa

- (a) Il richiedente che domanda l’approvazione di un importante progetto di riparazione deve dimostrare la propria conformità operativa detenendo un’approvazione DOA (Design Organisation Approval), rilasciata dall’Agenzia ai sensi del capitolo J.
- (b) In deroga a quanto stabilito al paragrafo a), quale procedura alternativa per dimostrare la propria conformità operativa, il richiedente può domandare l’approvazione dell’Agenzia per l’impiego di procedure che definiscano le specifiche prassi di progettazione, le risorse e la sequenza di attività necessarie a conformarsi al presente capitolo.
- (c) In deroga a quanto stabilito ai paragrafi a) e b), il richiedente può domandare l’approvazione dell’Agenzia di un programma di certificazione che definisca le specifiche prassi di progettazione, le risorse e la sequenza di attività necessarie a conformarsi al presente documento per una riparazione di un prodotto definito al paragrafo 21A.14(c).”

12) Il paragrafo 21A.441 è sostituito dal seguente:

“21A.441 Esecuzione delle riparazioni

- (a) L’esecuzione delle riparazioni sarà effettuata in conformità alla parte M o alla parte 145, a seconda dei casi, o da un’impresa di produzione debitamente approvata in conformità al capitolo G e in virtù del privilegio di cui alla parte 21A.163(d).
- (b) L’impresa di progettazione deve fornire all’impresa che esegue la riparazione tutte le istruzioni necessarie per l’installazione.”