



PARERE N. 06/2010

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

del 29 novembre 2010

concernente l'opportunità di modificare il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, 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

«Parte 145 certificato di riammissione singolo e multiplo»

I. Premessa

1. Con il presente parere si intende chiarire la posizione dell'Agenzia in merito all'opportunità di modificare il regolamento (CE) n. 2042/2003¹ della Commissione in relazione all'argomento «Parte 145 certificato di riammissione singolo e multiplo». Le ragioni di tale attività normativa sono descritte in appresso.
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»).
3. Il paragrafo 145.A.50(a) dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione precisa: «Il certificato di riammissione in servizio è rilasciato una volta appurato che tutti gli interventi di manutenzione ordinati sono stati opportunamente eseguiti dall'impresa, in conformità delle procedure specificate al punto 145.A.70, e tenendo conto della disponibilità e dell'uso dei dati di manutenzione specificati al punto 145.A.45 ed appurato che non vi sono non conformità che possono costituire un serio pericolo per la sicurezza in volo.».

Inoltre, il punto 145.A.50(b) precisa che «Il certificato di riammissione in servizio dev'essere rilasciato prima del volo, al completamento di ogni intervento di manutenzione.».

Il testo del punto 145.A.50(b) può essere interpretato nei due modi seguenti:

- **interpretazione 1:** ci deve essere un certificato di riammissione in servizio singolo che copra tutte le attività di manutenzione svolte prima del volo [visto che il punto 145.A.50(b) precisa che «**Il** certificato di riammissione in servizio ...»].
 - **Interpretazione 2:** la manutenzione svolta prima del volo può essere divisa in quante voci di manutenzione si desiderino [visto che il punto 145.A.50(b) precisa che «... al completamento di **ogni** intervento di manutenzione»], e viene rilasciato un certificato di riammissione in servizio per ogni voce di manutenzione.
4. Questa ambiguità del regolamento ha dato origine in Europa a diversi metodi di riammissione in servizio di un aeromobile, compresi la riammissione singola, le riammissioni

¹ 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. 962/2010 della Commissione del 26 ottobre 2010 (GU L 281 del 27.10.2010, pag. 78).

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»). Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 8-2007, del 11.06.2007.

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 19.03.2008, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51).

multiple e loro variazioni/combinazioni, ognuna con i suoi vantaggi e svantaggi, che possono essere riassunti come segue:

- **riammissione singola:** il certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile viene rilasciato da una persona singola a seguito di attività di manutenzione singola o multiple, che vengono firmate da personale autorizzato.
 - Vantaggi:
 - il pilota riceve un singolo certificato di riammissione, il quale attesta che tutte le attività di manutenzione richieste dall'operatore sono state completate.
 - Se implementato correttamente, questo metodo dovrebbe assicurare che tutte le attività di manutenzione sono state coordinate correttamente.
 - Svantaggi:
 - questo metodo implica che la persona che firma il certificato di riammissione in servizio singolo (e la sua impresa) deve assicurare, nell'ambito del lavoro/autorizzazione, tutte le mansioni previste dalla riammissione.
 - Tale persona rimane pienamente responsabile per tutte le attività di manutenzione.
 - Questo metodo è molto difficile da implementare nel caso in cui ci siano diverse imprese di manutenzione coinvolte in un evento di manutenzione.
- **Riammissione multipla:** vengono rilasciati diversi certificati di riammissione in servizio, ognuno dei quali ricopre alcuni compiti di manutenzione.
 - Vantaggi:
 - ciascuna impresa e il personale autorizzato a certificare rimangono responsabili solamente per le attività di manutenzione che hanno svolto e certificato.
 - Svantaggi:
 - il pilota riceve diversi certificati per la riammissione in servizio e ciò rende più difficile verificare che tutte le attività di manutenzione richieste dall'operatore siano state completate.
 - Non indirizzano chiaramente le attività di coordinamento necessarie tra diverso personale autorizzato a certificare o tra diverse imprese.

5. Al fine di affrontare tali argomentazioni, l'Agenzia ha creato un iter normativo (145.012) ed è stato formato un gruppo di redazione, composto da rappresentanti di autorità, di associazioni di personale addetto alla manutenzione degli aeromobili, rappresentanti dell'industria ed esperti AESA.

6. I compiti del gruppo sono descritti nei corrispondenti termini di riferimento (ToR), pubblicati nel sito web dell'Agenzia all'indirizzo:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Questo documento precisa che:

«In Europa coesistono due sistemi di riammissione in servizio: riammissione singola e riammissioni multiple. Ciò può causare fraintendimenti e, potenzialmente, problemi di

sicurezza. L'industria e le autorità nazionali per l'aviazione hanno perciò richiesto di chiarificare tale argomentazione in modo da lasciare in vigore, se possibile, un solo sistema.»

7. Tuttavia, il lavoro svolto durante l'iter normativo 145.012 ha portato alla conclusione che non era ragionevole mantenere uno soltanto di quei sistemi, in quanto ciascuno dei due ha i suoi vantaggi e svantaggi. Sarebbe stato meglio creare un sistema che tenesse in considerazione i benefici di entrambi i sistemi e che fornisse allo stesso tempo flessibilità all'operatore e alle imprese di manutenzione. Questo sistema deve essere in grado di assicurare ed informare in modo chiaro il pilota che tutti i compiti sono stati assolti e coordinati in modo opportuno, deve fornire una chiara linea di responsabilità e, allo stesso tempo, deve permettere le pratiche tipiche così come autorizzare la manutenzione quando vengono identificati dei difetti (ad esempio controlli non distruttivi (NDT)), o quando l'aeromobile viene lasciato in una configurazione non approvata (ad esempio la rimozione di un motore per conservazione).

Tutto ciò, completato con sufficienti metodi accettabili di conformità (AMC) e materiale di riferimento (GM), dovrebbe assicurare una maggiore armonizzazione durante l'implementazione e il miglioramento della sicurezza.

II. Consultazione

8. Il 28 giugno 2007 sul sito web dell'Agenzia è stato pubblicato, sulla base delle indicazioni del gruppo di redazione, l'avviso di proposta di modifica (NPA) 2007-09: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Entro il termine fissato del 28 ottobre 2007 (inclusa la proroga di un mese rispetto all'iniziale periodo di consultazione di tre mesi), sono pervenute all'Agenzia 242 osservazioni da autorità nazionali per l'aviazione, associazioni professionali e ditte private.
10. Le osservazioni ricevute attraverso la consultazione esterna dell'NPA hanno mostrato una preoccupazione significativa da parte delle autorità nazionali e delle parti interessate circa la complessità e le implicazioni del concetto proposto nell'NPA.
11. Al fine di indirizzare tali preoccupazioni, è stato formato un gruppo di lavoro, composto dai membri del gruppo di lavoro responsabile per la stesura dell'NPA più un esperto del dipartimento per la standardizzazione (AESA) e un esperto dell'industria rappresentante le European Regional Airlines (ERA). L'obiettivo era quello di preparare il corrispondente documento di risposta alle osservazioni (CRD).
12. Dopo aver rivisto le osservazioni, il gruppo di revisione ha deciso di semplificare significativamente il concetto proposto, mantenendo allo stesso tempo gli obiettivi dell'iter normativo. Le modifiche possono essere riassunte come segue:
 - a. il concetto proposto nell'NPA, basato sul rilascio di tre certificati diversi [certificato di riammissione per manutenzione (MRC), certificato di riammissione per manutenzione di base (BMRC) ed il certificato di riammissione in servizio (CRS)], è stato sostituito con un concetto molto più semplificato basato sul rilascio di uno o più certificati di riammissione in servizio ed un certificato finale di riammissione in servizio. In particolare:
 1. certificati di riammissione in servizio (CRS):

- questi certificati verrebbero rilasciati da un'impresa di cui alla parte 145, coinvolta in un evento di manutenzione.
- Il loro scopo sarebbe quello di certificare la manutenzione svolta da quell'impresa e, conseguentemente, dovrebbero essere rilasciati dal personale autorizzato a certificare con le corrispondenti categorie di licenze e abilitazioni per tipo/gruppo.
- L'impresa di cui al capitolo G della parte M (CAMO) può decidere se preferisce utilizzare un quaderno tecnico dove viene effettuata la riammissione per ogni intervento o un quaderno tecnico dove gli interventi vengono convalidati e poi la riammissione viene effettuata per gruppo di interventi.
- Questi certificati potrebbero essere rilasciati anche nel caso di identificazione di non conformità (ad esempio crepe riscontrate da controlli non distruttivi (NDT) effettuati da un'impresa di categoria D1) o anche se l'aeromobile fosse lasciato in una configurazione di non navigabilità (ad esempio, l'ordine di lavoro richiede la rimozione dei motori per scopi di conservazione), purché ciò fosse correttamente registrato nel CRS e notificato alla CAMO.

Tuttavia, tutte queste non conformità o configurazioni non approvate richiederebbero poi di essere rettificate o correttamente posticipate con il CRS corrispondente.

- Il personale autorizzato a certificare sarebbe pienamente responsabile per la manutenzione e per le voci posticipate oggetto del certificato di riammissione in servizio che ha rilasciato.

2. Certificato finale di riammissione in servizio (CRS finale):

- questo certificato verrebbe rilasciato da un'impresa di cui alla parte 145 appositamente incaricata a tale scopo dalla CAMO.
- Il suo scopo sarebbe quello di certificare e notificare al pilota che tutte le attività di manutenzione predisposte dalla CAMO sono state completate o correttamente posticipate. Questo documento comunque non certificherebbe le attività di manutenzione che sono state effettuate o le voci che sono state posticipate, in quanto queste sarebbero già certificate dal corrispondente CRS di cui sopra. Questo sarebbe il motivo per cui, per esempio, personale autorizzato a certificare di categoria B1 con l'opportuna abilitazione per tipo/gruppo potrebbe rilasciare un CRS finale relativo alla manutenzione di linea e di base.
- Pertanto, il personale autorizzato a certificare che rilascia il CRS finale si baserebbe pienamente sui CRS rilasciati da ognuna delle imprese di cui alla parte 145 e sul coordinamento effettuato in applicazione delle procedure stabilite dalla CAMO e delle condizioni contrattuali tra la CAMO e l'impresa di cui alla parte 145.

- b. La certificazione contenuta nei CRS e nel CRS finale era identica a quella contenuta nella normativa attuale.
- c. Il materiale di riferimento (GM) di cui al punto 145.A.50, che era stato introdotto nell'NPA per descrivere in modo migliore il processo di certificazione e per fornire esempi di quaderni tecnici, era stato rimosso per i seguenti motivi:

1. il nuovo sistema proposto risultava molto più semplice, il che rendeva non necessaria la guida per il processo di certificazione.
 2. Gli esempi di quaderno tecnico erano stati introdotti come materiale AMC alla parte M (responsabilità dell'operatore), al punto AMC M.A.306(a). In aggiunta, una guida su come le imprese di cui alla parte 145 potessero riempire il quaderno tecnico dell'operatore era stata incorporata nel punto AMC 145.A.50.
 - d. Il concetto di impresa primaria di manutenzione (PMO), che era stato introdotto nell'NPA, è stato rimosso. È stato invece enfatizzato ai punti M.A.708(b)7 e AMC M.A.708(b)7 che l'impresa per la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (CAMO) rimaneva responsabile per il coordinamento. Ciò è stato anche chiarito al punto AMC M.A.306(a)3.
 - e. Era stato chiarito al punto AMC M.A.306(a)3 che, sebbene il rilascio da parte di un'impresa di cui alla parte 145 di un certificato finale di riammissione in servizio certificasse il fatto che tutte le attività di manutenzione ordinate dalla CAMO fossero state effettuate o correttamente posticipate, ciò non significava necessariamente che l'aeromobile fosse aeronavigabile in quel momento. La CAMO rimaneva responsabile per l'aeronavigabilità dell'aeromobile e per assicurare che i requisiti per la manutenzione dell'aeronavigabilità fossero soddisfatti prima dell'effettuazione di un volo. Questo era lo scopo del certificato di manutenzione richiesto al punto M.A.306(a)3.
 - f. Le modifiche proposte nell'NPA al punto 145.A.55 «Registrazione dei lavori di manutenzione» sono state rimosse a causa del processo di certificazione semplificato e della rimozione dell'PMO.
 - g. Al fine di fornire tempo sufficiente alle parti interessate e alle autorità competenti, è stato proposto che l'entrata in vigore fosse un anno dopo la pubblicazione del nuovo regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
13. Le modifiche proposte e le risposte a tutte le osservazioni ricevute durante la consultazione esterna sull'NPA sono state pubblicate dall'Agenzia nel CRD 2007-09 in data 5 agosto 2010. Il CRD può essere consultato sul sito web dell'Agenzia all'indirizzo:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. A seguito della pubblicazione del CRD 2007-09, il 30 settembre 2010 l'Agenzia ha tenuto un seminario a Colonia allo scopo di spiegarne i contenuti e aiutare le parti interessate a comprendere la proposta prima dell'invio delle reazioni. I riscontri ricevuti durante il seminario includono:
- alcune autorità competenti hanno richiesto l'estensione del periodo di reazione al CRD in modo da poter usufruire di più tempo per riflettere sulle informazioni ricevute durante il seminario. L'Agenzia ha concordato ed esteso il periodo di reazione standard di 2 mesi di un ulteriore periodo di 3 settimane fino al 26 ottobre 2010.
 - Diverse autorità competenti, imprese di manutenzione e associazioni di compagnie aeree continuavano ad opporsi al concetto proposto, per lo più in merito al CRS finale che interpretavano come un trasferimento di responsabilità dall'operatore/CAMO all'impresa di cui alla parte 145.
 - Appariva chiaro che fosse necessario ulteriore lavoro al fine di chiarire le responsabilità dell'operatore/CAMO, il quale rappresenta un argomento considerato dall'Agenzia come

facente parte di una futura azione normativa (iter normativo M.029, il cui inizio è previsto per il 2011).

15. A seguito della consultazione esterna sul CRD 2007-09, terminata il 26 ottobre 2010, l'Agenzia ha ricevuto reazioni da:
- cinque autorità competenti: ministero dei trasporti austriaco, CAA-Danimarca, CAA-Paesi Bassi, CAA-Svezia, CAA-Regno Unito.
 - 11 imprese e associazioni: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVL), Association of European Airlines (AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK), Baines Simmons Limited, International Air Carrier Association (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) e Transavia.com.
 - 89 soggetti individuali (la maggior parte dei quali personale di manutenzione autorizzato).

Queste reazioni sono analizzate in dettaglio nell'allegato.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

a. Considerazioni di linea politica

16. Il presente parere prende in considerazione, il più possibile, i suggerimenti proposti dalle numerose parti interessate e autorità nazionali che hanno partecipato alla consultazione e reagito al CRD.
17. L'Agenzia vuole sottolineare il fatto che i riscontri forniti dalla comunità del personale addetto alla manutenzione degli aeromobili e dei titolari di licenza per la manutenzione degli aeromobili (sia appartenenti ad associazioni che soggetti individuali) hanno chiaramente fornito supporto alla proposta del CRD.
18. Comunque, sebbene il numero delle parti interessate e autorità competenti che hanno fornito riscontri negativi alla proposta del CRD sia significativamente diminuito in merito all'NPA, questi riscontri mostrano (riferire all'allegato contenuto nel presente parere) che esiste ancora un disaccordo significativo con la proposta da parte delle seguenti parti interessate e autorità competenti:
- autorità competenti: CAA-Regno Unito, CAA-Paesi Bassi, CAA-Danimarca, CAA-Svezia e ministero dei trasporti austriaco.
 - Associazioni di compagnie aeree: «Association of European Airlines (AEA)» e «International Air Carrier Association (IACA)».
 - Compagnie aeree individuali: «Transavia.com».
 - Imprese di manutenzione: «KLM Engineering & Maintenance» e «Nayak Aircraft Service NL».
 - Organizzazioni di addestramento/consulenza: «Baines & Simmons Limited».
 - Un numero limitato di soggetti individuali.

19. Questi riscontri evidenziano le seguenti preoccupazioni principali:

- si ritiene che l'iter normativo non sia adeguatamente giustificato da un punto di vista della sicurezza e che non ce ne sia il bisogno.
 - Si ritiene che ci sia un impatto significativo sull'industria data la necessità di modificare procedure e documenti e la necessità di fornire addestramento.
 - Si ritiene che alcune responsabilità della CAMO (principalmente la funzione di coordinamento e il rilascio del CRS finale) siano state trasferite all'impresa di manutenzione. Viene inoltre messa in discussione l'utilità del CRS finale.
 - Avrebbero dovuto essere elaborate procedure diverse per la manutenzione di linea e quella di base.
 - È necessario chiarire ulteriormente la parte M, ed in particolare:
 - le responsabilità e procedure della CAMO.
 - Il rilascio, l'aggiornamento e la distribuzione del «certificato di manutenzione».
 - Le differenze tra un CRS, un CRS finale ed un «certificato di manutenzione» e il loro rapporto con lo stato di manutenzione/aeronavigabilità dell'aeromobile.
20. L'Agenzia è del parere, contrariamente a quanto espresso da alcune parti interessate e autorità competenti, che possa essere adottata un'azione normativa al fine di migliorare la sicurezza anche se non ci sono registrazioni di incidenti direttamente collegati a questa particolare argomentazione. Un'azione normativa non scaturisce solamente da incidenti: può anche avere inizio quando i riscontri ricevuti dalle parti interessate e dalle autorità competenti mostrano la presenza di diverse interpretazioni degli stessi requisiti, molte delle quali contrarie agli intenti del responsabile della regolamentazione. Questo è chiaramente il caso in cui il regolamento è ambiguo o c'è mancanza di materiale di riferimento.
21. Nel caso particolare di questo iter normativo, come indicato nei termini di riferimento, esso è stato scaturito dalla richiesta delle parti interessate e delle autorità competenti. Inoltre, i commenti ricevuti durante la fase di consultazione dell'NPA e del CRD, i commenti ricevuti durante il seminario svoltosi il 30 settembre 2010 e le discussioni tra l'Agenzia e le autorità competenti durante le recenti conferenze di standardizzazione, hanno mostrato all'Agenzia il sussistere di un numero significativo di incomprensioni così come di aree dove il regolamento può risultare non pienamente consistente o accurato in merito alla parte 145 e alle responsabilità della CAMO, così come in relazione alla responsabilità del personale autorizzato a certificare al momento della riammissione in servizio dalla manutenzione.
22. Inoltre, l'Agenzia è venuta a conoscenza del bollettino UIIA n. 9/2010 (rilasciato dall'ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (UIIA) del Regno Unito, in relazione ad un grave incidente del 12 gennaio 2009 che ha coinvolto un Boeing 737, numero di immatricolazione G-EZJK. Questo incidente è accaduto a seguito di un processo nel quale l'operatore stava restituendo un aeromobile che era stato noleggiato; l'operatore e il suo fornitore di manutenzione di base avevano stipulato diversi contratti con ditte terze per effettuare e supervisionare ciascuna attività di manutenzione associata come dei pacchetti discreti di lavoro. Tra le altre raccomandazioni di sicurezza contenute in questo bollettino UIIA, la raccomandazione di sicurezza n. 2010-072 raccomanda all'Agenzia di rivedere i regolamenti e gli orientamenti nelle OPS1, parte M e parte 145 al fine di assicurare che essi indirizzino adeguatamente la manutenzione complessa, a più livelli, con subappalto ed accordi operativi. Evidenzia inoltre la necessità di valutare la struttura organizzativa generale, le interfacce, le

procedure, i ruoli, le responsabilità e le qualifiche/competenze del personale chiave in tutti i livelli di subappalto.

23. Ciò ha rinforzato il parere dell'Agenzia che esisteva, ed esiste ancora, la necessità per un'azione normativa in questo ambito.
24. L'Agenzia è anche del parere che ciascuna azione normativa ha degli impatti — i quali devono essere ridotti il più possibile. Il fatto che procedure e documenti devono essere modificati o il fatto che deve essere fornito addestramento sono dei fattori comuni a quasi tutte le modifiche di regolamenti, ma questo impatto dovrebbe essere compensato dai benefici dell'azione normativa.
25. In merito a questo iter normativo, l'Agenzia è ancora del parere che il testo proposto nel CRD fornisce i seguenti benefici:
 - chiare linee di responsabilità:
 - certificazione della manutenzione (CRS): ciascuna impresa di cui alla parte 145 certifica ed assume responsabilità per il proprio lavoro con il rilascio del CRS, anche in quei casi in cui il lavoro è incompleto o lascia l'aeromobile in una condizione di non aeronavigabilità. Ciò può essere dettagliato anche più approfonditamente, così che ogni persona autorizzata a certificare certifichi il proprio lavoro (il proprio CRS).
 - Rilascio finale dell'aeromobile (CRS finale) al pilota:
 - solamente in merito alla manutenzione ordinata dalla CAMO.
 - Si basa sulla certificazione della manutenzione effettuata con il CRS.
 - La CAMO rimane responsabile per l'aeronavigabilità dell'aeromobile e per la definizione delle procedure di coordinamento.
 - Il lavoro può essere certificato anche nel caso in cui vengano identificate delle non conformità (ad esempio crepe riscontrate da controlli non distruttivi (NDT) effettuati da un'impresa di categoria D1) o anche se l'aeromobile fosse lasciato in una configurazione di non navigabilità (ad esempio, l'ordine di lavoro richiede la rimozione dei motori per scopi di conservazione).
 - Il pilota riceve un singolo certificato di riammissione (CRS finale), il quale attesta che tutte le attività di manutenzione richieste dall'operatore sono state completate.
 - Se implementato correttamente, questo metodo dovrebbe assicurare che tutte le attività di manutenzione sono state coordinate correttamente.
26. Inoltre, l'Agenzia ha proposto nel CRD delle misure transitorie allo scopo di ridurre l'impatto sulle parti interessate e autorità competenti.

b. Conclusioni

27. L'Agenzia, pertanto, ritiene che l'attività normativa sia necessaria per indirizzare l'argomentazione del certificato di riammissione singolo e multiplo e che la proposta del CRD soddisfi tale obiettivo. Ciò nonostante, l'Agenzia riconosce anche che, tenendo in considerazione i commenti ricevuti, la sua proposta possa necessitare di alcuni miglioramenti. Inoltre, la raccomandazione di sicurezza n. 2010-072 rilasciata dall'UIIA nel

bollettino n. 9/2010 mostra che questo iter normativo potrebbe risultare insufficiente per indirizzare alcune delle argomentazioni. In effetti, le responsabilità della CAMO ed il loro rapporto con l'aeronavigabilità dell'aeromobile non sono indirizzati nella proposta. Si ritiene quindi necessario fornire dei chiarimenti in merito. È comunque previsto affrontare l'argomentazione sulle responsabilità della CAMO nell'iter normativo M.029 contenuto nel piano di regolamentazione, il quale dovrebbe iniziare nel 2011. Di conseguenza, l'Agenzia ha deciso di unire queste due attività che sono di fatto collegate tra loro.

28. Di conseguenza, il parere finale dell'Agenzia è il seguente:

- **chiudere l'azione 145.012 senza proporre per il momento alcuna modifica alla normativa attuale o ai AMC/GM.**
- **In linea con la raccomandazione di sicurezza n. 2010-072 rilasciata dall'UIIA nel bollettino n. 9/2010, beneficiare del lavoro effettuato durante l'azione 145.012 ed espandere il campo di applicazione dell'iter M.029, il cui inizio è pianificato per il 2011, al fine di affrontare simultaneamente:**
 - **le responsabilità delle CAMO e delle imprese di cui alla parte 145, e**
 - **le procedure per la manutenzione, il coordinamento, la riammissione in servizio degli aeromobili e la determinazione dell'aeronavigabilità.**

IV. Valutazione dell'impatto della regolamentazione

29. Visto che il presente parere non propone alcuna modifica alla normativa attuale o ai AMC/GM, non c'è alcun impatto associato.

Colonia, 29 novembre 2010

P. GOUDOU
Direttore esecutivo

ALLEGATO: Reazioni al documento di risposta alle osservazioni (CRD) 2007-09**Reazioni a supporto delle modifiche proposte:**

- (1) **La Aircraft Engineers International (AEI), la Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), la Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK), la Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO), e 75 su 89 dei soggetti individuali (la maggior parte dei quali personale di manutenzione autorizzato)** sostengono il contenuto del testo proposto nel CRD 2007-09. Le loro motivazioni includono:
- la proposta elimina le ambiguità della normativa attuale e promuove l'armonizzazione delle procedure di certificazione, il che è particolarmente necessario vista la tendenza attuale di aumentare l'esternalizzazione e l'affidamento a parti terze della manutenzione.
 - La proposta definisce chiaramente le responsabilità.
 - La proposta non interferisce con le responsabilità di sorveglianza delle CAMO.
 - Lo stato di manutenzione dell'aeromobile diventa ovvio all'equipaggio di volo.
 - La proposta incrementerà la sicurezza.

Reazioni richiedenti cambiamenti minimi alle modifiche proposte:

- (2) **La Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** ha proposto, a parte alcuni cambiamenti minimi del testo, i seguenti punti:
- di chiarire ulteriormente al punto AMC 145.A.50(b)1 che con il rilascio di un CRS finale, l'aeromobile deve essere considerato «pronto per la riammissione in servizio» dopo la manutenzione.
 - Che il personale autorizzato a certificare al momento del rilascio del CRS finale deve assicurare che tutte le voci relative alla manutenzione siano corrette e/o posticipate dalle corrispondenti persone autorizzate invece di semplicemente verificare che il CRS corrispondente sia stato rilasciato.
 - Di chiarire il significato della frase «tutte le attività di manutenzione ordinate dall'operatore sono state effettuate o correttamente posticipate», contenuto nel punto 145.A.50(b).
 - Di chiarire ulteriormente il significato di «firma», contenuto nel punto AMC 145.A.65(b)3.
- (3) **La Aircraft Engineers International (AEI), la Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK) ed un certo numero di soggetti individuali** hanno richiesto di rendere assolutamente chiaro il fatto che i privilegi della categoria A non includono «ricerca guasti dei sistemi».

L'Agenzia rileva che questa argomentazione era stata affrontata nell'azione 66.006 e nel parere 05/2009.

- (4) **La «Aerlyper»** ha richiesto di chiarire ulteriormente le abilitazioni richieste per le imprese di manutenzione e per i titolari delle licenze di cui alla parte 66 al fine di poter rilasciare il CRS finale.
- (5) **Un soggetto individuale** ha richiesto di valutare la possibilità di estendere il rilascio di un «controllo giornaliero o equivalente» dopo il rilascio del CRS finale per coprire anche le mansioni con un intervallo fino a sette giorni per i documenti MRB/MPD.

Reazioni contrarie alle modifiche proposte:

- (6) **La Association of European Airlines (AEA) e «KLM Engineering & Maintenance»**, oltre ad essere dell'opinione che l'NPA dovesse essere completamente ritirato, hanno respinto la proposta contenuta nel CRD per i seguenti motivi:
- la CAMO ha una posizione molto più consolidata rispetto all'impresa di cui alla parte 145 per esercitare i compiti associati con la riammissione in servizio degli aeromobili.
 - Le modifiche proposte sono contrarie ai principi già dimostrati della normativa attuale, in quanto trasferiscono le responsabilità dalle CAMO all'impresa di cui alla parte 145.
 - Il CRS finale proposto contiene dichiarazioni sull'esistenza dei CRS e sulla completezza della manutenzione ordinata dalla CAMO ed effettuata da altre imprese di manutenzione, le quali credono siano sotto la responsabilità e privilegio della CAMO.
 - La proposta non permette al personale autorizzato a certificare di categoria A di firmare il CRS finale nel caso in cui ci siano altre persone coinvolte nella manutenzione.
 - Non esiste una dimostrazione in merito all'esistenza di un rischio sulla sicurezza e i benefici della sicurezza sono stati sovrastimati, mentre la modifica rappresenta un rischio durante il periodo di transizione.
 - L'impatto economico sulle imprese di cui alla parte 145 è stato sottostimato, incluso l'addestramento e modifiche alle procedure e ai quaderni tecnici.

La AEA e KLM propongono che se il rischio percepito associato alla normativa attuale viene dimostrato, AESA dovrebbe valutare le procedure nel campo della parte M e lasciare intatta la parte 145.

- (7) **La «IACA International Air Carrier Association»** ha respinto la proposta contenuta nel CRD, specificando i seguenti motivi:
- non sono d'accordo sul fatto che la mancanza di standardizzazione del sistema attuale conduca a possibili questioni di sicurezza.
 - L'impatto positivo sulla sicurezza della proposta è stato sovrastimato e non è giustificato.
 - Il CRS finale condurrà a possibili questioni di sicurezza per le imprese e le autorità.

- Non vedono la necessità per un CRS finale in quanto credono che:
 - nel caso in cui una sola impresa di cui alla parte 145 lavori sull'aeromobile, l'impresa ha l'opzione di rilasciare un CRS per ogni mansione o per un gruppo di mansioni. L'impresa di cui alla parte 145 potrebbe in definitiva rilasciare un singolo CRS per tutto il lavoro che ha effettuato e coordinato secondo quanto è stato accettato con l'ordine di lavoro della CAMO, il che non è nulla di nuovo ed è generalmente accettato.
 - Nel caso in cui un'impresa di cui alla parte 145 abbia subappaltato altre imprese di cui alla parte 145, questa impresa può decidere se rilasciare un singolo CRS per tutti i lavori effettuati e coordinati secondo quanto è stato accettato con l'ordine di lavoro della CAMO, il che non è nulla di nuovo ed è generalmente accettato.
 - Nel caso in cui la CAMO abbia appaltato diverse imprese di cui alla parte 145, il CRS finale trasferisce le responsabilità della CAMO all'impresa di cui alla parte 145.
- Dal punto di vista del pilota, il CRS finale crea un senso di completezza falso, in quanto in ogni caso il pilota deve controllare i certificati di manutenzione in relazione alla manutenzione programmata e non, voci posticipate, ecc.
- Ci sarà un impatto negativo a causa della necessità di nuovi manuali, procedure, istruzioni di lavoro, addestramento, quaderni tecnici, contratti.
- Ci sarà un impatto sociale e culturale all'interno dell'industria.

La IACA propone:

- di mantenere entrambe le opzioni del certificato di riammissione singolo e multiplo.
- Di non implementare il concetto di CRS finale.
- Se il certificato di riammissione singolo è ritenuto ancora necessario dall'AESA per il caso in cui la CAMO subappalti diverse imprese di cui alla parte 145, questo documento non dovrebbe essere chiamato «CRS» ma «scheda riepilogativa».

(8) La **«Nayak Aircraft Service NL»** ha respinto la proposta contenuta nel CRD, specificando i seguenti motivi:

- non vedono una giustificazione per l'azione e non credono che questa proposta migliori la sicurezza del volo.
- Le responsabilità sono trasferite dalla CAMO all'impresa di cui alla parte 145 che viene subappaltata. La CAMO dovrebbe rimanere responsabile per il CRS finale.
- Il CRS finale è un documento amministrativo e dovrebbe essere chiamato «certificato di manutenzione» o «amministrativo finale».
- Il CRS finale è richiesto per tutta la manutenzione di linea e di base, mentre la Nayak crede che sia necessaria una differenziazione tra manutenzione di linea e manutenzione di base.
- In modo analogo al personale autorizzato a certificare di categoria B e C, anche il personale di categoria A dovrebbe essere in grado di poter rilasciare un CRS finale, indipendentemente dal campo di applicazione delle mansioni, essendo questa una mansione amministrativa.

La «Nayak Aircraft Service NL» propone di ritirare completamente le modifiche proposte.

(9) La «**Transavia.com**» ha respinto la proposta contenuta nel CRD, specificando i seguenti motivi:

- non vedono una giustificazione per l'azione.
- L'impatto positivo sulla sicurezza è stato sovrastimato.
- La proposta diluisce le responsabilità.
- Il concetto del CRS finale non è richiesto per gli operatori che subappaltano solamente una impresa di cui alla parte 145.
- Ci sarà un impatto negativo a causa della necessità di nuovi manuali, procedure, istruzioni di lavoro, addestramento, quaderni tecnici, contratti.
- Ci sarà un impatto sociale e culturale all'interno dell'industria e delle autorità nazionali.

(10) La «**Baines Simmons Limited**» ha respinto la proposta contenuta nel CRD, specificando i seguenti motivi:

- la proposta trasferisce la responsabilità del coordinamento della manutenzione dalla CAMO all'impresa di cui alla parte 145.
- La proposta include due diversi tipi di certificato di riammissione (CRS e CRS finale) con la stessa dicitura.
- C'è una chiara ambiguità nella normativa attuale tra la parte M e la parte 145, dato che l'impresa di manutenzione sta «riammettendo l'aeromobile in servizio» in merito alle mansioni individuali, ma ciò non significa necessariamente che l'aeromobile sia aeronavigabile.

La «Baines Simmons Limited» propone i seguenti punti:

- L'AESA dovrebbe impegnarsi a sviluppare regolamenti e materiale AMC per la parte M in merito al punto M.A.306(a)3 «certificato di manutenzione», in particolare su come deve essere aggiornato e distribuito tempestivamente in merito a ciascun evento di manutenzione e non solo agli eventi di manutenzione di base.
- L'AESA dovrebbe dissuadere i proprietari/gli operatori dal creare accordi di manutenzione in subappalto complessi, che possono condurre a scenari complicati, in base ai quali al pilota vengono presentate molteplici imprese di cui alla parte 145, specialmente nel caso della manutenzione di linea.
- Se l'AESA desidera ancora due diverse riammissioni, queste dovrebbero essere piuttosto differenti, distinguendo tra «certificato di manutenzione» e «riammissione in servizio».
- Creare una più appropriata definizione di «riammissione per manutenzione» nella parte 145 e una definizione più appropriata di «aeronavigabilità per riammissione in servizio» nella parte M.

(11) **La CAA-Paesi Bassi, il ministero dei trasporti austriaco e Walter Gessky (membro austriaco del comitato dell'AESA)**, oltre a ritenere che l'NPA sarebbe dovuto essere

completamente ritirato o limitato a materiale AMC/GM, hanno respinto la proposta contenuta nel CRD specificando i seguenti motivi:

- l'impatto positivo sulla sicurezza è molto limitato mentre l'industria viene colpita da una vasta attività burocratica e oneri amministrativi.
- Il CRS finale diluisce la suddivisione attuale delle responsabilità tra le CAMO e le imprese di cui alla parte 145, specialmente nell'area del coordinamento delle attività di manutenzione. Le responsabilità delle CAMO vengono trasferite alle imprese di cui alla parte 145.
- Il CRS finale crea un falso senso di certezza per il pilota in quanto non è sempre consapevole (o necessita di essere consapevole) di quali attività di manutenzione sono state ordinate.
- Nel caso di aeromobili non coinvolti in attività di trasporto aereo commerciale, la proposta può introdurre il rischio di confusione per il pilota, soprattutto nel caso in cui la manutenzione venga effettuata sia da imprese di manutenzione di cui alla parte 145 che da imprese di cui al capitolo F. In questo caso, un CRS finale può essere non sempre presente.

La CAA-Paesi Bassi, il ministero dei trasporti austriaco e Walter Gessky propongono di non fare nulla.

(12) La **CAA-Danimarca**, oltre a ritenere che l'NPA sarebbe dovuto essere completamente ritirato o limitato a materiale AMC/GM, ha respinto la proposta contenuta nel CRD specificando i seguenti motivi:

- la proposta rende i sistemi esistenti più complessi invece di chiarirli.
- L'impatto positivo sulla sicurezza è molto limitato mentre l'industria viene colpita da una vasta attività burocratica e oneri amministrativi. Ciò include nuove procedure e documenti, così come un compito enorme di implementazione nelle imprese.
- Il CRS finale diluisce la suddivisione attuale delle responsabilità tra le CAMO e le imprese di cui alla parte 145, specialmente nell'area del coordinamento delle attività di manutenzione. Le responsabilità delle CAMO vengono trasferite alle imprese di cui alla parte 145.
- Il CRS può dare al pilota l'impressione che l'aeromobile sia idoneo al volo, senza sapere che deve esserci un CRS finale.

La CAA-Danimarca propone di rivedere solamente il materiale AMC/GM esistente, al fine di chiarire l'interpretazione di un CRS.

(13) La **CAA-Svezia** ha respinto la proposta contenuta nel CRD, specificando i seguenti motivi:

- la proposta rende il concetto di riammissione in servizio un problema più grande di quello che è, più complesso e con versioni differenti.
- Tutti gli operatori devono sviluppare i loro quaderni tecnici e la certificazione della manutenzione (CRS) anche se non utilizzano più di un'impresa di manutenzione alla volta.
- Tutti gli operatori devono cambiare i loro quaderni tecnici in quanto alcuni hanno sviluppato qualcos'altro.

- Tutte le imprese di manutenzione devono sviluppare procedure e addestrare il proprio personale. Ciò crea dei costi senza un aumento del livello di sicurezza.
- Se alcune CAMO/operatori desiderano utilizzare più di un'impresa di manutenzione per lo stesso evento di manutenzione devono assumerne piena responsabilità. Non c'è abbastanza spazio nel sistema legale attuale per disporre l'utilizzo di più di una impresa di manutenzione per lo stesso evento.
- Il chiaro «concetto delle responsabilità» attuale per le CAMO e per le imprese di cui alla parte 145 verrà diluito. Ciò distrugge il «chiaro concetto dell'ordine di lavoro».
- Sarà difficile coordinare, per l'impresa designata di cui alla parte 145, a causa della mancanza della visuale/accesso degli altri contratti di manutenzione.
- La maggior parte del personale autorizzato a certificare sarà soggetto ad un ampio numero di firme che porterà a confusione in merito a cosa stanno firmando. Il valore e l'intento della firma verrà diluito.
- Un'impresa di cui alla parte 145, la quale lavora con aeromobili impegnati sia per il trasporto aereo commerciale che non, deve avere due sistemi per la certificazione della manutenzione.
- Come verranno definite le responsabilità del coordinamento in una situazione in cui una CAMO «indipendente» ha un contratto con un operatore che soddisfa i requisiti di cui al punto M.A.201(i) e l'operatore ha contratti con imprese di manutenzione di cui alla parte 145 e capitolo F?
- Come verrà eseguita la certificazione della manutenzione nel caso in cui un operatore che soddisfa i requisiti di cui al punto M.A.201(i), il quale utilizza un sistema di quaderni tecnici con CRS e CRS finale, ha contratti con imprese di manutenzione di cui alla parte 145 e al capitolo F?

La CAA-Svezia propone solamente di chiarire le responsabilità della CAMO/operatore di cui al punto M.A.708.

(14) La **CAA-Regno Unito** si oppone alla proposta contenuta nel CRD, specificando i seguenti motivi:

- la CAA-Regno Unito non è in grado di identificare alcun timore specifico per la sicurezza in questo campo che richieda un'azione da parte dell'Agenzia.
- La proposta complica le pratiche lavorative in un'impresa di cui alla parte 145 e ciò conduce ad inutile burocrazia e benefici per la sicurezza non definiti.
- Complica i rapporti e offusca le responsabilità tra la CAMO e l'impresa subappaltata di cui alla parte 145.
- La certificazione per il CRS finale non dovrebbe essere un CRS in conformità al punto 145.A.50, essendo una mansione amministrativa che non rientra nella definizione di manutenzione come specificato all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 2042/2003.
- La proposta non permette al personale autorizzato a certificare di categoria A di firmare il CRS finale nel caso in cui ci siano altre persone coinvolte nella manutenzione. La CAA-Regno Unito propone di separare la manutenzione di linea programmata e la rettifica di lievi difetti, permettendo in quel caso che il CRS finale sia rilasciato dal personale autorizzato a certificare di categoria A anche se il lavoro viene effettuato da altre persone.

- La CAA-Regno Unito non è d'accordo sul fatto che le imprese di categoria B, C e D che effettuano dei lavori sull'aeromobile possano rilasciare un CRS al livello dell'aeromobile e credono che debba essere utilizzato un modulo 1.
- Gli esempi dei quaderni tecnici di cui al punto AMC 145.A.50 non sono sufficientemente accurati visto che non contengono, per esempio, riferimenti a dettagli di componenti serializzati. Ciò potrebbe portare a pensare che i campi contenuti negli esempi siano sufficienti.

(15) **Un soggetto individuale** ha respinto la proposta contenuta nel CRD, specificando i seguenti motivi:

- la proposta include due diversi tipi di certificato di riammissione (CRS e CRS finale) con la stessa dicitura.
- La persona che firma il CRS finale non si assume la responsabilità per il lavoro coperto da altri CRS.
- Il soggetto vede un'inconsistenza nel fatto che è permesso firmare il controllo giornaliero a seguito del CRS finale senza rilasciare un altro CRS finale.

Il soggetto propone una di queste due opzioni:

- abolire il CRS finale e sostituirlo con una dichiarazione nel quaderno tecnico in merito al fatto che la manutenzione sia stata effettuata e/o posticipata da personale adeguatamente provvisto di licenza/autorizzato/approvato e l'aeromobile è sicuro per il volo. La singola dichiarazione CRS, avendo due firme (B1 e B2), dovrebbe essere sufficiente.
- Nel caso in cui il CRS finale venga mantenuto, dovrebbe includere due firme (B1 e B2) al fine di certificare e assumere la responsabilità per tutti i compiti.

Questo individuo propone anche che il personale autorizzato a certificare di categoria B2 dovrebbe essere coinvolto nella certificazione del controllo giornaliero.

(16) **Due soggetti individuali** hanno respinto la proposta contenuta nel CRD, specificando i seguenti motivi:

- la proposta favorisce gli operatori al costo della sicurezza, permettendo ulteriore esternalizzazione della manutenzione.
- Questa esternalizzazione promuove l'esistenza di imprese di manutenzione specializzate in lavori particolari, rendendo difficile per il suo personale autorizzato a certificare di acquisire conoscenza ed esperienza sull'intero aeromobile, il che è necessario per ottenere una licenza.

(17) **Un soggetto individuale** ha espresso il suo disaccordo con il fatto che il CRS finale possa essere rilasciato da una persona singola, anche se tale persona non ha fornito alcun contributo alla manutenzione effettuata e anche se parte del lavoro sia al di fuori del campo di applicazione della sua licenza.

- (18) **Un soggetto individuale** ha espresso l'opinione che la proposta contenuta nel CRD non sia necessaria visto che tutti i campi sono già coperti e sviluppati al punto tale che ciò rappresenta l'attività giornaliera standard dell'industria.
- (19) **Un soggetto individuale** ha commentato che la proposta rimuove la responsabilità dalle persone incaricate della manutenzione dell'aeromobile.

Altre reazioni:

- (20) **La Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** ha chiesto se la proposta contenuta nel CRD include già l'estensione dei privilegi relativi alla categoria B2 (NPA 2007-07) di cui al paragrafo 66.A.20, punto 3.

L'Agenzia rileva che il CRD non contiene questa modifica in quanto non è stata ancora formalmente adottata dalla Commissione. L'estensione dei privilegi relativi alla categoria B2 è parte del processo di adozione del parere 05/2009.

- (21) **Un soggetto individuale** ha richiesto che la CAA-Regno Unito ritorni all'intero esame orale per il rilascio di una licenza di manutenzione aeronautica.

L'Agenzia rileva che questo non è possibile con gli attuali regolamenti dell'Unione europea.

- (22) **Un soggetto individuale** ha presentato incorrettamente un commento a questo CRD 2007-09 in riferimento all'NPA 2010-09, in merito ai termini «appalto» e «subappalto».

- (23) **Un soggetto individuale ha fornito il seguente commento:**

- è d'accordo con l'armonizzazione del modo in cui l'aeromobile viene riammesso in servizio.
- È d'accordo con il concetto della riammissione multipla visto che ciò assegna la responsabilità solamente alla persona che certifica il lavoro.
- Menziona che il concetto della riammissione singola promuove il rilascio di un CRS senza vedere o sapere cosa sia stato fatto sull'aeromobile, specialmente per lavori grandi e complessi e promuove anche l'effettuazione della manutenzione da parte di personale non qualificato.
- È pienamente contrario alla pratica nella quale molti lavori vengono firmati da personale senza licenza approvato dall'impresa.