

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1383 DELLA COMMISSIONE

dell'8 luglio 2019

**che modifica e rettifica il regolamento (UE) n. 1321/2014 per quanto riguarda i sistemi di gestione della sicurezza nelle imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e le semplificazioni per gli aeromobili dell'aviazione generale per quanto concerne la manutenzione e la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 17, paragrafo 1 e l'articolo 62, paragrafi 14 e 15,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione <sup>(2)</sup> contiene norme relative alla manutenzione e alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di determinati aeromobili. Ai fini della proporzionalità, è necessario adeguare tali norme introducendo requisiti semplificati corrispondenti ai rischi minori associati agli aeromobili leggeri nell'aviazione generale, non elencati nel certificato di operatore aereo di un vettore aereo titolare di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>. Dovrebbe essere a tale scopo introdotta una nuova serie di requisiti intesi a garantire l'aeronavigabilità di tali aeromobili. Tali requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli vigenti per quanto concerne i programmi di manutenzione degli aeromobili, le revisioni dell'aeronavigabilità e il differimento della correzione dei difetti. Nei casi in cui tali requisiti di manutenzione sono applicabili agli aeromobili non complessi a motore, non si dovrebbe impedire al proprietario di tali aeromobili di appaltare le attività di manutenzione a un'impresa di manutenzione approvata ai sensi dell'allegato II (parte 145) del regolamento (UE) n. 1321/2014.
- (2) Una nuova serie di norme che consenta una maggiore flessibilità per quanto riguarda la definizione e l'esecuzione del programma di manutenzione degli aeromobili dovrebbe essere introdotta per gli aeromobili non complessi a motore non elencati nel certificato di operatore aereo di un vettore aereo titolare di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008. Dovrebbe di conseguenza essere introdotta una nuova approvazione dell'organizzazione con requisiti meno rigorosi e attribuzioni combinate per la manutenzione, la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, le revisioni dell'aeronavigabilità e i permessi di volo.

<sup>(1)</sup> GUL 212 del 22.8.2018, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GUL 362 del 17.12.2014, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GUL 293 del 31.10.2008, pag. 3).

- (3) I titolari di un certificato di operatore aereo («COA») sono attualmente tenuti, a norma del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione <sup>(4)</sup>, a dotarsi di un sistema di gestione che comprenda la gestione dei rischi di sicurezza in relazione alle loro attività. Una di tali attività è la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità della propria flotta di aeromobili, di cui è incaricata la loro impresa per la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (*Continuing Airworthiness Management Organisation* — «CAMO») approvata in conformità dell'allegato I, capitolo G, del regolamento (UE) n. 1321/2014. L'allegato I, capitolo G, non prevede tuttavia al momento alcun requisito per la gestione del rischio di sicurezza in seno alla CAMO. Dovrebbe pertanto essere introdotto un sistema di gestione delle CAMO che preveda la gestione del rischio di sicurezza per le imprese che gestiscono il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili utilizzati dai titolari di COA. Tale sistema di gestione dovrebbe essere applicato a tutte le CAMO che gestiscono il mantenimento dell'aeronavigabilità.
- (4) Un periodo di transizione sufficiente dovrebbe essere previsto per consentire alle organizzazioni che partecipano al mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e componenti di conformarsi alle nuove norme e procedure introdotte dal presente regolamento.
- (5) Al fine di garantire norme proporzionate per gli aeromobili non complessi a motore non elencati nel certificato di operatore aereo di un vettore aereo titolare di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, i principi di gestione della sicurezza non dovrebbero applicarsi alle imprese di aeronavigabilità combinata.
- (6) È altresì opportuno allineare i requisiti per le autorità competenti all'evoluzione dei concetti di gestione della sicurezza dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, in particolare per quanto riguarda l'introduzione del sistema di gestione delle autorità, nonché l'attuazione del programma nazionale di sicurezza e la garanzia di coordinamento tra tali autorità.
- (7) Una valutazione errata dell'aeronavigabilità dell'aeromobile dovuta a registri del mantenimento dell'aeronavigabilità incompleti può comportare un rischio per la sicurezza dei voli. Le norme esistenti relative ai registri del mantenimento dell'aeronavigabilità dovrebbero pertanto essere modificate.
- (8) Alcuni errori di natura redazionale che hanno determinato difficoltà di interpretazione di talune disposizioni dell'allegato III del regolamento (UE) n. 1321/2014 dovrebbero essere rettificati.
- (9) È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 1321/2014.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento si basano sui pareri n. 05/2016 <sup>(5)</sup>, n. 06/2016 <sup>(6)</sup> e n. 13/2016 <sup>(7)</sup> formulati dall'Agenzia a norma dell'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(8)</sup>.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 127, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 1321/2014 è così modificato:

- 1) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Articolo 3

#### Prescrizioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità

1. Il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili di cui all'articolo 1, lettera a), e dei componenti per la relativa installazione deve essere garantito in conformità ai requisiti dell'allegato I (parte M), fatta eccezione per gli aeromobili elencati al primo comma del paragrafo 2 cui si applicano i requisiti dell'allegato V *ter* (parte ML).

<sup>(4)</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, pag. 1).

<sup>(5)</sup> *Opinion No 05/2016: Task force for the review of Part-M for General Aviation* (Parere n. 05/2016: Task force per la revisione della parte M per l'aviazione generale).

<sup>(6)</sup> *Opinion No 06/2016: Embodiment of safety management system (SMS) requirements into Commission Regulation (EU) No 1321/2014 — SMS in Part-M* [Parere n. 06/2016: Integrazione dei requisiti del sistema di gestione della sicurezza (SMS) nel regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione — SMS nella parte M].

<sup>(7)</sup> *Opinion No 13/2016: Technical records* (Parere n. 13/2016: Registri tecnici).

<sup>(8)</sup> Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GUL 212 del 22.8.2018, pag. 1).

2. I requisiti dell'allegato V *ter* (parte ML) si applicano ai seguenti aeromobili non complessi a motore:

- a) velivoli con massa massima al decollo inferiore o pari a 2 730 kg;
- b) velivoli ad ala rotante con massa massima al decollo inferiore o pari a 1 200 kg, certificati per un massimo di quattro occupanti;
- c) altri aeromobili ELA2.

Se gli aeromobili di cui al primo comma, lettere a), b) e c), sono elencati nel certificato di operatore aereo di un vettore aereo titolare di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, si applicano i requisiti dell'allegato I (parte M).

3. Per essere elencati nel certificato di operatore aereo di un vettore aereo titolare di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, gli aeromobili di cui al paragrafo 2, primo comma, lettere a), b) e c), soddisfano tutti i seguenti requisiti:

- a) il programma di manutenzione dell'aeromobile è stato approvato dall'autorità competente conformemente all'allegato I (parte M), punto M.A.302;
- b) la manutenzione prevista dal programma di manutenzione di cui alla lettera a) è stata eseguita e certificata conformemente all'allegato II (parte 145), punti 145.A.48 e 145.A.50;
- c) una revisione dell'aeronavigabilità è stata effettuata e un nuovo certificato di revisione dell'aeronavigabilità è stato rilasciato conformemente all'allegato I (parte M), punto M.A.901.

4. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, il mantenimento dell'aeronavigabilità di un aeromobile di cui all'articolo 1, lettera a), per cui è stato rilasciato un permesso di volo è assicurato sulla base delle norme specifiche relative al mantenimento dell'aeronavigabilità definite nel permesso di volo rilasciato in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione (\*).

5. I programmi di manutenzione degli aeromobili di cui all'articolo 1, lettera a), che soddisfano i requisiti di cui all'allegato I (parte M), punto M.A.302, applicabili prima del 20 agosto 2019 sono ritenuti conformi ai requisiti specificati all'allegato I (parte M), punto M.A.302, o, a seconda dei casi, all'allegato V *ter* (parte ML), punto ML.A.302, conformemente ai paragrafi 1 e 2.

6. Gli operatori garantiscono il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili di cui all'articolo 1, lettera b), e dei componenti per la relativa installazione conformemente ai requisiti dell'allegato V *bis* (parte T).

7. Il mantenimento dell'aeronavigabilità dei velivoli plurimotore turboelica di massa massima certificata al decollo inferiore o pari a 5 700 kg sono garantiti conformemente ai requisiti applicabili ad aeromobili non complessi a motore stabiliti all'allegato I (parte M), punti M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 e M.A.803, all'allegato II (parte 145), punto 145.A.30, all'allegato III (parte 66), punti 66.A.5, 66.A.30, 66.A.70 e appendici V e VI, all'allegato V *quater* (parte CAMO), punto CAMO.A.315, all'allegato V *quinqüies* (parte CAO), punto CAO.A.010 e appendice I, nella misura in cui si applicano ad aeromobili non complessi a motore.

(\*) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).»;

2) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

#### **Approvazione delle organizzazioni che partecipano al mantenimento dell'aeronavigabilità**

1. Le organizzazioni che partecipano al mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili e dei componenti per la relativa installazione, compresa la manutenzione, sono approvate, su loro richiesta, dall'autorità competente conformemente ai requisiti dell'allegato II (parte 145), dell'allegato V *ter* (parte CAMO) o dell'allegato V *quinqüies* (parte CAO), secondo quanto applicabile alle rispettive organizzazioni.

2. In deroga al paragrafo 1, fino al 20 agosto 2020 l'approvazione da parte dell'autorità competente può essere rilasciata alle organizzazioni, su loro richiesta, conformemente ai requisiti dell'allegato I (parte M), capitoli F e G. Tali approvazioni sono valide fino al 20 agosto 2021.

3. Le approvazioni della manutenzione rilasciate o riconosciute da uno Stato membro conformemente alle specifiche di certificazione JAR-145 di cui all'allegato II del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (\*) e valide prima del 29 novembre 2003 si considerano rilasciate in conformità ai requisiti dell'allegato II (parte 145) del presente regolamento.

4. Come indicato nell'allegato V *quinqüies* (parte CAO), appendice 1, un modulo 3 CAO è rilasciato, su loro richiesta, alle imprese titolari di un'approvazione valida rilasciata conformemente all'allegato I (parte M), capitolo F o G, o all'allegato II (parte 145).

Le attribuzioni di tali imprese nell'ambito dell'approvazione rilasciata conformemente all'allegato V *quinqüies* (parte CAO) sono identiche alle attribuzioni nell'ambito dell'approvazione rilasciata conformemente all'allegato I (parte M), capitolo F o G, o all'allegato II (parte 145). Tali attribuzioni non sono tuttavia superiori a quelle di un'impresa di cui all'allegato V *quinqüies* (parte CAO), sezione A.

L'impresa può correggere eventuali rilievi di non conformità all'allegato V *quinqüies* (parte CAO) entro il 20 agosto 2021. Se, trascorsa tale data, le non conformità rilevate non sono corrette, l'approvazione è revocata.

Finché garantisce la conformità all'allegato V *quinqüies* (parte CAO) o, se precedente, fino al 20 agosto 2021, l'impresa è certificata e sottoposta a sorveglianza conformemente, a seconda dei casi, all'allegato I (parte M), capitolo F o G, o all'allegato II (parte 145).

5. Le approvazioni valide delle imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità rilasciate in conformità all'allegato I (parte M), capitolo G, si considerano rilasciate in conformità all'allegato V *quater* (Parte CAMO).

L'impresa può correggere eventuali rilievi di non conformità all'allegato V *quater* (parte CAMO) entro il 20 agosto 2021.

Se l'impresa corregge le non conformità rilevate entro tale data, l'autorità competente rilascia un nuovo certificato di approvazione su modulo 14 in conformità all'allegato V *quater* (Parte CAMO). Se, trascorsa tale data, le non conformità rilevate non sono corrette, l'approvazione è revocata.

Finché garantisce la conformità all'allegato V *quater* (parte CAMO) o fino al 20 agosto 2021, se precedente, l'impresa è certificata e sottoposta a sorveglianza conformemente all'allegato I (parte M), capitolo G.

6. I certificati di riammissione in servizio (*certificates of release to service/authorised release certificates*) rilasciati prima del 28 ottobre 2008 da un'impresa di manutenzione, approvata conformemente alle prescrizioni stabilite dalla legislazione nazionale dello Stato membro in cui l'impresa è stabilita, ad aeromobili non complessi a motore non coinvolti nel trasporto aereo commerciale, compresi i componenti destinati ad esservi installati, sono considerati rilasciati in conformità all'allegato I (parte M), punti M.A.801 e M.A.802, e all'allegato II (parte 145), punto 145.A.50.

(\*) Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4).»;

3) all'articolo 5, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Il personale autorizzato a certificare deve essere qualificato a norma dei requisiti dell'allegato III (parte 66), fatto salvo quanto previsto all'allegato I (parte 66), punto M.A.606, lettera h), punto M.A.607, lettera b), punto M.A.801, lettera d) e punto M.A.803, all'allegato V *ter* (parte ML), punto ML.A.801, lettera c) e punto ML.A.803, all'allegato V *quinqüies* (parte CAO), punto CAO.A.035, lettera d), e punto CAO.A.040, lettera b), e all'allegato II (parte 145), punto 145.A.30, lettera j) e appendice IV.»;

4) è inserito il seguente articolo 7 bis:

«Articolo 7 bis

#### **Autorità competenti**

1. Nei casi in cui uno Stato membro designa più di un'entità quale autorità competente investita dei poteri e delle competenze necessari per la certificazione e la sorveglianza delle persone e delle organizzazioni soggette al presente regolamento, sono soddisfatti i seguenti requisiti:

- a) gli ambiti di competenza di ciascuna autorità competente sono chiaramente definiti, in particolare in termini di responsabilità e limiti geografici;
- b) un coordinamento è istituito tra tali autorità al fine di assicurare una certificazione e una sorveglianza effettive di tutte le organizzazioni e le persone soggette al presente regolamento nell'ambito dei rispettivi mandati.

2. Gli Stati membri assicurano che il personale delle rispettive autorità competenti non svolga attività di certificazione e di sorveglianza quando ci sono elementi per ritenere che ciò potrebbe tradursi direttamente o indirettamente in un conflitto di interessi, in particolare per quanto riguarda interessi di tipo familiare o finanziario.

3. Se necessario ai fini dell'esecuzione dei compiti di certificazione o sorveglianza ai sensi del presente regolamento, alle autorità competenti è conferito il potere di:

- a) esaminare registri, dati, procedure e qualsiasi altro materiale pertinente ai fini dell'esecuzione dei compiti di certificazione e/o sorveglianza;
- b) realizzare copie, anche parziali, di detti registri, dati, procedure e altro materiale;
- c) chiedere chiarimenti a voce in loco al personale di tali organizzazioni;
- d) accedere ai locali pertinenti, ai siti operativi o ai mezzi di trasporto posseduti o utilizzati da tali persone;
- e) eseguire audit, indagini, valutazioni, ispezioni, anche senza preavviso, nei confronti di tali organizzazioni;
- f) adottare o avviare, ove opportuno, misure di esecuzione.

4. I poteri di cui al paragrafo 3 sono esercitati conformemente alle disposizioni giuridiche dello Stato membro in questione.»;

- 5) l'articolo 9 è soppresso;
- 6) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;
- 7) l'allegato II è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;
- 8) l'allegato III è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento;
- 9) l'allegato IV è modificato conformemente all'allegato IV del presente regolamento;
- 10) l'allegato V bis è modificato conformemente all'allegato V del presente regolamento;
- 11) è inserito come allegato V ter il testo di cui all'allegato VI del presente regolamento;
- 12) è inserito come allegato V quater il testo di cui all'allegato VII del presente regolamento;
- 13) è inserito come allegato V quinquies il testo di cui all'allegato VIII del presente regolamento.

#### Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 20 febbraio 2020.

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

Fatto a Bruxelles, l'8 luglio 2019

Per la Commissione  
Il presidente  
Jean-Claude JUNCKER

## ALLEGATO I

L'allegato I del regolamento (UE) n. 1321/2014 è così modificato:

1) l'indice è sostituito dal seguente:

«INDICE

**M.1**

SEZIONE A — REQUISITI TECNICI

CAPITOLO A — GENERALITÀ

M.A.101 Ambito di applicazione

CAPITOLO B — RESPONSABILITÀ

M.A.201 Responsabilità

M.A.202 Segnalazione di eventi

CAPITOLO C — MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

M.A.301 Interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità

M.A.302 Programma di manutenzione dell'aeromobile

M.A.303 Direttive di aeronavigabilità

M.A.304 Dati relativi a modifiche e riparazioni

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

M.A.306 Quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile

M.A.307 Trasferimento dei registri di mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile

CAPITOLO D — STANDARD DI MANUTENZIONE

M.A.401 Dati di manutenzione

M.A.402 Esecuzione della manutenzione

M.A.403 Difetti dell'aeromobile

CAPITOLO E — COMPONENTI

M.A.501 Classificazione e installazione

M.A.502 Manutenzione dei componenti

M.A.503 Parti a vita limitata e componenti con limite temporale di utilizzo

M.A.504 Segregazione dei componenti

CAPITOLO F — IMPRESA DI MANUTENZIONE

M.A.601 Oggetto

M.A.602 Domanda

M.A.603 Termini dell'approvazione

M.A.604 Manuale dell'impresa di manutenzione

M.A.605 Strutture

M.A.606 Requisiti del personale

M.A.607 Personale autorizzato a certificare e personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità

M.A.608 Componenti, equipaggiamento ed attrezzi

M.A.609 Dati di manutenzione

M.A.610 Ordini di manutenzione

M.A.611 Standard di manutenzione

M.A.612 Certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile

M.A.613 Certificato di riammissione in servizio del componente

- M.A.614 Registrazione dei lavori di manutenzione e della revisione dell'aeronavigabilità
- M.A.615 Attribuzioni dell'impresa
- M.A.616 Revisione organizzativa
- M.A.617 Modifiche apportate all'impresa di manutenzione approvata
- M.A.618 Mantenimento della validità dell'approvazione
- M.A.619 Non conformità

CAPITOLO G — IMPRESA PER LA GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

- M.A.701 Finalità
- M.A.702 Domanda
- M.A.703 Termini dell'approvazione
- M.A.704 Manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
- M.A.705 Strutture
- M.A.706 Requisiti del personale
- M.A.707 Personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità
- M.A.708 Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
- M.A.709 Documentazione
- M.A.710 Revisione dell'aeronavigabilità
- M.A.711 Attribuzioni dell'impresa
- M.A.712 Sistema di qualità
- M.A.713 Modifiche apportate all'impresa approvata per il mantenimento dell'aeronavigabilità
- M.A.714 Conservazione della documentazione
- M.A.715 Mantenimento della validità dell'approvazione
- M.A.716 Non conformità

CAPITOLO H — CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO — CRS

- M.A.801 Certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile
- M.A.802 Certificato di riammissione in servizio del componente
- M.A.803 Autorizzazione del pilota-proprietario

CAPITOLO I — CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ

- M.A.901 Revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile
- M.A.902 Validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità
- M.A.903 Trasferimento della registrazione dell'aeromobile all'interno dell'UE
- M.A.904 Revisione della navigabilità di aeromobili importati nell'UE
- M.A.905 Non conformità

## SEZIONE B — PROCEDURA PER LE AUTORITÀ COMPETENTI

## CAPITOLO A — GENERALITÀ

- M.B.101 Finalità
- M.B.102 Autorità competente
- M.B.103 Rilievi e misure di esecuzione - persone
- M.B.104 Conservazione dei registri
- M.B.105 Scambio reciproco di informazioni

## CAPITOLO B — RESPONSABILITÀ

- M.B.201 Responsabilità
- M.B.202 Informazioni all'Agenzia

## CAPITOLO C — MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

- M.B.301 Programma di manutenzione dell'aeromobile
- M.B.302 Esenzioni
- M.B.303 Controllo del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile
- M.B.304 Revoca, sospensione e limitazione
- M.B.305 Quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile

## CAPITOLO D — STANDARD DI MANUTENZIONE

## CAPITOLO E — COMPONENTI

## CAPITOLO F — IMPRESA DI MANUTENZIONE

- M.B.601 Richiesta
- M.B.602 Approvazione iniziale
- M.B.603 Rilascio dell'approvazione
- M.B.604 Sorveglianza continua
- M.B.605 Non conformità
- M.B.606 Modifiche
- M.B.607 Revoca, sospensione e limitazione di un'approvazione

## CAPITOLO G — IMPRESA PER LA GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

- M.B.701 Domanda
- M.B.702 Approvazione iniziale
- M.B.703 Rilascio dell'approvazione
- M.B.704 Sorveglianza continua
- M.B.705 Non conformità
- M.B.706 Modifiche
- M.B.707 Revoca, sospensione e limitazione di un'approvazione

## CAPITOLO H — CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO — CRS

## CAPITOLO I — CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ

- M.B.901 Valutazione delle raccomandazioni
- M.B.902 Revisione dell'aeronavigabilità da parte dell'autorità competente
- M.B.903 Non conformità
- M.B.904 Scambio di informazioni

Appendice I — Contratto di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità

Appendice II — Certificato di riammissione in servizio — Modulo 1 AESA

Appendice III — Certificato di revisione dell'aeronavigabilità — Modulo 15 AESA

Appendice IV — Sistema di classi e abilitazioni per l'approvazione delle imprese di manutenzione di cui all'allegato I (parte M), capitolo F, e all'allegato II (parte 145)

Appendice V — Certificato dell'impresa di manutenzione di cui all'allegato I (parte M), capitolo F

Appendice VII — Interventi complessi di manutenzione

Appendice VIII — Manutenzione limitata del pilota-proprietario»;



2) il punto M.1 è così modificato:

a) il punto 3 è sostituito dal seguente:

«3. per l'approvazione dei programmi di manutenzione degli aeromobili (*aircraft maintenance programmes*, «AMP»), una delle seguenti:

i) l'autorità designata dallo Stato membro di registrazione dell'aeromobile;

ii) se concordato con lo Stato membro di registrazione prima dell'approvazione del programma di manutenzione dell'aeromobile, una delle seguenti:

a) l'autorità designata dallo Stato membro in cui l'operatore ha la sua sede principale di attività o, nel caso in cui l'operatore non abbia una sede principale di attività, l'autorità designata dallo Stato membro in cui si trova il luogo di stabilimento o il luogo di residenza dell'operatore;

b) l'autorità responsabile della sorveglianza dell'impresa che gestisce il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile o con la quale il proprietario ha concluso un contratto a durata limitata ai sensi del punto M.A.201, lettera i), punto 1.»;

b) il punto 4 è soppresso;

3) il punto M.A.101 è sostituito dal seguente:

#### **«M.A.101 Ambito di applicazione**

La presente sezione stabilisce le misure da adottare per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, inclusa la sua manutenzione. Specifica inoltre le condizioni che devono essere soddisfatte dalle persone o dalle imprese che partecipano a tali attività.»;

4) al punto M.A.201, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Il proprietario dell'aeromobile è responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità dello stesso e garantisce che nessun volo abbia luogo se non sono soddisfatti tutti i seguenti requisiti:

1) l'aeromobile è mantenuto in condizioni di aeronavigabilità;

2) tutti gli equipaggiamenti operativi e di emergenza sono correttamente installati ed efficienti, oppure sono chiaramente identificati come inefficienti;

3) il certificato di aeronavigabilità è valido;

4) la manutenzione dell'aeromobile è eseguita in conformità all'AMP di cui al punto M.A.302.»;

5) al punto M.A.201, le lettere da d) a i) sono sostituite dalle seguenti:

«d) Il pilota in comando oppure, nel caso di aeromobili utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, l'operatore è responsabile dell'esecuzione completa dell'ispezione pre-volo. Tale ispezione deve essere effettuata dal pilota o da un'altra persona qualificata e non deve essere necessariamente effettuata da un'impresa di manutenzione approvata o da personale autorizzato a certificare.

e) Nel caso di aeromobili utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, l'operatore è responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile che esso opera e deve:

1) assicurare che nessun volo venga effettuato se non sono soddisfatte le condizioni di cui alla lettera a);

2) adottare le misure necessarie per garantire la sua approvazione come impresa per la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (*continuing airworthiness management organisation*, CAMO) a norma dell'allegato V quater (parte CAMO), come parte del certificato di operatore aereo per l'aeromobile che opera;

3) adottare le misure necessarie per garantire la sua approvazione in conformità all'allegato II (parte 145) o concludere un contratto scritto in conformità dell'allegato V quater (parte CAMO), punto CAMO.A.315, lettera c), con un'impresa approvata ai sensi dell'allegato II (parte 145).

f) Per gli aeromobili complessi a motore utilizzati per operazioni commerciali specializzate, per operazioni CAT diverse da quelle effettuate da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 o da organizzazioni di addestramento a fini commerciali autorizzate («ATO») e organizzazioni di addestramento dichiarate («DTO») di cui all'articolo 10 bis del regolamento (UE) n. 1178/2011, l'operatore assicura che:

1) nessun volo venga effettuato se non sono soddisfatte le condizioni di cui alla lettera a);

- 2) gli interventi connessi al mantenimento dell'aeronavigabilità siano eseguiti da una CAMO approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO); l'operatore, se non è esso stesso approvato conformemente a tale sezione, conclude un contratto scritto relativo all'esecuzione di tali interventi conformemente all'appendice I del presente allegato con un'impresa approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO);
  - 3) la CAMO di cui al punto 2) sia approvata in conformità all'allegato II (parte 145) come impresa qualificata alla quale può essere rilasciata un'approvazione per la manutenzione dell'aeromobile e dei componenti da installarvi, o tale CAMO abbia concluso un contratto scritto in conformità all'allegato V quater (parte CAMO), punto CAMO.A.315, lettera c), con organizzazioni approvate in conformità all'allegato II (parte 145).
- g) Per gli aeromobili complessi a motore non inclusi nelle lettere e) e f), il proprietario assicura che:
- 1) nessun volo venga effettuato se non sono soddisfatte le condizioni di cui alla lettera a);
  - 2) gli interventi connessi al mantenimento dell'aeronavigabilità siano eseguiti da una CAMO approvata in conformità all'allegato V quater (Parte CAMO); l'operatore, se non è esso stesso approvato conformemente all'allegato V quater (parte CAMO), conclude un contratto scritto relativo all'esecuzione di tali interventi conformemente all'appendice I del presente allegato con un'impresa approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO);
  - 3) la CAMO di cui al punto 2) sia approvata in conformità all'allegato II (parte 145) come impresa qualificata alla quale può essere rilasciata un'approvazione per la manutenzione dell'aeromobile e dei componenti da installarvi, o tale CAMO abbia concluso un contratto scritto in conformità all'allegato V quater (parte CAMO), punto CAMO.A.315, lettera c), con organizzazioni approvate in conformità all'allegato II (parte 145).
- h) Per gli aeromobili non complessi a motore utilizzati per operazioni commerciali specializzate o per operazioni CAT diverse da quelle effettuate da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 o da ATO e DTO di cui all'articolo 10 bis del regolamento (UE) n. 1178/2011, l'operatore assicura che:
- 1) nessun volo venga effettuato se non sono soddisfatte le condizioni di cui alla lettera a);
  - 2) gli interventi connessi al mantenimento dell'aeronavigabilità siano eseguiti da una CAMO approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO) o da un'impresa di aeronavigabilità combinata (CAO) approvata in conformità all'allegato V quinquies (parte-CAO); se l'operatore non è una CAMO approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO) o una CAO approvata in conformità all'allegato V quinquies (parte CAO), l'operatore conclude un contratto scritto in conformità all'appendice I del presente allegato con una CAMO approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO) o una CAO approvata in conformità all'allegato V quinquies (parte-CAO);
  - 3) la CAMO o la CAO di cui al punto 2) sia approvata in conformità all'allegato II (parte 145) o in conformità alla parte M, capitolo F, del presente allegato o come CAO con attribuzioni di manutenzione, oppure la CAMO abbia concluso un contratto scritto in conformità all'allegato V quater (parte CAMO), punto CAMO.A.315, lettera c), con organizzazioni approvate in conformità all'allegato II (parte 145) o in conformità alla parte M, capitolo F, del presente allegato o all'allegato V quinquies (parte CAO) con attribuzioni di manutenzione.
- i) Per gli aeromobili non complessi a motore non inclusi nelle lettere e) e h), oppure utilizzati per «operazioni limitate», il proprietario assicura che siano effettuati voli solo se sono soddisfatte le condizioni di cui alla lettera a). A tal fine il proprietario, o
- 1) affida l'esecuzione degli interventi connessi al mantenimento dell'aeronavigabilità di cui al punto M.A. 301 a una CAMO o una CAO mediante un contratto scritto concluso conformemente all'appendice I; o
  - 2) provvede esso stesso all'esecuzione di tali interventi.
- Se sceglie di eseguire esso stesso tali interventi, il proprietario può decidere di non eseguire gli interventi connessi all'elaborazione e al trattamento dell'approvazione dell'AMP solo se tali interventi sono eseguiti da una CAMO o da una CAO mediante un contratto scritto concluso in conformità del punto M.A.302.»
- 6) il punto M.A.202 è sostituito dal seguente:

**«M.A.202 Segnalazione di eventi**

- a) Fatti salvi i requisiti di segnalazione di cui all'allegato II (parte 145) e all'allegato V quater (parte CAMO), ogni persona o impresa responsabile in conformità del punto M.A.201 segnala le condizioni accertate di un aeromobile o di un componente che costituiscono un pericolo per la sicurezza del volo:
  - 1) all'autorità competente designata dallo Stato membro di registrazione dell'aeromobile e, se tale Stato è diverso dallo Stato membro dell'operatore, all'autorità competente designata dallo Stato membro dell'operatore;

- 2) all'impresa responsabile del progetto di tipo o dei progetti integrativi.
- b) Le segnalazioni di cui alla lettera a) sono effettuate secondo modalità determinate dall'autorità competente di cui alla lettera a) e contengono tutte le informazioni pertinenti relative alla condizione nota alla persona o all'impresa che le effettua.
- c) Se la manutenzione o la revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile è effettuata sulla base di un contratto scritto, la persona o l'impresa responsabile di tali attività segnala anche qualsiasi condizione di cui alla lettera a) al proprietario e all'operatore dell'aeromobile e, in assenza di contratto scritto, alla CAMO o alla CAO interessate.
- d) La persona o l'impresa presenta quanto prima, e comunque entro 72 ore dal momento in cui ha accertato la condizione a cui la segnalazione si riferisce, le segnalazioni di cui alle lettere a) e c), a meno che circostanze eccezionali lo impediscano.
- e) La persona o l'impresa presenta una segnalazione di follow-up contenente informazioni dettagliate sulle azioni che tale persona o impresa intende intraprendere per impedire che eventi simili si verifichino in futuro, non appena tali azioni sono state individuate. Questa segnalazione di follow-up è trasmessa nella forma e secondo le modalità stabilite dall'autorità competente.»
- 7) i punti M.A.301 e M.A.302 sono sostituiti dai seguenti:

#### **«M.A.301 Interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità**

Il mantenimento della navigabilità dell'aeromobile e dell'efficienza dell'equipaggiamento operativo e di emergenza devono essere garantite mediante:

- a) l'esecuzione di ispezioni pre-volo;
- b) la correzione, conformemente ai dati di cui ai punti M.A.304 e M.A.401, a seconda dei casi, di difetti e danni che incidono sulla sicurezza delle operazioni tenendo conto della lista dell'equipaggiamento minimo (*minimum equipment list*, «MEL») e della lista delle deviazioni di configurazione, se disponibili;
- c) l'esecuzione di tutti gli interventi di manutenzione conformemente all'AMP di cui al punto M.A.302;
- d) la certificazione della manutenzione conformemente al capitolo H;
- e) per tutti gli aeromobili complessi a motore o gli aeromobili utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, l'analisi dell'efficacia dell'AMP approvato di cui al punto M.A.302;
- f) l'adempimento di qualsiasi applicabile:
- 1) direttiva di aeronavigabilità (*airworthiness directive*, AD);
  - 2) direttiva operativa avente conseguenze sul mantenimento dell'aeronavigabilità;
  - 3) requisito di mantenimento dell'aeronavigabilità stabilito dall'Agenzia;
  - 4) misura richiesta dall'autorità competente come reazione immediata ad un problema di sicurezza;
- g) l'effettuazione di modifiche e riparazioni in conformità al punto M.A.304;
- h) la consegna al pilota in comando, o all'operatore nel caso di vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, della dichiarazione su massa e centraggio che riflette l'attuale configurazione dell'aeromobile;
- i) l'effettuazione di voli di collaudo dopo la manutenzione, quando necessario.

#### **M.A.302 Programma di manutenzione dell'aeromobile**

- a) La manutenzione di ogni aeromobile è organizzata in conformità di un AMP.
- b) L'AMP e le sue successive modifiche sono approvate dall'autorità competente.
- c) Quando il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile è gestito da una CAMO o da una CAO, o quando esiste un contratto scritto tra il proprietario e una CAMO o una CAO, concluso conformemente al punto M.A.201, lettera i), punto 1), l'AMP e le relative modifiche possono essere approvati mediante una procedura di approvazione indiretta.

In tal caso la procedura di approvazione indiretta è stabilita dalla CAMO o dalla CAO interessata nell'ambito del manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (*continuing airworthiness management exposition*, «CAME») di cui all'allegato V quater, punto CAMO.A.300, o del manuale sull'aeronavigabilità combinata (*combined airworthiness exposition*, «CAE») di cui all'allegato V quinquies, punto CAO.A.025, e deve essere approvata dall'autorità competente responsabile di tale CAMO o CAO.

La procedura di approvazione indiretta è utilizzata solo quando la CAMO o la CAO interessata è soggetta alla sorveglianza dello Stato membro di registrazione dell'aeromobile, a meno che non sia stato concluso un contratto scritto in conformità al punto M.1, punto 3, che trasferisce la responsabilità per l'approvazione del programma di manutenzione dell'aeromobile all'autorità competente responsabile della CAMO o della CAO.

d) L'AMP deve osservare:

1) le istruzioni impartite dall'autorità competente;

2) le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità:

i) impartite dai titolari del certificato di omologazione, del certificato di omologazione limitata, del certificato di omologazione supplementare, dell'approvazione del progetto di riparazione di maggiore entità, dell'autorizzazione ETSO o di qualsiasi ulteriore approvazione da rilasciare a norma dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012;

ii) incluse nelle specifiche di certificazione di cui al punto 21.A.90B o 21.A.431B dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012, se pertinenti.

e) In deroga alla lettera d), il proprietario o l'impresa che gestisce il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile può discostarsi dalle istruzioni di cui alla lettera d), punto 2), e proporre intervalli di tempo ampliati nell'AMP, sulla base di dati ottenuti da revisioni sufficienti effettuate conformemente alla lettera h). L'approvazione indiretta non è consentita per l'ampliamento degli intervalli tra gli interventi connessi alla sicurezza. Il proprietario o l'impresa che gestisce il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile può proporre ulteriori istruzioni nell'AMP.

f) L'AMP deve descrivere dettagliatamente tutti gli interventi di manutenzione da eseguire, indicandone la frequenza, ed eventuali interventi specifici legati al tipo e alla specificità delle operazioni.

g) Per gli aeromobili complessi a motore, quando l'AMP è basato su una logica MSG o sul controllo delle condizioni, l'AMP deve comprendere un programma di affidabilità.

h) L'AMP deve essere sottoposto a revisioni periodiche e, se del caso, a modifiche. Le revisioni devono garantire la costante validità e l'aggiornamento dell'AMP alla luce dell'esperienza operativa e delle istruzioni dell'autorità competente, tenuto conto delle istruzioni di manutenzione, nuove o modificate, emanate dai titolari del certificato di omologazione e del certificato di omologazione supplementare nonché da qualsiasi altra impresa che pubblichi tali dati conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012.»;

8) il punto M.A.304 è sostituito dal seguente:

#### **«M.A.304 Dati relativi a modifiche e riparazioni**

La persona o l'impresa che ripara un aeromobile o un componente deve valutare i danni. Le modifiche e le riparazioni devono essere effettuate utilizzando, se del caso, i dati seguenti:

a) i dati approvati dall'Agenzia,

b) i dati approvati da un'impresa di progettazione conforme all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012;

c) i dati inclusi nei requisiti di cui al punto 21.A.90B o 21.A.431B dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012.»;

9) il punto M.A.305 è sostituito dal seguente:

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

a) Al termine degli interventi di manutenzione il certificato di riammissione in servizio (CRS) dell'aeromobile di cui al punto M.A.801 o al punto 145.A.50, a seconda dei casi, deve essere inserito nel sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile non appena possibile, e in ogni caso entro 30 giorni dal completamento degli interventi di manutenzione.

- b) Il sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità deve contenere gli elementi seguenti:
1. la data di inserimento, la vita totale di servizio nel parametro pertinente per l'aeromobile, i motori e/o le eliche;
  2. i registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità di cui alle seguenti lettere c) e d), unitamente ai registri dettagliati di manutenzione di cui alla seguente lettera e);
  3. se richiesto al punto M.A.306, il quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile.
- c) I registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile devono includere il rapporto aggiornato su massa e centraggio e lo stato aggiornato per quanto riguarda:
1. AD e misure richieste dall'autorità competente come reazione immediata ad un problema di sicurezza;
  2. modifiche e riparazioni;
  3. conformità all'AMP;
  4. interventi di manutenzione differiti e correzione di difetti differita.
- d) I registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile devono includere lo stato aggiornato specifico per i componenti di:
1. parti a vita limitata, compresa la vita accumulata da ciascuna parte interessata rispetto al parametro di limitazione di aeronavigabilità applicabile; e
  2. componenti con limite temporale di utilizzo, compresa la vita accumulata dai componenti interessati nel parametro applicabile, dall'ultimo completamento della manutenzione programmata, come specificato nell'AMP.
- e) Il proprietario o l'operatore predispone un sistema per conservare i documenti e i dati seguenti in una forma accettabile per l'autorità competente e per i periodi specificati di seguito:
1. quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile: il quaderno tecnico o altri dati equivalenti in termini di portata e di dettaglio, relativi ai 36 mesi che precedono l'ultimo inserimento;
  2. il CRS e i registri dettagliati di manutenzione:
    - i) che dimostrano la conformità alle AD e alle misure richieste dall'autorità competente come reazione immediata a un problema di sicurezza, applicabili all'aeromobile, ai motori, alle eliche e ai componenti ivi installati, a seconda dei casi, fintantoché le informazioni ivi contenute non siano sostituite da nuove informazioni equivalenti in termini di portata e di dettaglio, ma relative ad un periodo non inferiore a 36 mesi;
    - ii) che dimostrano la conformità ai dati applicabili in conformità del punto M.A.304 per modifiche e riparazioni in corso sull'aeromobile, i motori, le eliche e tutti i componenti soggetti a limitazioni di aeronavigabilità; e
    - iii) che riguardano tutti gli interventi di manutenzione programmata o altri interventi di manutenzione necessari per il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, dei motori, delle eliche, a seconda dei casi, fintantoché le informazioni ivi contenute non siano sostituite da nuove informazioni equivalenti in termini di portata e di dettaglio, ma relative ad un periodo non inferiore a 36 mesi;
  3. dati specifici relativi a determinati componenti:
    - i) un registro dell'utilizzo per ciascuna parte a vita limitata, che funge da base per determinare lo stato aggiornato di conformità alle limitazioni di aeronavigabilità;
    - ii) il CRS e i registri di manutenzione dettagliati per l'ultima esecuzione di interventi di manutenzione programmata e successivi interventi di manutenzione non programmata di tutte le parti a vita limitata e di tutti i componenti con limite temporale di utilizzo fintantoché la manutenzione programmata sia stata sostituita da un'altra manutenzione programmata di portata e di dettaglio equivalenti, ma relativa ad un periodo non inferiore a 36 mesi;
    - iii) il CRS e la dichiarazione di accettazione del proprietario per tutti i componenti installati su un aeromobile ELA2 privi di modulo 1 AESA in conformità all'allegato I (parte 21), punto 21.A.307, lettera c), del regolamento (UE) n. 748/2012 ma relativi ad un periodo non inferiore a 36 mesi.
  4. Periodi di conservazione dei registri quando l'aeromobile è ritirato in modo definitivo dal servizio:
    - i) i dati richiesti al punto M.A.305, lettera b), punto 1) in relazione all'aeromobile, ai motori e alle eliche devono essere conservati per almeno 12 mesi;

- ii) l'ultimo stato e gli ultimi rapporti effettivi di cui al punto M.A.305, lettere c) e d), devono essere conservati per almeno 12 mesi; e
  - iii) i CRS e i registri dettagliati di manutenzione più recenti di cui al punto M.A.305, lettera e), punto 2) ii) e punto 3) i), devono essere conservati per almeno 12 mesi.
- f) La persona o l'impresa responsabile della gestione degli interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità di cui al punto M.A.201 deve soddisfare i requisiti relativi al sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e presentare i registri, su richiesta, all'autorità competente.
- g) Tutte le informazioni inserite nel sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile devono essere chiare ed accurate. Nel caso in cui sia necessario rettificare un'informazione inserita, la correzione dovrà essere realizzata in modo tale che l'informazione iniziale resti chiaramente visibile.»
- 10) al punto M.A.306, lettera a), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:
- «a) Oltre ai requisiti di cui al punto M.A.305, per le operazioni CAT, per le operazioni commerciali specializzate e per le operazioni commerciali ATO o DTO, l'operatore deve utilizzare un quaderno tecnico di bordo contenente le seguenti informazioni per ciascun aeromobile:»;
- 11) al punto M.A.306, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) La versione iniziale del quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile deve essere approvata dall'autorità competente conformemente all'allegato V quater (parte CAMO), punto CAMO.A.105 o all'allegato V quinquies (parte CAO), punto CAO.1, punto 1), a seconda dei casi. Qualsiasi successiva modifica di tale quaderno tecnico deve essere gestita in conformità al punto CAMO.A.300, lettera c) o CAO.A.025, lettera c)»;
- 12) al punto M.A.306, la lettera c) è soppressa;
- 13) il punto M.A.307 è sostituito dal seguente:
- a) Quando un aeromobile è trasferito in modo definitivo da un proprietario o da un operatore a un altro, il proprietario o l'operatore che opera il trasferimento provvede affinché anche i registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità di cui al punto M.A.305 e, se applicabile, il quaderno tecnico di bordo di cui al punto M.A.306 siano trasferiti.
  - b) Quando il proprietario affida mediante contratto la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ad una CAMO o a una CAO, il proprietario deve garantire che i registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità di cui al punto M.A.305 siano trasferiti a tale impresa contraente.
  - c) I periodi di conservazione dei registri di cui al punto M.A.305, lettera e), devono continuare ad applicarsi al nuovo proprietario, operatore, alla nuova CAMO o CAO.»;
- 14) al punto M.A.403, la lettera d) è sostituita dalla seguente:
- «d) Qualsiasi difetto non corretto prima del volo deve essere registrato nel sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile di cui al punto M.A.305 o, se del caso, nel quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile di cui al punto M.A.306.»;
- 15) al punto M.A.501, lettera a), il punto 1) è sostituito dal seguente:
- «1) componenti in condizioni soddisfacenti, riammessi in servizio tramite modulo 1 AESA o equivalente e contrassegnati in conformità all'allegato I (parte 21), capitolo Q, del regolamento (UE) n. 748/2012, salvo altrimenti specificato all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 o al presente allegato (parte M), o all'allegato V quinquies (parte CAO)»;
- 16) al punto M.A.501, lettera a), il punto 3) è sostituito dal seguente:
- «3) componenti classificati come non recuperabili in quanto sono giunti al limite di vita obbligatorio o presentano un difetto irreparabile»;
- 17) il punto M.A.502 è sostituito dal seguente:

#### «M.A.502 Manutenzione dei componenti

- a) La manutenzione dei componenti deve essere effettuata da imprese di manutenzione approvate in conformità al capitolo F del presente allegato, o all'allegato II (Parte 145), o all'allegato V quinquies (Parte-CAO), a seconda dei casi.

- b) In deroga alla lettera a), se un componente è installato sull'aeromobile, la manutenzione di tale componente può essere effettuata da un'impresa di manutenzione dell'aeromobile approvata in conformità al capitolo F del presente allegato, o all'allegato II (Parte 145), o all'allegato V quinquies (Parte CAO), o dal personale autorizzato a certificare di cui al punto M.A.801, lettera b), punto 2). Tale manutenzione deve essere eseguita conformemente ai dati di manutenzione dell'aeromobile o ai dati di manutenzione dei componenti, previo accordo dell'autorità competente. L'impresa di manutenzione dell'aeromobile o il personale autorizzato a certificare può temporaneamente rimuovere il componente per effettuare la manutenzione se necessario a consentire un migliore accesso al componente, a meno che la rimozione non renda necessaria un'ulteriore manutenzione. La manutenzione dei componenti effettuata conformemente al presente punto non è valida ai fini del rilascio del modulo 1 AESA ed è soggetta ai requisiti per la rimessa in servizio dell'aeromobile di cui al punto M.A.801.
- c) In deroga alla lettera a), se un componente è installato sul motore o sull'unità di potenza ausiliaria (*auxiliary power unit*, APU), la manutenzione di tale componente può essere effettuata da un'impresa di manutenzione del motore approvata in conformità al capitolo F del presente allegato, o all'allegato II (parte 145), o all'allegato V quinquies (parte CAO). Tale manutenzione deve essere eseguita conformemente ai dati di manutenzione dell'aeromobile o ai dati di manutenzione dei componenti, previo accordo dell'autorità competente. L'impresa di manutenzione di classe B può temporaneamente rimuovere il componente per effettuare la manutenzione se necessario a consentire un migliore accesso al componente, a meno che la rimozione non renda necessaria un'ulteriore manutenzione.

Le precedenti lettere da a) a c) non si applicano ai componenti di cui all'allegato I (parte 21), punto 21.A.307, lettera c), del regolamento (UE) n. 748/2012.

- d) La manutenzione dei componenti di cui all'allegato I (parte 21), punto 21.A.307, lettera c) del regolamento (UE) n. 748/2012, qualora il componente sia installato sull'aeromobile o sia temporaneamente rimosso per migliorare l'accesso, deve essere eseguita da un'impresa di manutenzione dell'aeromobile approvata in conformità al capitolo F del presente allegato, o all'allegato II (parte 145), o all'allegato V quinquies (parte CAO), a seconda del caso, dal personale autorizzato a certificare di cui al punto M.A.801, lettera b), punto 2) o dal pilota-proprietario di cui al punto M.A.801, lettera b), punto 3). La manutenzione dei componenti effettuata conformemente al presente punto non è valida ai fini del rilascio del modulo 1 AESA ed è soggetta ai requisiti per la rimessa in servizio dell'aeromobile di cui al punto M.A.801.»;

18) il punto M.A.503 è sostituito dal seguente:

**«M.A.503 Parti a vita limitata e componenti con limite temporale di utilizzo**

- a) Le parti a vita limitata e i componenti con limite temporale di utilizzo non devono superare la limitazione approvata come specificato nell'AMP e nelle AD, ad eccezione di quanto previsto al punto M.A.504, lettera c).
- b) Una volta scaduta la limitazione approvata, il componente deve essere rimosso dall'aeromobile per la manutenzione o per lo smaltimento nel caso di parti a vita limitata.»;

19) al punto M.A.504, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

- «b) I componenti non recuperabili devono essere esclusi dal sistema di fornitura dei componenti, a meno che non sia stato esteso il limite di vita obbligatorio o non sia stata approvata una soluzione di riparazione in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012.»;

20) al punto M.A.603, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

- «a) Un'impresa che svolge le attività che rientrano nel presente capitolo può esercitare dette attività solo previa approvazione dell'autorità competente. A tal fine l'autorità competente utilizza il modello riportato nell'appendice V.
- b) L'entità delle attività soggette ad approvazione è specificata nel manuale dell'impresa di manutenzione di cui al punto M.A.604. Le classi e le abilitazioni da utilizzare per l'approvazione delle imprese di manutenzione sono indicate nell'appendice IV della presente parte.»;

21) al punto M.A.604, lettera a), il punto 1) è sostituito dal seguente:

- «1. una dichiarazione firmata dal dirigente responsabile nominato in conformità del punto M.A.606, lettera a), attestante che l'impresa svolgerà sempre le proprie attività conformemente ai requisiti del presente allegato (parte M) o dell'allegato V ter (parte ML), a seconda dei casi, e al manuale;»;

22) al punto M.A.606, la lettera i) è sostituita dalla seguente:

- «i) Se l'impresa effettua revisioni dell'aeronavigabilità e rilascia il certificato corrispondente per aeromobili ELA1 non utilizzati in operazioni commerciali in conformità all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.901, il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità da essa impiegato è qualificato e autorizzato in conformità all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.904.»;

23) al punto M.A.606, la lettera j) è soppressa;

24) al punto M.A.607, lettera a), il punto 1 è sostituito dal seguente:

- «1. il personale autorizzato a certificare è in grado di dimostrare di soddisfare i requisiti di cui all'allegato III (Parte 66), punto 66.A.20, lettera b), oppure, quando richiesto da tale allegato, i requisiti della normativa dello Stato membro;»

25) il punto M.A.609 è sostituito dal seguente:

#### **«M.A.609 Dati di manutenzione**

L'impresa di manutenzione deve conservare i dati di manutenzione applicabili specificati al punto M.A.401 del presente allegato o al punto ML.A.401 dell'allegato V ter (Parte ML), a seconda dei casi, e utilizzarli nell'esecuzione degli interventi di manutenzione, comprese le modifiche e le riparazioni. Tuttavia, nel caso di dati di manutenzione forniti dal cliente, l'impresa deve conservare e utilizzare tali dati solo quando la manutenzione è in corso.»;

26) i punti M.A.611, M.A.612 e M.A.613 sono sostituiti dai seguenti:

#### **«M.A.611 Standard di manutenzione**

Tutti gli interventi di manutenzione devono essere effettuati conformemente ai requisiti del presente allegato, capitolo D, sezione A, o ai requisiti dell'allegato V ter (parte ML), capitolo D, sezione A, come indicato all'articolo 3, paragrafo 1.

#### **M.A.612 Certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile**

Al completamento di tutti gli interventi di manutenzione dell'aeromobile richiesti in conformità al presente capitolo è rilasciato un CRS dell'aeromobile in conformità al punto M.A.801 del presente allegato o al punto ML.A.801 dell'allegato V ter (parte ML), come indicato all'articolo 3, paragrafo 1.

#### **M.A.613 Certificato di riammissione in servizio del componente**

- a) Al completamento di tutti gli interventi di manutenzione del componente richiesti in conformità al presente capitolo è rilasciato un CRS del componente in conformità al punto M.A.802 del presente allegato o al punto ML.A.802 dell'allegato V ter (parte ML), a seconda dei casi. Deve essere rilasciato un modulo 1 AESA, eccetto per i componenti sottoposti a manutenzione in conformità al punto M.A.502, lettera b) o d), per i componenti fabbricati in conformità al punto M.A.603, lettera c), del presente allegato e per i componenti per i quali l'allegato V ter (Parte ML), punto ML.A.502, dispone altrimenti.
- b) Il CRS di un componente, modulo 1 AESA, può essere generato da un sistema informatico.»;

27) al punto M.A.614, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

- «b) L'impresa di manutenzione approvata deve fornire una copia di ciascun CRS al proprietario o all'operatore dell'aeromobile, unitamente a una copia dei registri dettagliati di manutenzione relativi agli interventi eseguiti e necessari per dimostrare la conformità al punto M.A.305.»;

28) il punto M.A.615 è sostituito dal seguente:

#### **«M.A.615 Attribuzioni dell'impresa**

L'impresa di manutenzione approvata in conformità del capitolo F, sezione A, del presente allegato può:

- a) eseguire la manutenzione degli aeromobili e/o dei componenti per i quali essa è approvata, nelle sedi identificate nel certificato di approvazione e nel manuale dell'impresa di manutenzione;
- b) organizzare la prestazione di servizi specializzati sotto la supervisione dell'impresa di manutenzione presso un'altra impresa debitamente qualificata, come descritto nel manuale dell'impresa di manutenzione;



- c) eseguire la manutenzione degli aeromobili o dei componenti per i quali essa è approvata in qualsiasi sede, qualora la necessità di tale manutenzione sia dovuta o all'inefficienza dell'aeromobile o all'esigenza di supportare una manutenzione occasionale, nel rispetto delle condizioni specificate nel manuale dell'impresa di manutenzione;
- d) rilasciare i certificati di riammissione in servizio al completamento della manutenzione, in conformità al punto M.A.612 o M.A.613 del presente allegato;
- e) se approvata specificamente a tal fine per aeromobili ELA1 non utilizzati in operazioni commerciali, effettuare revisioni dell'aeronavigabilità e rilasciare il corrispondente certificato di revisione dell'aeronavigabilità in conformità alle condizioni di cui al punto ML.A.903 dell'allegato V ter (parte ML).

L'impresa può eseguire solo la manutenzione degli aeromobili o dei componenti per i quali essa è approvata quando sono disponibili tutte le strutture, tutti gli equipaggiamenti, gli attrezzi, i materiali, i dati di manutenzione ed il personale autorizzato a certificare necessari.»;

29) al punto M.A.619, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

- «a) Un rilievo di livello 1 è un rilievo di significativa non conformità ai requisiti di cui al presente allegato e all'allegato V ter (parte ML) che riduce il livello di sicurezza e costituisce un serio pericolo per la sicurezza del volo.
- b) Un rilievo di livello 2 è un rilievo di non conformità ai requisiti di cui al presente allegato e all'allegato V ter (parte ML) che può ridurre il livello di sicurezza e può costituire un pericolo per la sicurezza del volo.»;

30) il punto M.A.801 è sostituito dal seguente:

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

- a) Fatta eccezione per gli aeromobili riammessi in servizio da un'impresa di manutenzione approvata ai sensi dell'allegato II (parte 145), il CRS deve essere rilasciato in conformità a quanto disposto nel presente capitolo.
- b) Nessun aeromobile è riammesso in servizio finché non è stato rilasciato un CRS dopo la corretta esecuzione di tutti gli interventi di manutenzione ordinati. Il CRS è rilasciato dal personale autorizzato a certificare dell'impresa di manutenzione approvata in conformità al capitolo F del presente allegato o all'allegato V quinquies (parte-CAO), ad eccezione degli interventi di manutenzione diversi dagli interventi complessi di manutenzione elencati nell'appendice VII del presente allegato, per i quali il CRS è rilasciato, in alternativa:
  - 1. da personale autorizzato a certificare indipendente, che opera nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 5 del presente regolamento;
  - 2. dal pilota-proprietario che opera in conformità al punto M.A.803 del presente allegato.
- c) In deroga alla lettera b), in caso di situazioni impreviste, quando un aeromobile si trova in uno scalo non servito da imprese di manutenzione approvate ai sensi del presente allegato, dell'allegato II (parte 145) o dell'allegato V quinquies (parte CAO), né da personale autorizzato a certificare indipendente, il proprietario può autorizzare qualsiasi persona con un'esperienza adeguata di manutenzione non inferiore a 3 anni e in possesso di una licenza valida di manutenzione conforme all'allegato 1 dell'ICAO per il tipo di aeromobile che richiede una certificazione o un'autorizzazione del personale autorizzato a certificare, valida per le attività che richiedono una certificazione rilasciata da un'impresa di manutenzione approvata ai sensi dell'allegato 6 dell'ICAO, ad effettuare la manutenzione dell'aeromobile in conformità agli standard di cui al capitolo D del presente allegato e la riammissione in servizio dell'aeromobile. In tal caso il proprietario deve:
  - 1. ottenere e conservare nei registri dell'aeromobile informazioni dettagliate degli interventi di manutenzione effettuati e delle qualifiche in possesso della persona che rilascia il CRS;
  - 2. garantire che gli interventi di manutenzione così effettuati siano successivamente verificati e che sia rilasciato un nuovo CRS da una persona debitamente autorizzata di cui alla lettera b) o da un'impresa approvata ai sensi del capitolo F del presente allegato, dell'allegato II (parte 145) o dell'allegato V quinquies (parte CAO), alla prima occasione e in ogni caso entro sette giorni di calendario dal rilascio di un CRS da parte della persona autorizzata dal proprietario;
  - 3. informare l'impresa responsabile della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, se incaricata tramite contratto, o l'autorità competente in assenza di detto contratto, entro sette giorni dalla concessione della suddetta autorizzazione.

- d) Quando la riammissione in servizio è effettuata in conformità alla lettera b), punto 2), il personale autorizzato a certificare può essere assistito, nell'esecuzione degli interventi di manutenzione, da una o più persone poste sotto il suo controllo diretto e continuo.
- e) Il CRS deve indicare almeno:
1. informazioni di base sulla manutenzione eseguita;
  2. la data in cui è stata completata la manutenzione;
  3. l'identità dell'impresa o della persona che rilascia il CRS, compresi, in alternativa:
    - i) il riferimento dell'approvazione dell'impresa di manutenzione e del personale autorizzato a certificare che rilascia il CRS;
    - ii) nel caso di cui alla lettera b), punto 2), l'identità e, se del caso, il numero di licenza del personale autorizzato a certificare che rilascia il CRS;
  4. le eventuali limitazioni relative all'aeronavigabilità o alle operazioni.
- f) In deroga alla lettera b), e fatte salve le disposizioni della lettera g), quando la manutenzione necessaria non può essere completata, è possibile rilasciare un CRS con le limitazioni approvate per l'aeromobile. In tal caso il certificato deve indicare che la manutenzione non ha potuto essere completata e specificare le limitazioni relative all'aeronavigabilità e alle operazioni eventualmente applicabili, nell'ambito delle informazioni di cui alla lettera e), punto 4).
- g) Il CRS non può essere rilasciato in caso di non conformità note che costituiscono un pericolo per la sicurezza del volo.»;
- 31) il punto M.A.802 è sostituito dal seguente:

**«M.A.802 Certificato di riammissione in servizio del componente**

- a) Fatta eccezione per gli aeromobili riammessi in servizio da un'impresa di manutenzione approvata ai sensi dell'allegato II (parte 145), il CRS deve essere rilasciato al completamento di qualsiasi intervento di manutenzione eseguito su un componente dell'aeromobile in conformità al punto M.A.502.
- b) Il certificato di riammissione in servizio identificato come modulo 1 dell'AESA costituisce il CRS del componente, tranne quando la manutenzione del componente dell'aeromobile è stata eseguita conformemente al punto M.A.502, lettera b) o lettera d), nel qual caso la manutenzione è soggetta a procedure di riammissione in servizio dell'aeromobile in conformità al punto M.A.801.»;
- 32) al punto M.A.803, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) Per gli aeromobili non complessi a motore con MTOM uguale o inferiore a 2 730 kg, non utilizzati in operazioni CAT, in operazioni commerciali specializzate o in operazioni commerciali da parte di ATO o DTO, il pilota-proprietario può rilasciare un CRS dopo aver effettuato una manutenzione limitata del pilota-proprietario come specificato nell'appendice VIII del presente allegato.»;
- 33) al punto M.A.803, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Il CRS deve essere inserito nel sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e deve contenere le informazioni di base sulla manutenzione eseguita, i dati di manutenzione utilizzati, la data in cui è stata completata la manutenzione nonché l'identità, la firma e il numero di licenza del pilota-proprietario che rilascia tale certificato.»;

- 34) il punto M.A.901 è sostituito dal seguente:

**«M.A.901 Revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile**

Per garantire la validità del certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile si deve provvedere a una revisione periodica dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e dei suoi registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità.

- a) Il certificato di revisione dell'aeronavigabilità è rilasciato in conformità all'appendice III (modulo 15a o 15b AESA) del presente allegato, al completamento di una revisione soddisfacente dell'aeronavigabilità. Il certificato di revisione dell'aeronavigabilità è valido un anno.
- b) Un aeromobile in ambiente controllato è un aeromobile che, nei 12 mesi precedenti:
1. è stato oggetto di una gestione continua dell'aeronavigabilità da parte di un'unica CAMO o CAO;

2. è stato sottoposto a manutenzione da parte di un'impresa di manutenzione approvata in conformità al capitolo F del presente allegato, all'allegato II (parte 145) o all'allegato V quinquies (parte CAO), compresi i casi in cui sono eseguiti gli interventi di manutenzione di cui al punto M.A.803, lettera b), e l'aeromobile è riammesso in servizio in conformità del punto M.A.810, lettera b), punto 1) o 2), del presente allegato.
- c) Per tutti gli aeromobili utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, e gli aeromobili con MTOM superiore a 2 730 kg in ambiente controllato, l'impresa di cui alla lettera b), punto 1), che gestisce il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile può, in conformità al punto CAMO.A.125 e al punto CAO.A.95, lettera c), punto 1) e fatta salva la conformità alla lettera j):
1. rilasciare un certificato di revisione dell'aeronavigabilità in conformità al punto M.A.901;
  2. prorogare al massimo due volte la validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità che ha rilasciato, ogni volta per un periodo di un anno, se l'aeromobile interessato è rimasto all'interno di un ambiente controllato.
- d) Il certificato di revisione dell'aeronavigabilità deve essere rilasciato dall'autorità competente a seguito di una valutazione soddisfacente, su raccomandazione di una CAMO o di una CAO, inviata unitamente alla domanda del proprietario o dell'operatore per tutti gli aeromobili utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 e per aeromobili con MTOM superiore a 2 730 kg, che soddisfano le seguenti condizioni alternative:
1. non si trovano in un ambiente controllato;
  2. il mantenimento dell'aeronavigabilità di detti aeromobili è gestito da un'impresa che non ha l'attribuzione per effettuare revisioni dell'aeronavigabilità.
- La raccomandazione di cui al primo paragrafo deve essere basata su una revisione dell'aeronavigabilità eseguita in conformità al punto M.A.901.
- e) Per gli aeromobili non utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 e per gli aeromobili con MTOM uguale o inferiore a 2 730 kg, qualsiasi CAMO o CAO scelta dal proprietario o dall'operatore può, conformemente al punto CAMO.A.125 o CAO.A.095 e fatta salva la lettera j):
1. rilasciare un certificato di revisione dell'aeronavigabilità in conformità al punto M.A.901;
  2. prorogare al massimo due volte la validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità che ha rilasciato, ogni volta per un periodo di un anno, se l'aeromobile è rimasto all'interno di un ambiente controllato da essa gestito.
- f) In deroga al punto M.A.901, lettera c), punto 2) e lettera e), punto 2), per gli aeromobili che si trovano in ambiente controllato l'impresa di cui alla lettera b), punto 1) che gestisce il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, fatta salva la conformità alla lettera j), può prorogare al massimo due volte, per un periodo di un anno ogni volta, la validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità rilasciato dall'autorità competente o da un'altra CAMO o CAO.
- g) Ogni volta che le circostanze indicano la presenza di un potenziale rischio per la sicurezza aerea, l'autorità competente effettua essa stessa la revisione dell'aeronavigabilità e rilascia il relativo certificato.
- h) Fatta salva la lettera g), l'autorità competente può effettuare essa stessa la revisione dell'aeronavigabilità e rilasciare il relativo certificato nei seguenti casi:
1. quando il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile è gestito da una CAMO o da una CAO con sede principale di attività in un paese terzo;
  2. per gli altri aeromobili con MTOM uguale o inferiore a 2 730 kg, su richiesta del proprietario.
- i) Se l'autorità competente rilascia essa stessa il certificato di revisione dell'aeronavigabilità in conformità alla lettera g) o h) o dopo aver valutato la raccomandazione conformemente al punto M.B.901, il proprietario o l'operatore dell'aeromobile, se necessario a tali scopi, deve fornire all'autorità competente:
1. la documentazione richiesta dall'autorità competente;
  2. un alloggio idoneo nella sede appropriata per il proprio personale;
  3. il supporto del personale autorizzato a certificare.
- j) Il certificato di revisione dell'aeronavigabilità non può essere rilasciato né prorogato se esistono prove o indicazioni del fatto che l'aeromobile non sia navigabile.

- k) La revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile deve includere un'analisi completamente documentata dei registri dell'aeromobile attestante il rispetto dei seguenti requisiti:
1. le ore di volo e i relativi cicli di volo della cellula, del motore e dell'elica sono stati correttamente registrati;
  2. il manuale di volo è adeguato alla configurazione dell'aeromobile e riflette lo stato di revisione più recente;
  3. tutti gli interventi di manutenzione previsti per l'aeromobile secondo l'AMP approvato sono stati eseguiti;
  4. tutti i difetti conosciuti sono stati corretti o, eventualmente, la correzione è stata differita in maniera controllata nel rispetto del punto M.A.403;
  5. tutte le AD applicabili sono state applicate e correttamente registrate;
  6. tutte le modifiche e riparazioni eseguite sull'aeromobile sono state registrate e sono conformi al punto M.A.304;
  7. tutte le parti a vita limitata e i componenti con limite temporale di utilizzo installati sull'aeromobile sono correttamente identificati, registrati e non hanno superato la loro limitazione;
  8. tutti gli interventi di manutenzione sono stati eseguiti conformemente al presente allegato;
  9. la più recente dichiarazione su massa e centraggio rispecchia la configurazione più recente dell'aeromobile ed è valida;
  10. l'aeromobile è conforme alla revisione più recente del suo progetto di tipo approvata dall'Agenzia;
  11. se richiesto, l'aeromobile dispone di un certificato acustico corrispondente alla configurazione più recente dell'aeromobile conformemente all'allegato I (Parte 21), capitolo I, del regolamento (UE) n. 748/2012.
- l) La revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile deve includere un controllo fisico dell'aeromobile. A tal fine, il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità non adeguatamente qualificato in conformità all'allegato III (Parte 66) deve essere assistito da personale adeguatamente qualificato.
- m) Mediante il controllo fisico dell'aeromobile, il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità deve assicurare che:
1. tutti i contrassegni e le targhette richiesti siano installati correttamente;
  2. l'aeromobile sia conforme al manuale di volo approvato;
  3. la configurazione dell'aeromobile sia conforme alla documentazione approvata;
  4. non vi sia alcun difetto evidente che non sia già stato corretto in conformità al punto M.A.403;
  5. non si possano riscontrare incongruenze tra l'aeromobile e l'analisi documentata dei registri di cui alla lettera k).
- n) In deroga alla lettera a), la revisione dell'aeronavigabilità può essere anticipata di un periodo massimo di 90 giorni, senza interruzione dello schema di revisione, per consentire che il controllo fisico sia eseguito durante un intervento di manutenzione.
- o) Il certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo 15b AESA) o la raccomandazione per il rilascio del certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo 15a AESA) di cui all'appendice III del presente allegato possono essere rilasciati unicamente:
1. dal personale autorizzato addetto alla revisione dell'aeronavigabilità per conto dell'impresa approvata;
  2. se la revisione dell'aeronavigabilità è stata effettuata integralmente.
- p) Una copia del certificato di revisione dell'aeronavigabilità di un aeromobile, rilasciato o prorogato, deve essere inviata allo Stato membro di registrazione di quell'aeromobile entro 10 giorni.
- q) Le operazioni di revisione dell'aeronavigabilità non possono essere oggetto di subappalto.
- r) Nel caso in cui l'esito della revisione dell'aeronavigabilità sia inconcludente, l'impresa che ha effettuato la revisione ne informa l'autorità competente non appena possibile e in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui l'impresa identifica il motivo per cui la revisione dell'aeronavigabilità è inconcludente.
- s) Il certificato di revisione dell'aeronavigabilità non è rilasciato prima della risoluzione di tutti i rilievi.»;

35) al punto M.A.902, il punto 5 della lettera b) è sostituito dal seguente:

«5. una modifica o una riparazione non è conforme al punto M.A.304.»;

36) il punto M.A.904 è sostituito dal seguente:

**«M.A.904 Revisione dell'aeronavigabilità degli aeromobili importati nell'UE**

a) Quando un aeromobile è importato da un paese terzo, o da un sistema normativo nel quale non si applica il regolamento (UE) 2018/1139, e iscritto nel registro di uno Stato membro, il richiedente deve:

1. chiedere all'autorità competente dello Stato membro di registrazione il rilascio di un nuovo certificato di aeronavigabilità in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012;
2. far eseguire, per gli aeromobili non nuovi, una revisione dell'aeronavigabilità conformemente al punto M.A.901;
3. far eseguire tutti gli interventi di manutenzione necessari per assicurare la conformità all'AMP di cui al punto M.A.302.

b) Una volta accertata la conformità dell'aeromobile ai requisiti pertinenti, l'impresa che effettua la revisione dell'aeronavigabilità deve trasmettere all'autorità competente dello Stato membro di registrazione una raccomandazione documentata per il rilascio del certificato di revisione dell'aeronavigabilità.

c) Il proprietario dell'aeromobile deve consentire all'autorità competente dello Stato membro di registrazione di accedere all'aeromobile a fini di controllo.

d) L'autorità competente dello Stato membro di registrazione rilascia un certificato di aeronavigabilità, dopo aver accertato che l'aeromobile è conforme ai requisiti dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012.

e) Tale autorità competente dello Stato membro rilascia anche il certificato di revisione dell'aeronavigabilità. Il certificato è valido un anno, a meno che l'autorità competente non decida di ridurre il periodo di validità per motivi di sicurezza aerea.»;

37) al punto M.A.905, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) Un rilievo di livello 1 è un rilievo di significativa non conformità ai requisiti di cui al presente allegato che riduce il livello di sicurezza e costituisce un serio pericolo per la sicurezza del volo.

b) Un rilievo di livello 2 è un rilievo di non conformità ai requisiti di cui al presente allegato che può ridurre il livello di sicurezza e può costituire un pericolo per la sicurezza del volo.»;

38) è inserito il seguente punto M.B.103:

**«M.B.103 Rilievi e misure di esecuzione - persone**

Se, durante la sorveglianza o con altri mezzi, l'autorità competente responsabile della sorveglianza in conformità al presente allegato riscontra una non conformità ai requisiti applicabili di cui al regolamento (UE) 2018/1139 da parte di una persona titolare di una licenza, di un certificato, di un'abilitazione o di un attestato rilasciato a norma del regolamento (UE) 2018/1139, l'autorità competente che ha individuato la non conformità adotta tutte le misure di esecuzione necessarie per impedire il persistere di tale non conformità.»;

39) il punto M.B.104 è sostituito dal seguente:

**«M.B.104 Conservazione dei registri**

a) Le autorità competenti devono istituire un sistema di conservazione dei registri che consenta un'adeguata rintracciabilità dell'iter di rilascio, rinnovo, modifica, sospensione o revoca di ogni certificato.

b) I registri relativi alla sorveglianza delle imprese approvate in conformità al presente allegato devono comprendere, come minimo, quanto segue:

1. la domanda di approvazione dell'impresa;
2. il certificato di approvazione dell'impresa, incluse le eventuali modifiche;
3. una copia del programma degli audit con l'elenco delle date previste per il loro svolgimento e le date effettive di svolgimento;
4. i registri relativi alla sorveglianza continua da parte dell'autorità competente, inclusi quelli relativi agli audit;
5. copie di tutta la corrispondenza attinente;

6. informazioni dettagliate sulle misure di esenzione e di esecuzione;
  7. resoconti di altre autorità competenti riguardanti la sorveglianza dell'impresa;
  8. manuale dell'impresa e relative modifiche;
  9. copia di eventuali altri documenti direttamente approvati dall'autorità competente.
- c) I registri di cui alla lettera b) devono essere conservati per almeno cinque anni.
- d) I registri relativi alla sorveglianza di ogni aeromobile devono comprendere almeno una copia di quanto segue:
1. certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile;
  2. certificati di revisione dell'aeronavigabilità;
  3. raccomandazioni di revisione dell'aeronavigabilità emesse da imprese approvate di cui alla parte CAO o alla parte CAMO;
  4. rapporti sulle revisioni di aeronavigabilità eseguite direttamente dall'autorità competente;
  5. tutta la corrispondenza pertinente in relazione all'aeromobile;
  6. informazioni dettagliate su tutte le misure di esenzione e di esecuzione;
  7. tutti i documenti approvati dall'autorità competente ai sensi del presente allegato o dell'allegato II (parte ARO) del regolamento (UE) n. 965/2012.
- e) I registri di cui alla lettera d) devono essere conservati per i due anni successivi al ritiro definitivo dell'aeromobile dal servizio.
- f) Tutti i registri devono essere resi disponibili su richiesta di un altro Stato membro o dell'Agenzia.»
- 40) il punto M.B.201 è sostituito dal seguente:

**«M.B.201 Responsabilità**

Le autorità competenti, come specificato al punto M.1, sono responsabili dello svolgimento di audit, ispezioni e indagini tese alla verifica della conformità ai requisiti del presente allegato.»;

- 41) è inserito il seguente punto M.B.202:

**«M.B.202 Informazioni all'Agenzia**

- a) L'autorità competente informa immediatamente l'Agenzia qualora si verificano problemi significativi in merito all'attuazione del regolamento (UE) 2018/1139.
- b) L'autorità competente fornisce all'Agenzia informazioni rilevanti dal punto di vista della sicurezza, derivanti dalle segnalazioni di eventi ricevute ai sensi del punto M.A.202.»;

- 42) il punto M.B.301 è sostituito dal seguente:

**«M.B.301 Programma di manutenzione dell'aeromobile**

- a) L'autorità competente deve verificare che l'AMP sia conforme al punto M.A.302.
- b) Ad eccezione dei casi in cui diversamente specificato al punto M.A.302, lettera c), l'AMP e le relative modifiche devono essere direttamente approvati dall'autorità competente. L'autorità competente ha accesso a tutti i dati richiesti al punto M.A.302, lettere d), e) e f).
- c) In caso di approvazione indiretta ai sensi del punto M.A.302, lettera c), l'autorità competente approva la procedura di approvazione dell'AMP della CAO o della CAMO attraverso il manuale di aeronavigabilità dell'impresa di cui ai punti CAO.A.025 e CAMO.A.300.»;

43) è inserito il seguente punto M.B.305:

**«M.B.305 Quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile**

- a) L'autorità competente approva il quaderno tecnico di bordo iniziale dell'aeromobile di cui al punto M.A.306.
- b) Per consentire all'impresa di apportare modifiche al quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile senza la preventiva approvazione dell'autorità competente, l'autorità competente approva la procedura pertinente di cui al punto CAMO.A.300, lettera c), o al punto CAO.A.025, lettera c).»;

44) al punto M.B.602, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

- «b) L'autorità competente deve accertare che le procedure esposte nel manuale dell'impresa di manutenzione siano conformi al capitolo F del presente allegato ed assicurarsi altresì che il dirigente responsabile sottoscriva la dichiarazione d'intenti.
- c) L'autorità competente deve verificare che l'impresa sia conforme ai requisiti di cui al capitolo F del presente allegato.»;

45) al punto M.B.603, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- «a) Se l'impresa di manutenzione è conforme ai punti applicabili del presente allegato, l'autorità competente rilascia al richiedente un certificato di approvazione sul modulo 3 AESA (appendice V del presente allegato), specificando i termini dell'approvazione.»;

46) al punto M.B.604, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- «a) Per ognuna delle imprese di manutenzione approvate in conformità alla sezione B, capitolo F, del presente allegato che si trovano sotto la sua supervisione, l'autorità competente deve tenere ed aggiornare un programma degli audit indicante le date delle visite di audit previste e le date in cui hanno effettivamente avuto luogo.»;

47) al punto M.B.605, la frase introduttiva della lettera a) è sostituita dalla seguente:

- «a) In presenza di non conformità a un requisito di cui al presente allegato o all'allegato V ter (parte ML), riscontrate in sede di audit o in un'altra sede di verifica, l'autorità competente intraprende le seguenti azioni:»;

48) al punto M.B.606, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

- «c) Per eventuali modifiche al manuale dell'impresa di manutenzione:
  - 1. in caso di approvazione diretta delle modifiche in conformità al punto M.A.604, lettera b), l'autorità competente, prima di notificare formalmente l'approvazione all'impresa, verifica che le procedure contenute nel manuale siano conformi al presente allegato;
  - 2. in caso di approvazione indiretta delle modifiche in conformità al punto M.A.604, lettera c), l'autorità competente assicura che:
    - i) le modifiche siano di minore entità;
    - ii) esercita un controllo adeguato sull'approvazione delle modifiche per garantirne la conformità ai requisiti del presente allegato.»;

49) al punto M.B.901, il punto 1 è sostituito dal seguente:

- «1. il personale debitamente qualificato dell'autorità competente deve verificare che la dichiarazione di conformità contenuta nella raccomandazione dimostri che è stata effettuata una revisione integrale dell'aeronavigabilità in conformità al punto M.A.901.»;

50) al punto M.B.902, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

- «a) Nel caso in cui l'autorità competente svolga la revisione dell'aeronavigabilità e rilasci il certificato di revisione dell'aeronavigabilità sul modulo 15a AESA (appendice III del presente allegato), l'autorità competente effettua una revisione dell'aeronavigabilità in conformità al punto M.A.901.

- b) L'autorità competente deve disporre del personale idoneo per la revisione dell'aeronavigabilità.
1. Per tutti gli aeromobili utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 e per gli aeromobili con MTOM superiore a 2 730 kg, il suddetto personale deve:
    - a) avere acquisito almeno cinque anni di esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità;
    - b) avere ottenuto un'apposita licenza in conformità all'allegato III (parte 66) o una qualifica di personale addetto alla manutenzione riconosciuta a livello nazionale adeguata alla categoria di aeromobile (se l'articolo 5, paragrafo 6, si riferisce alle normative nazionali) o un diploma aeronautico o un titolo equivalente;
    - c) avere seguito una formazione riconosciuta sulla manutenzione aeronautica;
    - d) avere occupato una posizione che comporti adeguate responsabilità.Fatte salve le lettere da a) a d), il requisito di cui al punto M.B.902, lettera b), punto 1) b) può essere sostituito da cinque anni di esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità in aggiunta ai requisiti di cui al punto M.B.902, lettera b), punto 1) a).
  2. Per gli aeromobili non utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 e per gli aeromobili con MTOM uguale o inferiore a 2 730 kg, il suddetto personale deve:
    - a) avere acquisito almeno tre anni di esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità;
    - b) avere ottenuto un'apposita licenza in conformità all'allegato III (Parte 66) o una qualifica di personale addetto alla manutenzione riconosciuta a livello nazionale adeguata alla categoria di aeromobile (se l'articolo 5, paragrafo 6, si riferisce alle normative nazionali) o un diploma aeronautico o un titolo equivalente;
    - c) avere seguito una formazione adeguata sulla manutenzione aeronautica;
    - d) avere occupato una posizione che comporti adeguate responsabilità.Fatte salve le lettere da a) a d), il requisito di cui al punto M.B.902, lettera b), punto 2) b) può essere sostituito da quattro anni di esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità in aggiunta ai requisiti di cui al punto M.B.902, lettera b), punto 2) a).»;

51) è aggiunto il seguente punto M.B.904:

**«M.B.904 Scambio di informazioni**

Al ricevimento di una notifica di trasferimento di aeromobile tra gli Stati membri ai sensi del punto M.A.903, l'autorità competente dello Stato membro in cui l'aeromobile è attualmente registrato informa l'autorità competente dello Stato membro in cui l'aeromobile sarà registrato di qualsiasi problema noto dell'aeromobile che sta per essere trasferito. L'autorità competente dello Stato membro in cui l'aeromobile sarà registrato deve garantire che all'autorità competente dello Stato membro in cui l'aeromobile è attualmente registrato sia stato debitamente notificato il trasferimento.»;

52) l'appendice I è sostituita dalla seguente:

*«Appendice I*

**Contratto di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità**

1. Quando un proprietario o un operatore stipula un contratto, in conformità al punto M.A.201, con una CAMO o una CAO relativo all'esecuzione di interventi legati alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, su richiesta dell'autorità competente il proprietario o l'operatore trasmette copia del contratto firmato da entrambe le parti all'autorità competente dello Stato membro di registrazione.
2. Il contratto deve essere stipulato tenendo conto dei requisiti del presente allegato e deve definire gli obblighi dei firmatari relativamente al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile.



3. Nel contratto figurano almeno le seguenti informazioni:
  - il codice di registrazione, il tipo e il numero di serie dell'aeromobile;
  - il nome del proprietario o del locatario registrato, o i dati identificativi della società incluso l'indirizzo,
  - i dati identificativi della CAMO o della CAO con cui è stato concluso il contratto, incluso l'indirizzo, e
  - il tipo di operazione.

4. Il contratto deve contenere la seguente dichiarazione:

«Il proprietario/operatore affida alla CAMO o alla CAO la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, l'elaborazione di un AMP che sarà approvato dall'autorità competente come specificato al punto M.1 e l'organizzazione della manutenzione dell'aeromobile conformemente al suddetto AMP.

In base al presente contratto, entrambi i firmatari si assumono i rispettivi obblighi da esso previsti.

Il proprietario/operatore dichiara, per quanto a sua conoscenza, che tutte le informazioni fornite alla CAMO o alla CAO riguardanti la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile sono e saranno corrette e che l'aeromobile non subirà modifiche senza la preventiva autorizzazione della CAMO o della CAO.

In caso di mancato rispetto del presente contratto da parte di uno dei due firmatari, il presente contratto è nullo. In tal caso il proprietario/operatore avrà la piena responsabilità di ogni intervento relativo al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e il proprietario informerà le autorità competenti dello Stato membro di registrazione entro due settimane in merito al mancato rispetto del contratto.»

5. Quando il proprietario/operatore stipula un contratto con una CAMO o una CAO in conformità al punto M. A.201, gli obblighi delle parti sono così ripartiti:

- 5.1. Obblighi della CAMO o della CAO:

1. accertarsi che il tipo di aeromobile sia compreso nelle sue condizioni di approvazione;
2. rispettare le condizioni relative al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile elencate di seguito:
  - a) elaborare un AMP per l'aeromobile, comprendente eventuali programmi di affidabilità;
  - b) dichiarare (nell'AMP) gli interventi di manutenzione che possono essere effettuati dal pilota-proprietario in conformità al punto M.A.803, lettera c);
  - c) predisporre l'approvazione dell'AMP;
  - d) dopo l'approvazione dell'AMP, fornirne una copia al proprietario/operatore;
  - e) predisporre un'ispezione ponte con il precedente programma di manutenzione dell'aeromobile;
  - f) garantire che tutti gli interventi di manutenzione siano eseguiti da un'impresa di manutenzione approvata;
  - g) predisporre l'applicazione di tutte le AD applicabili;
  - h) garantire che tutti i difetti rilevati durante la manutenzione programmata e le revisioni dell'aeronavigabilità o riferiti dal proprietario siano corretti da un'impresa di manutenzione approvata;
  - i) coordinare la manutenzione programmata, l'applicazione delle AD, la sostituzione delle parti a vita limitata e i requisiti per l'ispezione dei componenti;
  - j) informare il proprietario ogni volta che l'aeromobile deve essere inviato ad un'impresa di manutenzione approvata;
  - k) gestire tutti i registri tecnici;
  - l) archiviare tutti i registri tecnici;

3. predisporre l'approvazione relativa a qualsiasi modifica all'aeromobile in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 prima dell'integrazione di detta modifica;
4. predisporre l'approvazione relativa a qualsiasi riparazione all'aeromobile in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 prima dell'esecuzione di detta riparazione;
5. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione ogniqualvolta il proprietario ometta di presentare l'aeromobile all'impresa di manutenzione approvata come richiesto dall'impresa approvata;
6. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente contratto non sia rispettato;
7. garantire che la revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile sia effettuata quando necessario e che sia rilasciato il relativo certificato di revisione dell'aeronavigabilità o che sia inviata una raccomandazione all'autorità competente dello Stato membro di registrazione;
8. inviare entro 10 giorni una copia di qualsiasi certificato di revisione dell'aeronavigabilità rilasciato o prorogato all'autorità competente dello Stato membro di registrazione;
9. segnalare tutti gli eventi in conformità ai regolamenti applicabili;
10. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente contratto sia denunciato da una delle due parti.

#### 5.2. Obblighi del proprietario/operatore:

1. possedere una conoscenza generale dell'AMP approvato;
  2. possedere una conoscenza generale del presente allegato;
  3. presentare l'aeromobile all'impresa di manutenzione approvata in base agli accordi definiti con la CAMO o la CAO al momento stabilito, secondo la richiesta della CAMO o della CAO;
  4. non modificare l'aeromobile senza previa consultazione della CAMO o della CAO;
  5. informare la CAMO o la CAO in merito a tutti gli interventi di manutenzione straordinaria eseguiti all'insaputa e senza il controllo della CAMO o della CAO;
  6. segnalare tutti i difetti riscontrati durante le operazioni alla CAMO o alla CAO mediante iscrizione nel quaderno dell'aeromobile;
  7. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente contratto sia denunciato da una delle due parti;
  8. informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione e la CAMO o la CAO della vendita dell'aeromobile;
  9. segnalare tutti gli eventi in conformità ai regolamenti applicabili;
  10. informare periodicamente la CAMO o la CAO in merito alle ore di volo dell'aeromobile e a qualsiasi altro dato relativo al suo utilizzo, come concordato con la CAMO o la CAO;
  11. riportare il CRS nei registri, come specificato al punto M.A.803, lettera d), quando si eseguono interventi di manutenzione del pilota-proprietario senza superare i limiti dell'elenco degli interventi di manutenzione, come dichiarato nell'AMP approvato di cui al punto M.A.803, lettera c);
  12. informare la CAMO o la CAO entro 30 giorni dal completamento di ogni intervento di manutenzione del pilota-proprietario, in conformità al punto M.A 305, lettera a).
6. Quando un proprietario/operatore stipula un contratto con una CAMO o una CAO in conformità al punto M. A.201, devono essere chiaramente specificati gli obblighi di ciascuna parte in relazione alla segnalazione di eventi obbligatoria e volontaria in conformità al regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).»;

53) L'appendice II è così modificata:

a) il punto 5 è così modificato:

i) al riquadro 12, il punto x) è sostituito dal seguente:

«x) Per le imprese di manutenzione approvate in conformità all'allegato I (parte M), capitolo F, o all'allegato V quinquies (parte CAO), la dichiarazione del CRS del componente di cui al punto M.A.613 o al punto CAO.A.070, a seconda del caso:

«Certifica che, se non diversamente specificato nel presente riquadro, il lavoro indicato nel riquadro 11 e descritto nel presente riquadro è stato effettuato in conformità ai requisiti di cui all'allegato I (parte M), sezione A, capitolo F o all'allegato V quinquies (parte CAO) del regolamento (UE) n. 1321/2014 e che, in riferimento a tale lavoro, il componente è considerato pronto per la riammissione in servizio. LA PRESENTE DICHIARAZIONE NON COSTITUISCE UNA CERTIFICAZIONE DI RIAMMISSIONE IN CONFORMITÀ ALL'ALLEGATO II (PARTE 145) DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1321/2014.»

Se si stampano i dati da un modulo 1 AESA elettronico, eventuali dati appropriati non adatti ad altri riquadri devono essere inseriti in questo riquadro.»;

ii) il riquadro 14 a è sostituito dal seguente:

*«Riquadro 14a*

Contrassegnare la(e) casella(e) appropriata(e), indicando quali norme si applicano al lavoro completato. Se si contrassegna la casella «altre norme specificate nel riquadro 12», le norme delle altre autorità competenti in materia di aeronavigabilità devono essere indicate nel riquadro 12. Occorre contrassegnare almeno una casella, oppure, se necessario, entrambe.

Per tutti gli interventi di manutenzione svolti da imprese di manutenzione approvate in conformità all'allegato I (parte M), sezione A, capitolo F, o all'allegato V quinquies (parte CAO) del regolamento (UE) n. 1321/2014, occorre contrassegnare la casella «altra norma specificata nel riquadro 12» e inserire nel riquadro 12 la dichiarazione del CRS. In tal caso, la dichiarazione del certificato «se non diversamente specificato nel presente riquadro» si riferisce ai casi seguenti:

- a) casi in cui non è stato possibile completare la manutenzione;
- b) casi in cui la manutenzione non sia stata pienamente conforme allo standard prescritto dall'allegato I (parte M) o dall'allegato V quinquies (parte CAO);
- c) casi in cui la manutenzione è stata eseguita in conformità ad un requisito diverso da quello specificato nell'allegato I (parte M) o nell'allegato V quinquies (parte CAO); in questo caso nel riquadro 12 è indicata la norma nazionale specifica.

Per tutti gli interventi di manutenzione effettuati da imprese di manutenzione approvate in conformità all'allegato II (parte 145), sezione A, del regolamento (UE) n. 1321/2014, la dichiarazione del certificato «se non diversamente specificato nel riquadro 12» si riferisce ai casi seguenti:

- a) casi in cui non è stato possibile completare la manutenzione;
- b) casi in cui la manutenzione non è stata pienamente conforme allo standard prescritto dall'allegato II (parte 145);
- c) casi in cui la manutenzione è stata eseguita in conformità ad un requisito diverso da quello specificato nell'allegato II (parte 145); in questo caso nel riquadro 12 è indicata la norma nazionale specifica.»;

b) nel piè di pagina del modulo 1 AESA (prima pagina), il testo «Modulo 1 AESA — MF/145 versione 2» è sostituito dal seguente:

«Modulo 1 AESA – MF/145 versione 3»;

54) l'appendice III è sostituita dalla seguente:

«Appendice III

**Certificato di revisione dell'aeronavigabilità - Modulo 15 AESA**

[STATO MEMBRO]	
Stato membro dell'Unione europea (*)	
<b>CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE - ARC)</b>	
Riferimento ARC: .....	
A norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio la seguente impresa, approvata conformemente all'allegato V quater (parte CAMO), sezione A o all'allegato V ter (Parte CAO), sezione A, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione,	
[NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA APPROVATA]	
<b>Riferimento dell'approvazione:</b> [CODICE DELLO STATO MEMBRO].MG.[NNNN].	
certifica di aver effettuato una revisione dell'aeronavigabilità in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione sull'aeromobile seguente:	
Produttore dell'aeromobile: .....	
Designazione dell'aeromobile a cura del produttore: .....	
Registrazione dell'aeromobile: .....	
Numero di serie dell'aeromobile: .....	
e dichiara che l'aeromobile in questione è da considerare aeronavigabile alla data della revisione.	
Data di rilascio: .....	Data di scadenza: .....
Ore di volo della cellula (FH) alla data del rilascio (**): .....	
Firma: .....	Autorizzazione n.: .....
1° rinnovo: nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile alla data del rilascio.	
Data di rilascio: .....	Data di scadenza: .....
Ore di volo della cellula (FH) alla data del rilascio (**): .....	
Firma: .....	Autorizzazione n.: .....
Nome della società: .....	Riferimento dell'approvazione: .....
2° rinnovo: nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile alla data del rilascio.	
Data di rilascio: .....	Data di scadenza: .....
Ore di volo della cellula (FH) alla data del rilascio (**): .....	
Firma: .....	Autorizzazione n.: .....
Nome della società: .....	Riferimento dell'approvazione: .....
(*) Cancellare nel caso di paesi terzi	

Modulo 15b AESA versione 5

(\*) Cancellare nel caso di paesi terzi.

(\*\*) Eccetto per dirigibili.

[STATO MEMBRO]

Stato membro dell'Unione europea (\*)

**CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE - ARC)**

Riferimento ARC: .....

A norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, la [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO] certifica che l'aeromobile seguente:

Produttore dell'aeromobile: .....

Designazione dell'aeromobile a cura del produttore: .....

Registrazione dell'aeromobile: .....

Numero di serie dell'aeromobile: .....

è da considerare aeronavigabile alla data della revisione.

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula (FH) alla data del rilascio (\*\*): .....

Firma: ..... Autorizzazione n.: .....

1° rinnovo: nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile alla data del rilascio.

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula (FH) alla data del rilascio (\*\*): .....

Firma: ..... Autorizzazione n.: .....

Nome della società: ..... Riferimento dell'approvazione: .....

2° rinnovo: nel corso dell'ultimo anno l'aeromobile è rimasto in ambiente controllato in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione. L'aeromobile è da considerare aeronavigabile alla data del rilascio.

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula (FH) alla data del rilascio (\*\*): .....

Firma: ..... Autorizzazione n.: .....

Nome della società: ..... Riferimento dell'approvazione: .....

Modulo 15a AESA versione 5

(\*) Cancellare nel caso di paesi terzi.

(\*\*) Eccetto per dirigibili.»

55) L'appendice IV è così modificata:

i) le caselle corrispondenti all'abilitazione A2 sono sostituite dalle seguenti:

«CLASSE	ABILITAZIONE	LIMITAZIONI	BASE	LINEA
AEROMOBILI	Aeroplani A2 di massa uguale o inferiore a 5 700 kg	[Indicare produttore o gruppo o serie o tipo dell'aeroplano e/o gli interventi di manutenzione] <i>Esempio: Serie DHC-6 Twin Otter</i> Indicare se il rilascio di certificati di revisione dell'aeronavigabilità sia autorizzato o meno (solo per aeromobili ELA1 non utilizzati in operazioni commerciali)	[Sì/NO] (*)	[Sì/NO] (*)»;

ii) le caselle corrispondenti all'abilitazione A4 sono sostituite dalle seguenti:

«CLASSE	ABILITAZIONE	LIMITAZIONI	BASE	LINEA
AEROMOBILI	Aeromobile A4 diverso da A1, A2 e A3	[Indicare categoria (aliante, pallone, dirigibile ecc.), produttore o gruppo o serie o tipo dell'aeromobile e/o gli interventi di manutenzione] Indicare se il rilascio di certificati di revisione dell'aeronavigabilità sia autorizzato o meno (solo per aeromobili ELA1 non utilizzati in operazioni commerciali)	[Sì/NO] (*)	[Sì/NO] (*)»;

56) l'appendice V è sostituita dalla seguente:

«Appendice V

**Certificato dell'impresa di manutenzione — Modulo 3-MF AESA**

Pagina 1 di 2

[STATO MEMBRO (\*)]

Stato membro dell'Unione europea (\*\*)

**CERTIFICATO DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*)].MF.[XXXX]

A norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio e del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione e fatta salva la condizione di seguito specificata, la [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)] certifica:

[NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]

in quanto impresa di manutenzione in conformità all'allegato I (parte M), sezione A, capitolo F, del regolamento (UE) n. 1321/2014, approvata per l'esecuzione della manutenzione di prodotti, parti e pertinenze elencate nelle condizioni di approvazione allegate e per il rilascio dei relativi certificati di riammissione in servizio utilizzando i riferimenti che precedono nonché, quando previsto, per il rilascio di certificati di revisione dell'aeronavigabilità in seguito a una revisione di cui all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione per gli aeromobili elencati nel programma di approvazione allegato.

CONDIZIONI:

1. Il presente certificato è limitato a quanto specificato nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale dell'impresa di manutenzione approvata di cui all'allegato I (parte M), sezione A, capitolo F, del regolamento (UE) n. 1321/2014; e
2. il presente certificato è subordinato al rispetto delle procedure specificate nel manuale dell'impresa di manutenzione approvata; e
3. il presente certificato è valido fintanto che l'impresa di manutenzione approvata è conforme all'allegato I (parte M) e all'allegato V ter (parte ML) del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione.
4. Fatto salvo il rispetto delle suddette condizioni, il presente certificato rimane valido fino al [(inserire la data - 2 anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento di modifica)] a meno che il certificato non sia stato restituito, sostituito, sospeso o revocato prima di tale data.

Data del primo rilascio: .....

Data della presente revisione: .....

Revisione n.: .....

Firma: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

Modulo 3-MF AESA versione 4

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare nel caso di paesi terzi o non membri dell'AESA.

Pagina 2 di 2

**CONDIZIONI DI APPROVAZIONE DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*).MF.XXXX

Impresa: [NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]

CLASSE	ABILITAZIONE	LIMITAZIONI
<b>AEROMOBILE (**)</b>	(***)	(***)
	(***)	(***)
<b>MOTORI (**)</b>	(***)	(***)
	(***)	(***)
<b>COMPONENTI DIVERSI DA MOTORI COMPLETI O APU (**)</b>	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
<b>SERVIZI SPECIALIZZATI (**)</b>	(***)	(***)
	(***)	(***)

Le presenti condizioni di approvazione sono limitate ai prodotti, alle parti e alle pertinenze nonché alle attività specificate nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale dell'impresa di manutenzione approvata.

Riferimento del manuale dell'impresa di manutenzione: .....

Data del primo rilascio: .....

Data dell'ultima revisione approvata: ..... Revisione n.: .....

Firma: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

Modulo 3-MF AESA versione 4

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare la dicitura inutile se l'organizzazione non è approvata.

(\*\*\*) Indicare l'abilitazione e la limitazione appropriate.

(\*\*\*) Indicare la limitazione e lo stato appropriati e specificare se il rilascio di raccomandazioni e di certificati di revisione dell'aeronavigabilità sia ammesso o meno (solo per aeromobili ELA1 non utilizzati in operazioni commerciali qualora l'impresa esegua la revisione dell'aeronavigabilità in concomitanza dell'ispezione annuale di cui all'AMP).»;

57) l'appendice VI è soppressa;

58) all'appendice VII, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Qui di seguito si riportano gli interventi complessi di manutenzione descritti al punto M.A.801, lettera b), punto 2) e lettera c):»;

59) all'appendice VIII, lettera b), il punto 9) è soppresso.



## ALLEGATO II

L'allegato II del regolamento (UE) n. 1321/2014 è così modificato:

1) il punto 145.A.30 è così modificato:

a) la lettera k) è sostituita dalla seguente:

«k) Se l'impresa esegue revisioni dell'aeronavigabilità e rilascia il certificato corrispondente in conformità all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903, il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità da essa impiegato è qualificato e autorizzato in conformità all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.904.»;

b) la lettera l) è soppressa;

2) al punto 145.A.42, lettera a), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«iii) componenti classificati come non recuperabili in quanto sono giunti al limite di vita obbligatorio o presentano un difetto irreparabile.»;

3) al punto 145.A.42, lettera c), il punto 2) è sostituito dal seguente:

«ii) I componenti non recuperabili devono essere esclusi dal sistema di fornitura dei componenti, a meno che non sia stato esteso il limite di vita obbligatorio o non sia stata approvata una soluzione di riparazione in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012.»;

4) al punto 145.A.50, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Il certificato di riammissione in servizio deve essere rilasciato al termine della manutenzione richiesta di un componente, prima che il componente sia nuovamente installato sull'aeromobile. Il certificato identificato come «Modulo 1 AESA» di cui all'allegato I (parte M), appendice II, costituisce il certificato di riammissione in servizio del componente salvo se diversamente indicato al punto M.A.502, lettera b). Quando un'impresa cura la manutenzione di un componente ad uso interno, è possibile che, a seconda delle procedure di riammissione in servizio interne all'impresa definite nel manuale, non sia necessario rilasciare un modulo 1 AESA.»;

5) al punto 145.A.55, le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

«b) L'impresa deve fornire una copia di ciascun certificato di riammissione in servizio al proprietario o all'operatore dell'aeromobile, unitamente a una copia dei registri dettagliati di manutenzione relativi agli interventi eseguiti e necessari per dimostrare la conformità al punto M.A.305.

c) L'impresa conserva una copia di tutti i registri di manutenzione dettagliati, e dei dati di manutenzione attinenti, per tre anni dalla data di rilascio del certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile o del componente cui il lavoro si riferisce.

1. I registri di cui alla presente lettera devono essere conservati in modo da prevenire eventuali danni, alterazioni e furti.

2. I computer usati per il backup devono essere conservati in un luogo diverso da quello in cui si trovano i dati di lavoro, in un ambiente che ne garantisca la buona conservazione.

3. Quando un'impresa approvata ai sensi del presente allegato cessa la sua attività, i registri di manutenzione conservati nei tre anni precedenti la cessazione delle attività devono essere consegnati all'ultimo proprietario o cliente del rispettivo aeromobile o componente, oppure dovranno essere archiviati secondo le modalità specificate dall'autorità competente.»;

6) al punto 145.A.70, lettera a), il punto 6) è sostituito dal seguente:

«6. un elenco del personale autorizzato a certificare, del personale di supporto e, se del caso, del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, con il rispettivo oggetto dell'approvazione.»;

7) il punto 145.A.75 è così modificato:

a) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) Se specificamente approvata a tal fine per aeromobili oggetto dell'allegato V ter (parte ML), può effettuare revisioni dell'aeronavigabilità e rilasciare il corrispondente certificato di revisione dell'aeronavigabilità in conformità alle condizioni di cui all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903, del presente regolamento.»;

b) la lettera g) è soppressa;

8) al punto 145.A.95, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) Una non conformità di livello 1 è una qualsiasi non conformità significativa ai requisiti di cui al presente allegato che riduce lo standard di sicurezza e costituisce un serio pericolo per la sicurezza del volo.

b) Una non conformità di livello 2 è una qualsiasi non conformità ai requisiti di cui al presente allegato che può ridurre lo standard di sicurezza e può costituire un pericolo per la sicurezza del volo.»;

9) il punto 145.B.60 è sostituito dal seguente:

#### **«145.B.60 Esenzioni**

Se uno Stato membro concede un'esenzione dai requisiti del presente allegato a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139, l'autorità competente registra l'esenzione. L'autorità competente conserva tali registrazioni per il periodo di cui al punto 145.B.55, punto 3).»;

10) l'appendice III è sostituita dalla seguente:

«Appendice III

**Certificato dell'impresa di manutenzione — Modulo 3-145 AESA**

Pagina 1 di 2

**[STATO MEMBRO (\*)]**

**Stato membro dell'Unione europea (\*\*)**

**CERTIFICATO DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*)].145.[XXXX]

In conformità del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio e del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione e fatta salva la condizione di seguito specificata, la [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)] certifica:

**[NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]**

in quanto impresa di manutenzione in conformità all'allegato II (parte 145), sezione A del regolamento (UE) n. 1321/2014, approvata per eseguire la manutenzione di prodotti, parti e pertinenze elencate nelle condizioni di approvazione allegate e per rilasciare i relativi certificati di riammissione in servizio utilizzando i riferimenti che precedono, nonché, quando previsto, a rilasciare certificati di revisione dell'aeronavigabilità in seguito a una revisione di cui all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903 del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione per gli aeromobili elencati nel programma di approvazione allegato.

**CONDIZIONI:**

1. La presente approvazione è limitata a quanto specificato nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale dell'impresa di manutenzione approvata di cui all'allegato II (parte 145), sezione A ; e
2. la presente approvazione è subordinata al rispetto delle procedure specificate nel manuale dell'impresa di manutenzione approvata; e
3. la presente approvazione è valida fintanto che l'impresa di manutenzione approvata è conforme all'allegato II (parte 145) del regolamento (UE) n. 1321/2014;
4. fatto salvo il rispetto delle suddette condizioni, la presente approvazione rimane valida, con durata illimitata fino a rinuncia, sostituzione, sospensione o revoca.

Data del primo rilascio: .....

Data della presente revisione: .....

Revisione n.: .....

Firma: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

Modulo 3-145 AESA versione 4

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare nel caso di paesi terzi o non membri dell'AESA

**IMPRESA DI MANUTENZIONE**  
**CONDIZIONI DI APPROVAZIONE**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*)].145.[XXXX]

Impresa: [NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]

CLASSE	ABILITAZIONE	LIMITAZIONI	BASE	LINEA
<b>AEROMOBILE (**)</b>	(***)	(***)	[Sì/NO] (**)	[Sì/NO] (**)
	(***)	(***)	[Sì/NO] (**)	[Sì/NO] (**)
	(***)	(***)	[Sì/NO] (**)	[Sì/NO] (**)
	(***)	(***)	[Sì/NO] (**)	[Sì/NO] (**)
<b>MOTORI (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
<b>COMPONENTI DIVERSI DA MOTORI COMPLETI O APU (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
<b>SERVIZI SPECIALIZZATI (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Le presenti condizioni di approvazione sono limitate ai prodotti, alle parti e alle pertinenze nonché alle attività specificate nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale dell'impresa di manutenzione approvata.

Riferimento al manuale dell'impresa di manutenzione: .....

Data del primo rilascio: .....

Data dell'ultima revisione approvata: ..... Revisione n.: .....

Firma: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

Modulo 3-145 AESA versione 4

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare la dicitura inutile se l'impresa non è approvata.

(\*\*\*) Indicare l'abilitazione e la limitazione appropriate.

(\*\*\*\*) Inserire la limitazione appropriata e indicare se il rilascio dei certificati di revisione dell'aeronavigabilità è autorizzato o no. ».

## ALLEGATO III

L'allegato III del regolamento (UE) n. 1321/2014 è così modificato:

1) al punto 66.A.45, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

- «d) In deroga alle lettere b) e c), per gli aeromobili dei gruppi 2 e 3 le abilitazioni per tipo di aeromobile possono essere approvate nella licenza anche dopo aver espletato quanto segue:
- il superamento dell'esame relativo al tipo di aeromobile della pertinente categoria B1, B2 o C, descritto nell'appendice III del presente allegato (parte 66);
  - la dimostrazione, nel caso delle categorie B1 e B2, di esperienza pratica relativa al tipo di aeromobile. In tal caso, l'esperienza pratica include una serie rappresentativa di interventi di manutenzione rilevanti per la categoria della licenza.

Nel caso di una persona qualificata mediante titolo accademico per l'abilitazione di categoria C, come specificato al punto 66.A.30, lettera a), punto 5, il primo esame pertinente per tipo di aeromobile deve essere a livello delle categorie B1 o B2.»;

2) al punto 66.B.25, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- «a) Le autorità competenti prenderanno parte ad uno scambio reciproco di informazioni in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.»;

3) il punto 66.B.30 è sostituito dal seguente:

**«66.B.30 Esenzioni**

Tutte le esenzioni accordate in base all'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139 devono essere registrate e conservate dalle autorità competenti.»;

4) nell'appendice I, la tabella del modulo 10 è sostituita dalla seguente:

«LIVELLO				
	A	B1	B2	B3
10.1 Quadro normativo	1	1	1	1».
Ruolo dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.				
Ruolo della Commissione europea.				
Ruolo dell'AESA.				
Ruolo degli Stati membri e delle autorità aeronautiche nazionali.				
Regolamento (UE) 2018/1139, regolamento (UE) n. 748/2012 e regolamento (UE) n. 1321/2014.				
Correlazione tra i diversi allegati del regolamento (UE) n. 748/2012, del regolamento (UE) n. 1321/2014 e del regolamento (UE) n. 965/2012.				

## ALLEGATO IV

L'allegato IV del regolamento (UE) n. 1321/2014 è così modificato:

1) al punto 147.B.25, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Tutte le esenzioni accordate in base all'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139 devono essere registrate e conservate dall'autorità competente.»;

2) l'appendice II è sostituita dalla seguente:

«Appendice II

**Approvazione delle imprese che erogano servizi di formazione sulla manutenzione — Modulo 11  
AESAs**

Pagina 1 di 2

[STATO MEMBRO (\*)]

Stato membro dell'Unione europea (\*\*)

**CERTIFICATO DI APPROVAZIONE DELLE IMPRESE CHE EROGANO SERVIZI DI FORMAZIONE SULLA  
MANUTENZIONE E CONDUCONO I RELATIVI ESAMI**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*)].147.[XXXX]

Ai sensi del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio e del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione attualmente in vigore e fatte salve le condizioni di seguito specificate, la [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)] certifica:

[NOME E INDIRIZZO DELLA SOCIETÀ]

in qualità di impresa che eroga servizi di formazione sulla manutenzione in conformità all'allegato IV (parte 147), sezione A, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, approvata per impartire i corsi di formazione e condurre gli esami elencati nel programma di approvazione allegato e per rilasciare i relativi certificati di riconoscimento agli studenti utilizzando i riferimenti che precedono.

CONDIZIONI:

1. La presente approvazione è limitata a quanto specificato nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale dell'impresa che eroga servizi di formazione sulla manutenzione approvata di cui all'allegato IV (parte 147), sezione A; e
2. la presente approvazione è subordinata al rispetto delle procedure specificate nel manuale dell'impresa che eroga servizi di formazione sulla manutenzione approvata; e
3. la presente approvazione è valida fintanto che l'impresa che eroga servizi di formazione sulla manutenzione approvata è conforme all'allegato IV (parte 147) del regolamento (UE) n. 1321/2014; e
4. fatto salvo il rispetto delle suddette condizioni, la presente approvazione rimane valida con durata illimitata, a meno che non sia stata precedentemente restituita, sostituita, sospesa o revocata.

Data del primo rilascio: .....

Data della presente revisione: .....

Revisione n.: .....

Firma: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

MODULO 11 AESA versione 6

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare nel caso di paesi terzi o non membri dell'AESA.

**PROGRAMMA DI APPROVAZIONE DELLE IMPRESE CHE EROGANO SERVIZI DI FORMAZIONE SULLA  
MANUTENZIONE E CONDUCONO I RELATIVI ESAMI**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*).147.[XXXX]

Impresa: [NOME E INDIRIZZO DELLA SOCIETÀ]

CLASSE	CATEGORIA DELLA LICENZA	LIMITAZIONI	
DI BASE (**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	VELIVOLI A TURBINA (**)
		TB1.2 (**)	VELIVOLI A PISTONI (**)
		TB1.3 (**)	ELICOTTERI A TURBINA (**)
		TB1.4 (**)	ELICOTTERI A PISTONI (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	AVIONICA (**)
	B2L (**)	TB2L (**)	AVIONICA (indicare abilitazione per impianto) (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	VELIVOLI A PISTONI NON PRESSURIZZATI CON MTOM INFERIORE O PARI A 2 000 kg (**)
	A (**)	TA.1 (**)	VELIVOLI A TURBINA (**)
		TA.2 (**)	VELIVOLI A PISTONI (**)
		TA.3 (**)	ELICOTTERI A TURBINA (**)
		TA.4 (**)	ELICOTTERI A PISTONI (**)
	L (**) (Solo esami)	TL (**)	INDICARE LA SPECIFICA SOTTOCATEGORIA DELLA LICENZA (**)
	TIPO/ATTIVITÀ (**)	C (**)	T4 (**)
	B1 (**)	T1 (**)	[INDICARE IL TIPO DI AEROMOBILE] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[INDICARE IL TIPO DI AEROMOBILE] (***)
	A (**)	T3 (**)	[INDICARE IL TIPO DI AEROMOBILE] (***)

Il presente programma di approvazione è limitato ai corsi di formazione e agli esami specificati nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale dell'impresa che eroga servizi di formazione sulla manutenzione approvata.

Riferimento al manuale dell'impresa che eroga servizi di formazione sulla manutenzione: .....

Data del primo rilascio: .....

Data dell'ultima revisione approvata: ..... Revisione n.: .....

Firma: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

**MODULO 11 AESA versione 5**

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare la dicitura inutile se l'organizzazione non è approvata.

(\*\*\*) Indicare l'abilitazione e la limitazione appropriate.

(\*\*\*\*) L'approvazione per il corso/l'esame di base B2 comprende l'approvazione per il corso/l'esame B2L per tutte le abilitazioni per impianto.»;

3) l'appendice III è sostituita dalla seguente:

«1. **Formazione ed esame di base**

Il modello del certificato di formazione di base deve essere utilizzato per attestare il completamento di una formazione di base o di un esame di base o di entrambi.

Il certificato di formazione deve identificare chiaramente ogni esame relativo ai singoli moduli, per data di superamento, con la corrispondente versione dell'allegato III (parte 66), appendice I.

Pagina 1 di 1
<b>ATTESTATO</b>
Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (*).147.[XXXX].[YYYYY]
Il presente attestato è rilasciato a:
[NOME]
[DATA e LUOGO DI NASCITA]
Da:
[NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]
Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (*).147.[XXXX]
impresa che eroga servizi di formazione sulla manutenzione approvata per fornire formazione e condurre esami nell'ambito del programma di approvazione e ai sensi dell'allegato IV (parte 147) del regolamento (UE) n. 1321/2014.
Il presente attestato certifica che la persona sopra indicata ha superato con successo il corso di formazione di base (**) o l'esame di base (**) indicati qui di seguito in conformità al regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio e del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione attualmente in vigore.
[CORSO DI FORMAZIONE DI BASE (**)] e/o [ESAME DI BASE (**)]
[ELENCO DEI MODULI DI CUI ALLA PARTE 66 / DATA DI SUPERAMENTO DELL'ESAME]
Data: .....
Firma: .....
per: [NOME DELL'IMPRESA]

MODULO 148 AESA versione 3

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare la dicitura non pertinente.



## 2. Formazione ed esame per tipo

Il modello del certificato di formazione per tipo deve essere utilizzato per attestare il completamento degli elementi teorici o degli elementi pratici o di entrambi nell'ambito di un corso di formazione per l'abilitazione per tipo.

Il certificato indica la combinazione cellula/motore per cui è stata svolta la formazione.

I riferimenti del caso devono essere cancellati ove necessario e nello spazio ove compare l'indicazione del tipo di corso occorre specificare se si sono affrontati unicamente elementi teorici, unicamente elementi pratici oppure se si sono trattati sia elementi teorici sia elementi pratici.

Il certificato di formazione deve indicare chiaramente se il corso è completo o parziale (ad esempio corso relativo alla cellula, al gruppo motopropulsore o alla parte avionica/elettrica) o se si tratta di un corso sulle differenze basato sull'esperienza precedente dello studente, ad esempio un corso A340 (CFM) per tecnici A320. Se non si tratta di un corso completo, il certificato deve indicare se le aree di interfaccia sono state trattate o no.

Pagina 1 di 1

### ATTESTATO

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*).147.[XXXX].[YYYYY]

Il presente attestato è rilasciato a:

[NOME]

[DATA e LUOGO DI NASCITA]

Da:

[NOME E INDIRIZZO DELLA SOCIETÀ]

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*).147.[XXXX]

impresa che svolge attività di formazione sulla manutenzione approvata per fornire formazione e condurre esami nell'ambito del programma di approvazione e ai sensi dell'allegato IV (parte 147) del regolamento (UE) n. 1321/2014.

Il presente attestato certifica che la persona sopra indicata ha superato con successo gli elementi teorici (\*\*) e/o pratici (\*\*) del corso di formazione per tipo approvato indicati qui di seguito e i relativi esami in conformità al regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio e al regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione attualmente in vigore.

[CORSO DI FORMAZIONE PER TIPO DI AEROMOBILE (\*\*)]

[DATE di INIZIO e di FINE]

[SPECIFICARE ELEMENTI TEORICI E/O ELEMENTI PRATICI]

oppure

[ESAME PER TIPO DI AEROMOBILE (\*\*)]

[DATA DI FINE]

Data: .....

Firma: .....

per: [NOME DELL'IMPRESA]

MODULO 149 AESA versione 4

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare la dicitura non pertinente. ».

## ALLEGATO V

L'allegato V bis del regolamento (UE) n. 1321/2014 è così modificato:

1) L'indice è sostituito dal seguente:

«INDICE

**T.1 Autorità competente**

Sezione A — Requisiti tecnici

Capitolo A — GENERALITÀ

T.A.101 Ambito di applicazione

Capo B — REQUISITI

T.A.201 Responsabilità

Capitolo E — IMPRESA DI MANUTENZIONE

T.A.501 Impresa di manutenzione

Capitolo G — REQUISITI SUPPLEMENTARI PER LE IMPRESE DI GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ APPROVATE AI SENSI DELL'ALLEGATO V ter (parte CAMO)

T.A.701 Ambito di applicazione

T.A.704 Manuale della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità

T.A.706 Requisiti del personale

T.A.708 Gestione del mantenimento della navigabilità

T.A.709 Documentazione

T.A.711 Attribuzioni

T.A.712 Sistema di gestione

T.A.714 Conservazione dei registri

T.A.715 Mantenimento della validità

T.A.716 Rilievi

Sezione B — Procedura supplementare per le autorità competenti

Capitolo A — GENERALITÀ

T.B.101 Ambito di applicazione

T.B.104 Conservazione dei registri

Capitolo B — Responsabilità

T.B.201 Responsabilità

T.B.202 Rilievi

Capitolo G — REQUISITI SUPPLEMENTARI PER LE IMPRESE DI GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ APPROVATE AI SENSI DELL'ALLEGATO V ter (parte CAMO)

T.B.702 Procedura di certificazione iniziale

T.B.704 Sorveglianza continua

T.B.705 Rilievi e azioni correttive»;

2) la sezione A è così modificata:

a) il punto T.A.101 è sostituito dal seguente:

**«T.A.101 Ambito di applicazione**

La presente sezione definisce i requisiti per assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili di cui all'articolo 1, lettera b), in conformità ai requisiti essenziali dell'allegato V del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Specifica inoltre le condizioni che devono essere soddisfatte dalle persone e dalle imprese responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e della manutenzione di tali aeromobili.»;

b) il titolo del capitolo G è sostituito dal seguente:

«REQUISITI SUPPLEMENTARI PER LE IMPRESE DI GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ APPROVATE AI SENSI DELL'ALLEGATO V ter (parte CAMO)»;

c) il punto T.A.701 è sostituito dal seguente:

**«T.A.701 Ambito di applicazione**

Il presente capitolo stabilisce i requisiti che un'impresa approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO) deve soddisfare, in aggiunta ai requisiti di cui a tale allegato, per essere autorizzata a controllare l'esecuzione dei compiti di cui al punto T.A.201.»;

d) il punto T.A.704 è sostituito dal seguente:

**«T.A.704 Manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità**

Oltre ai requisiti di cui al punto CAMO.A.300, il manuale deve contenere le procedure atte a garantire la conformità dell'impresa al presente allegato.»;

e) il punto T.A.706 è sostituito dal seguente:

**«T.A.706 Requisiti per il personale**

Oltre ai requisiti di cui al punto CAMO.A.305, il personale di cui al punto CAMO.A.305, lettera a), punti da 3) a 5), e lettera b), punto 2), deve avere una conoscenza adeguata della normativa vigente dei paesi terzi in cui l'aeromobile è registrato.»;

f) al punto T.A.708, il primo paragrafo è sostituito dal seguente:

«In deroga alle disposizioni del punto CAMO.A.315, nel caso di aeromobili per i quali il mantenimento dell'aeronavigabilità è gestito conformemente ai requisiti del presente allegato, l'impresa deve:»;

g) il punto T.A.709 è sostituito dal seguente:

**«T.A.709 Documentazione**

«In deroga alle disposizioni del punto CAMO.A.325, nel caso di aeromobili per i quali il mantenimento dell'aeronavigabilità è gestito in conformità ai requisiti del presente allegato, l'impresa deve detenere e utilizzare dati di manutenzione applicabili accettabili per lo Stato di registrazione dell'aeromobile.»;

h) i punti T.A.711 e T.A.712 sono sostituiti dai seguenti:

**«T.A.711 Attribuzioni**

Un'impresa approvata in conformità all'allegato V quater (parte CAMO) può svolgere gli interventi di cui al punto T.A.708 per l'aeromobile incluso nel suo certificato di operatore aereo, a condizione che l'impresa abbia predisposto procedure, approvate dall'autorità competente, atte a garantire la conformità ai requisiti del presente allegato.

**T.A.712 Sistema di gestione**

Oltre ai requisiti di cui al punto CAMO.A.200, l'impresa deve garantire la propria conformità ai requisiti del presente allegato.»;

i) i punti T.A.714, T.A.715 e T.A.716 sono sostituiti dai seguenti:

**«T.A.714 Conservazione dei registri**

Oltre ai requisiti di cui al punto CAMO.A.220, lettera a), l'impresa deve conservare le registrazioni di cui al punto T.A.201, punto 1), lettera j).

**T.A.715 Mantenimento della validità**

Affinché sia mantenuta la validità dell'approvazione di un'impresa che gestisce il mantenimento dell'aeronavigabilità, oltre ai requisiti di cui al punto CAMO.A.135, devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:

- a) l'impresa soddisfa i requisiti applicabili del presente allegato; e
- b) l'impresa assicura che ogni persona autorizzata dall'autorità competente abbia accesso alle sue strutture, ai suoi aeromobili o ai documenti relativi alle sue attività, comprese le attività subappaltate, per accertare la conformità al presente allegato.

**T.A.716 Rilievi**

- a) Dopo aver ricevuto notifica di un rilievo di non conformità ai sensi del punto T.B.705, l'impresa deve:
    - 1) identificare la causa o le cause alla base del rilievo di non conformità e i fattori che vi contribuiscono;
    - 2) preparare, adottare e attuare un piano d'azione correttive;
    - 3) dimostrare, con piena soddisfazione dell'autorità competente, di aver intrapreso l'azione correttiva necessaria per porvi rimedio.
  - b) Le misure di cui alla lettera a), punti da 1) a 3), devono essere eseguite entro il termine stabilito dall'autorità competente conformemente al punto T.B.705.»;
- 3) la sezione B è così modificata:
- a) il titolo è sostituito dal seguente:

«PROCEDURA SUPPLEMENTARE PER L'AUTORITÀ COMPETENTE»;
  - b) il titolo del capitolo G è sostituito dal seguente:

«REQUISITI SUPPLEMENTARI PER LE IMPRESE DI GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ APPROVATE AI SENSI DELL'ALLEGATO V ter (parte CAMO)»;
  - c) il punto T.B.702 è sostituito dal seguente:

**«T.B.702 Procedura di certificazione iniziale**

Oltre ai requisiti di cui al punto CAMO.B.310, l'autorità competente verifica e stabilisce che tali procedure siano conformi ai requisiti del presente allegato e verifica la conformità dell'impresa ai requisiti del presente allegato.»;

- d) i punti T.B.704 e T.B.705 sono sostituiti dai seguenti:

**«T.B.704 Sorveglianza continua**

Oltre ai requisiti di cui al punto CAMO.B.305 l'autorità competente, durante ciascun ciclo di pianificazione della sorveglianza, effettua l'ispezione di un campione pertinente degli aeromobili di cui all'articolo 1, lettera b), gestiti dall'impresa.

**T.B.705 Rilievi e azioni correttive**

Nel caso delle imprese che gestiscono il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili di cui all'articolo 1, lettera b), l'autorità competente deve applicare i requisiti di cui al punto CAMO.B.350 al momento di verificare la conformità dell'impresa ai requisiti del presente allegato.».

---

## ALLEGATO VI

«ALLEGATO V *ter***(Parte ML)**

## INDICE

**ML.1**

## SEZIONE A — REQUISITI TECNICI

## CAPITOLO A — GENERALITÀ

ML.A.101 Ambito di applicazione

## CAPITOLO B — RESPONSABILITÀ

ML.A.201 Responsabilità

ML.A.202 Segnalazione di eventi

## CAPITOLO C — MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

ML.A.301 Interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità

ML.A.302 Programma di manutenzione dell'aeromobile

ML.A.303 Direttive di aeronavigabilità

ML.A.304 Dati relativi a modifiche e riparazioni

ML.A.305 Sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile

ML.A.307 Trasferimento dei registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile

## CAPITOLO D — STANDARD DI MANUTENZIONE

ML.A.401 Dati di manutenzione

ML.A.402 Esecuzione della manutenzione

ML.A.403 Difetti dell'aeromobile

## CAPITOLO E — COMPONENTI

ML.A.501 Classificazione e installazione

ML.A.502 Manutenzione dei componenti

ML.A.503 Componenti con limite temporale di utilizzo

ML.A.504 Controllo dei componenti non efficienti

## CAPITOLO H — CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO (CRS)

ML.A.801 Certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile

ML.A.802 Certificato di riammissione in servizio del componente

ML.A.803 Autorizzazione del pilota-proprietario

## CAPITOLO I — CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE – ARC)

ML.A.901 Revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile

ML.A.902 Validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità

ML.A.903 Processo di revisione dell'aeronavigabilità

ML.A.904 Qualifiche del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità

ML.A.905 Trasferimento della registrazione dell'aeromobile all'interno dell'Unione

ML.A.906 Revisione dell'aeronavigabilità di aeromobili importati nell'Unione

ML.A.907 Rilievi

## SEZIONE B — PROCEDURA PER LE AUTORITÀ COMPETENTI

## CAPITOLO A — GENERALITÀ

ML.B.101 Ambito di applicazione

ML.B.102 Autorità competente

ML.B.104 Conservazione dei registri

ML.B.105 Scambio reciproco di informazioni

## CAPITOLO B — RESPONSABILITÀ

ML.B.201 Responsabilità

## CAPITOLO C — MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

ML.B.302 Esenzioni

ML.B.303 Controllo del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile

ML.B.304 Revoca, sospensione e limitazione

## CAPITOLO I — CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE – ARC)

ML.B.902 Revisione dell'aeronavigabilità da parte dell'autorità competente

ML.B.903 Rilievi

Appendice I — Contratto di gestione per il mantenimento dell'aeronavigabilità

Appendice II — Manutenzione limitata del pilota-proprietario

Appendice III — Interventi di manutenzione complessi per cui il pilota-proprietario non rilascia un certificato

Appendice IV — Certificato di revisione dell'aeronavigabilità — Modulo 15c AESA

**ML.1**

- a) In conformità all'articolo 3, paragrafo 2, il presente allegato (parte ML) si applica ai seguenti aeromobili non complessi a motore non elencati nel certificato di operatore aereo di un vettore aereo titolare di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008:
- 1) aeromobili con massa massima al decollo (MTOM) inferiore o pari a 2 730 kg;
  - 2) velivoli ad ala rotante con MTOM inferiore o pari a 1 200 kg, certificati per un massimo di 4 occupanti;
  - 3) altri aeromobili ELA2.
- b) Ai fini del presente allegato, l'autorità competente è l'autorità designata dallo Stato membro di registrazione dell'aeromobile.
- c) Ai fini del presente allegato si applicano le seguenti definizioni:
- 1) «personale autorizzato a certificare indipendente» è il personale autorizzato a certificare che non lavora per conto di un'impresa di manutenzione approvata e che rispetta, in alternativa
    - i) i requisiti di cui all'allegato III (parte 66) o
    - ii) i requisiti relativi al personale autorizzato a certificare in vigore nello Stato membro di registrazione dell'aeromobile, per gli aeromobili ai quali non si applica l'allegato III (parte 66);
  - 2) «impresa di manutenzione» è l'impresa in possesso di un'approvazione rilasciata in conformità, in alternativa
    - i) dell'allegato I (parte M), capitolo F, o
    - ii) dell'allegato II (parte 145), sezione A, o
    - iii) dell'allegato V quinquies (parte CAO), sezione A.
  - 3) «proprietario» è la persona responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, compreso, in alternativa
    - i) il proprietario registrato dell'aeromobile o
    - ii) il locatario nel caso di un contratto di noleggio o
    - iii) l'operatore.

## SEZIONE A

## REQUISITI TECNICI

## CAPITOLO A

## GENERALITÀ

**ML.A.101 Ambito di applicazione**

La presente sezione stabilisce le misure da adottare per garantire l'aeronavigabilità dell'aeromobile. Specifica inoltre i requisiti che devono essere soddisfatti dalle persone o dalle imprese che partecipano alle attività relative all'aeronavigabilità dell'aeromobile.

## CAPITOLO B

## RESPONSABILITÀ

**ML.A.201 Responsabilità**

- a) Il proprietario dell'aeromobile è responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità dello stesso e deve garantire che nessun volo abbia luogo se non sono soddisfatti tutti i seguenti requisiti:
- 1) l'aeromobile è mantenuto in condizioni di aeronavigabilità;
  - 2) tutti gli equipaggiamenti operativi e di emergenza sono correttamente installati ed efficienti, oppure sono chiaramente identificati come non efficienti;
  - 3) il certificato di aeronavigabilità è valido;
  - 4) la manutenzione dell'aeromobile è eseguita in conformità al programma di manutenzione dell'aeromobile (*Aircraft Maintenance Program – AMP*) di cui al punto ML.A.302.
- b) In deroga alla lettera a), nei casi in cui l'aeromobile è noleggiato, le responsabilità di cui alla lettera a) devono ricadere sul locatario, se quest'ultimo è identificato nel documento di registrazione dell'aeromobile o nel contratto di noleggio.
- c) Qualsiasi persona o impresa incaricata della manutenzione è responsabile degli interventi di manutenzione eseguiti.
- d) Il pilota in comando dell'aeromobile è responsabile dell'esecuzione completa dell'ispezione pre-volo. Detta ispezione deve essere effettuata dal pilota o da un'altra persona qualificata, ma non deve essere necessariamente effettuata da un'impresa di manutenzione approvata o da personale autorizzato a certificare.
- e) Per gli aeromobili utilizzati da organizzazioni di addestramento a fini commerciali autorizzate («ATO») e da organizzazioni di addestramento a fini commerciali dichiarate («DTO»), di cui all'articolo 10 bis del regolamento (UE) n. 1178/2011, o non utilizzati in conformità all'allegato VII del regolamento (UE) n. 965/2012 (parte NCO) o utilizzati in conformità all'allegato II (parte-BOP), sottoparte ADD, del regolamento (UE) 2018/395 o all'allegato II (parte SAO), sottoparte DEC, del regolamento (UE) 2018/1976 (\*), l'operatore deve:
- 1) essere approvato in qualità di CAMO o di CAO per la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità del suo aeromobile in conformità all'allegato V quater (parte CAMO) o all'allegato V quinquies (parte CAO), o stipulare un contratto con un'impresa approvata utilizzando il contratto di cui all'appendice I del presente allegato;
  - 2) garantire che tutti gli interventi di manutenzione siano eseguiti da imprese di manutenzione approvate in conformità del punto ML.1., lettera c), punto 2);
  - 3) garantire il rispetto dei requisiti di cui alla lettera a).
- f) Per gli aeromobili non inclusi nella lettera e), ai fini del rispetto dei requisiti di cui alla lettera a) il proprietario dell'aeromobile può appaltare i compiti connessi alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ad un'impresa approvata in qualità di CAMO o di CAO in conformità dell'allegato V quater (parte CAMO) o dell'allegato V quinquies (parte CAO). L'impresa appaltatrice deve in tal caso assumersi la responsabilità della corretta esecuzione di tali compiti e un contratto scritto deve essere stipulato in conformità dell'appendice I del presente allegato. Il proprietario, se non appalta tale attività ad un'impresa, è responsabile della corretta esecuzione dei compiti connessi alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità.
- g) Il proprietario deve consentire l'accesso dell'autorità competente all'aeromobile e ai registri di quest'ultimo affinché essa possa stabilire se l'aeromobile è conforme ai requisiti del presente allegato.

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, del 14 dicembre 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 326 del 20.12.2018, pag. 64).

**ML.A.202 Segnalazione di eventi**

- a) Fatti salvi i requisiti di segnalazione di cui all'allegato II (parte 145) e all'allegato V quater (parte CAMO), ogni persona o impresa responsabile in conformità del punto ML.A.201 segnala le condizioni accertate di un aeromobile o di un componente che costituiscono un pericolo per la sicurezza del volo:
  - 1) all'autorità competente designata dallo Stato membro di registrazione dell'aeromobile e all'autorità competente designata dallo Stato membro dell'operatore, se diverso dallo Stato membro di registrazione;
  - 2) all'impresa responsabile del progetto di tipo o dei progetti integrativi.
- b) Le segnalazioni di cui alla lettera a) sono effettuate secondo modalità determinate dall'autorità competente di cui alla lettera a) e contengono tutte le informazioni pertinenti relative alla condizione nota alla persona o all'impresa che le effettua.
- c) Se la manutenzione o la revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile è effettuata sulla base di un contratto scritto, la persona o l'impresa responsabile di tali attività segnala anche qualsiasi condizione di cui alla lettera a) al proprietario dell'aeromobile e, in assenza di contratto scritto, alla CAMO o alla CAO interessate.
- d) La persona o l'impresa presenta quanto prima, e comunque entro 72 ore dal momento in cui ha accertato la condizione a cui la segnalazione si riferisce, le segnalazioni di cui alle lettere a) e c), a meno che circostanze eccezionali lo impediscano.

## CAPITOLO C

## MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

**ML.A.301 Interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità**

Il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e l'efficienza dell'equipaggiamento operativo e di emergenza devono essere garantiti mediante:

- a) l'esecuzione di ispezioni pre-volo;
- b) la correzione di difetti e danni che possono pregiudicare la sicurezza delle operazioni conformemente, a seconda dei casi, ai dati di cui ai punti ML.A.304 e ML.A.401, tenendo conto della lista dell'equipaggiamento minimo (*minimum equipment list* – «MEL») e della lista delle deviazioni di configurazione, se disponibili;
- c) l'esecuzione di tutti gli interventi di manutenzione conformemente all'AMP di cui al punto ML.A.302;
- d) l'adempimento di qualsiasi
  - 1) direttiva di aeronavigabilità (*airworthiness directive*, «AD»);
  - 2) direttiva operativa avente conseguenze sul mantenimento dell'aeronavigabilità;
  - 3) requisito di mantenimento dell'aeronavigabilità stabilito dall'Agenzia;
  - 4) misura richiesta dall'autorità competente come reazione immediata ad un problema di sicurezza;
- e) l'effettuazione di modifiche e riparazioni in conformità al punto ML.A.304;
- f) l'effettuazione, quando necessario, di voli di collaudo dopo la manutenzione.

**ML.A.302 Programma di manutenzione dell'aeromobile**

- a) La manutenzione di ogni aeromobile è organizzata in conformità di un AMP.
- b) L'AMP e le sue successive modifiche devono essere, in alternativa:
  - 1) dichiarati dal proprietario in conformità del punto ML.A.302, lettera c), punto 7), se il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile non è gestito da una CAMO o da una CAO, oppure
  - 2) approvati dalla CAMO o dalla CAO responsabile della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile.

Il titolare che dichiara la conformità dell'AMP alla lettera b), punto 1), o l'impresa che approva l'AMP in conformità della lettera b), punto 2), deve aggiornare l'AMP.

- c) L'AMP:
  - 1) deve identificare chiaramente il proprietario dell'aeromobile e l'aeromobile cui si riferisce, compresi, a seconda dei casi, i motori e le eliche installati;



- 2) deve comprendere
  - a) gli interventi o le ispezioni contenuti nel programma minimo di ispezione applicabile (*minimum inspection programme* – «MIP») di cui alla lettera d), oppure
  - b) le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità (*instructions for continuing airworthiness* – «ICA») emanate dal titolare dell'approvazione di progetto (*design approval holder* – «DAH»);
- 3) può comprendere, su proposta del proprietario, della CAMO o della CAO, e previa approvazione o dichiarazione di conformità alla lettera b), interventi di manutenzione ulteriori rispetto a quelli di cui alla lettera c), punto 2), o interventi di manutenzione alternativi a quelli di cui alla lettera c), punto 2), lettera b). Gli interventi di manutenzione alternativi a quelli di cui alla lettera c), punto 2), lettera b), non sono meno restrittivi di quelli previsti dal MIP applicabile;
- 4) deve comprendere tutte le informazioni obbligatorie sul mantenimento dell'aeronavigabilità, come le AD a carattere ripetitivo, la sezione relativa alla limitazione di aeronavigabilità (*airworthiness limitation section* – «ALS») delle ICA o specifici requisiti per la manutenzione di cui alla scheda delle caratteristiche del certificato di omologazione (*type certificate data sheet* – «TCDS»);
- 5) deve determinare eventuali interventi di manutenzione ulteriori da eseguire in ragione del tipo specifico di aeromobile, della configurazione dell'aeromobile e del tipo e della specificità dell'operazione; devono a tal proposito essere presi in considerazione almeno gli elementi seguenti:
  - a) gli equipaggiamenti specifici installati e le modifiche apportate all'aeromobile;
  - b) le riparazioni eseguite nell'aeromobile;
  - c) i componenti a vita limitata e quelli di importanza critica sotto il profilo della sicurezza;
  - d) le raccomandazioni di manutenzione, quali gli intervalli di tempo tra revisioni (*time between overhaul* – «TBO»), veicolate da bollettini del servizio tecnico, lettere di servizio e altre informazioni di servizio non obbligatorie;
  - e) i pertinenti orientamenti o requisiti operativi connessi all'ispezione periodica di determinati equipaggiamenti;
  - f) le approvazioni operative speciali;
  - g) l'impiego dell'aeromobile e l'ambiente operativo;
- 6) deve indicare se i piloti-proprietari sono autorizzati ad eseguire la manutenzione;
- 7) deve contenere, se dichiarato dal proprietario, una dichiarazione firmata per mezzo della quale il proprietario dichiara che tale documento è l'AMP per la specifica registrazione dell'aeromobile e si assume la piena responsabilità del suo contenuto e, in particolare, di qualsiasi deviazione rispetto alle raccomandazioni del DAH;
- 8) deve presentare, se approvato dalla CAMO o dalla CAO, la firma di tale impresa, che conserva i dati relativi alla giustificazione di eventuali deviazioni introdotte rispetto alle raccomandazioni del DAH;
- 9) deve essere sottoposto a riesame almeno una volta all'anno al fine di valutarne l'efficacia e la revisione deve essere effettuata, in alternativa:
  - a) in concomitanza con la revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile da parte della persona che effettua quest'ultima revisione,
  - b) dalla CAMO o dalla CAO incaricata di gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, qualora il riesame dell'AMP non avvenga in concomitanza con la revisione dell'aeronavigabilità.

Se dal riesame emergono carenze dell'aeromobile connesse a carenze nel contenuto dell'AMP, quest'ultimo deve essere modificato di conseguenza. La persona che effettua il riesame informa in tal caso l'autorità competente dello Stato membro di registrazione se non concorda con le misure di modifica dell'AMP adottate dal proprietario, dalla CAMO o dalla CAO. L'autorità competente decide quali modifiche dell'AMP sono necessarie, indicando i rilievi corrispondenti e, se necessario, agendo di conseguenza in conformità di quanto stabilito al punto ML.B.304.

d) Un MIP

- 1) deve prevedere gli intervalli di ispezione seguenti:
  - a) per i velivoli, i motoalianti (*touring motor gliders* – «VTMG») e i palloni, il più breve tra un intervallo annuale e uno di 100 ore, con una tolleranza di 1 mese o di 10 ore. L'intervallo successivo deve essere calcolato a partire dal momento in cui avviene l'ispezione;
  - b) per gli alianti e gli alianti a motore diversi dai TMG, un intervallo annuale, con una tolleranza di 1 mese. L'intervallo successivo deve essere calcolato a partire dal momento in cui avviene l'ispezione;

- 2) deve comprendere quanto segue, a seconda del tipo di aeromobile:
- a) gli interventi di manutenzione in conformità ai requisiti del DAH;
  - b) l'ispezione delle marcature;
  - c) l'esame delle rilevazioni di peso e delle pesature in conformità del regolamento (UE) n. 965/2012, del regolamento (UE) 2018/395 e del regolamento (UE) 2018/1976;
  - d) la prova di funzionamento per il transponder (se installato);
  - e) la prova di funzionalità per il sistema statico Pitot;
  - f) per i velivoli:
    - i) le prove di funzionamento di potenza e giri/minuto, magneti, pressione del carburante e dell'olio, temperature del motore;
    - ii) la procedura pubblicata per l'avviamento, per i motori dotati di controllo automatico;
    - iii) una prova di funzionamento per rilevare eventuali problemi di circolazione dei fluidi, per i motori con carter secco, i motori con turbocompressore e i motori raffreddati a liquido;
  - g) l'ispezione dello stato e del fissaggio degli elementi strutturali, dei sistemi e dei componenti relativi ai seguenti ambiti:
    - i) per i velivoli:

cellula, cabina e abitacolo, carrello di atterraggio, ala e sezione centrale, comandi di volo, impennaggio, avionica e circuiti elettrici, gruppo motopropulsore, frizioni e scatole di trasmissione, elica e sistemi vari quali il sistema di soccorso balistico;
    - ii) per gli alianti e gli alianti a motore:

cellula, cabina e abitacolo, carrello di atterraggio, ala e sezione centrale, impennaggio, avionica e circuiti elettrici, gruppo motopropulsore (per alianti a motore) e sistemi vari, quali zavorra amovibile e/o parafrreno e comandi nonché zavorra d'acqua;
    - iii) per i palloni ad aria calda:

involucro, bruciatore, canestro, serbatoi del combustibile, equipaggiamento e strumenti;
    - iv) per i palloni a gas:

involucro, canestro, equipaggiamento e strumenti.
- Fintantoché il presente allegato non specifica un MIP per dirigibili ed aeromobili ad ala rotante, il loro AMP deve essere basato sulle ICA fornite dal DAH, come indicato alla lettera c), punto 2), lettera b).
- e) In deroga alle lettere b) e c), non è necessario presentare una dichiarazione del proprietario o un'approvazione da parte di una CAMO o di una CAO, né la documentazione dell'AMP, se sono soddisfatte le condizioni elencate di seguito:
- 1) tutte le ICA fornite dal DAH sono seguite senza deviazioni;
  - 2) tutte le raccomandazioni di manutenzione, quali gli intervalli TBO, veicolate da bollettini di servizio, lettere di servizio e altre informazioni di servizio non obbligatorie, sono seguite senza deviazioni;
  - 3) non vi sono ulteriori interventi di manutenzione da eseguire a motivo di uno dei seguenti aspetti:
    - a) gli equipaggiamenti specifici installati e le modifiche apportate all'aeromobile;
    - b) le riparazioni eseguite nell'aeromobile;
    - c) i componenti a vita limitata e quelli di importanza critica sotto il profilo della sicurezza;
    - d) le approvazioni operative speciali;
    - e) l'impiego dell'aeromobile e l'ambiente operativo.
  - 4) Sono autorizzati gli interventi di manutenzione dei piloti-proprietari.

Quest'ultima deroga non si applica se il pilota-proprietario o, nel caso di aeromobili di proprietà comune, almeno uno dei piloti-proprietari non è autorizzato a eseguire interventi di manutenzione in qualità di pilota-proprietario, in quanto ciò deve essere specificato nell'AMP dichiarato o approvato.

- f) L'AMP applicabile all'aeromobile, se sono soddisfatte le condizioni di cui alla lettera e), punti da 1) a 4), è così costituito:
- 1) le ICA fornite dal DAH;
  - 2) le raccomandazioni di manutenzione, quali gli intervalli TBO, veicolate da bollettini del servizio tecnico, lettere di servizio e altre informazioni di servizio non obbligatorie;
  - 3) le informazioni obbligatorie sul mantenimento dell'aeronavigabilità, come le AD a carattere ripetitivo, l'ALS delle ICA e i requisiti specifici per la manutenzione di cui nella TCDS;
  - 4) i compiti dovuti a direttive o requisiti operativi o sullo spazio aereo specifici, relativi a determinati strumenti ed equipaggiamenti.

#### **ML.A.303 Direttive di aeronavigabilità**

Qualsiasi AD applicabile deve essere osservata in tutti i suoi requisiti, salvo indicazioni diverse da parte dell'Agenzia.

#### **ML.A.304 Dati relativi a modifiche e riparazioni**

La persona o l'impresa che ripara un aeromobile o un componente deve valutare i danni. Le modifiche e le riparazioni devono essere effettuate utilizzando, a seconda dei casi, i dati seguenti:

- a) i dati approvati dall'Agenzia,
- b) i dati approvati da un'impresa di progettazione conforme all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012;
- c) i dati inclusi nei requisiti di cui all'allegato I (parte 21), punto 21.A.90B o 21.A.431B, del regolamento (UE) n. 748/2012.

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

- a) Al termine di ogni intervento di manutenzione, è necessario inserire nel sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile il certificato di riammissione in servizio (CRS) richiesto ai sensi del punto ML.A.801. Ogni inserimento deve essere effettuato il prima possibile e comunque entro 30 giorni dal termine dell'intervento di manutenzione.
- b) Il registro del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile deve consistere di un quaderno dell'aeromobile, uno o più quaderni dei motori oppure schede dei moduli di motori, uno o più libri delle eliche e relative schede, ove opportuno, per qualsiasi componente con limite temporale di utilizzo.
- c) Nei quaderni dell'aeromobile devono essere inseriti il modello di aeromobile e le marche di immatricolazione, la data e le ore di volo totali, i cicli di volo e di atterraggio.
- d) Nei registri del mantenimento dell'aeronavigabilità devono essere iscritti i seguenti elementi:
  - 1) lo stato aggiornato delle AD e delle misure richieste dall'autorità competente come reazione immediata ad un problema di sicurezza;
  - 2) lo stato aggiornato relativo a modifiche, riparazioni e altre raccomandazioni di manutenzione del DAH;
  - 3) lo stato aggiornato di conformità all'AMP;
  - 4) lo stato aggiornato dei componenti con limite temporale di utilizzo;
  - 5) il rapporto aggiornato su massa e centraggio;
  - 6) la lista aggiornata della manutenzione differita.
- e) Oltre al documento di riammissione in servizio, il modulo 1 AESA di cui all'allegato I (parte M), appendice II, o un modulo equivalente, il quaderno del motore o delle eliche e le schede dei moduli motore o dei componenti con limite temporale di utilizzo devono riportare le seguenti informazioni rilevanti per ogni componente installato (motore, eliche, moduli di motori o componenti con limite temporale di utilizzo):
  - 1) l'identificazione del componente;
  - 2) il tipo, il numero di serie e di registrazione, a seconda del caso, dell'aeromobile, del motore, dell'elica, del modulo motore o del componente con limite temporale di utilizzo su cui lo specifico componente è stato installato, così come il riferimento per l'installazione e rimozione del componente;

- 3) la data, unitamente alle ore di volo totali accumulate dal componente, i cicli di volo, gli atterraggi e i giorni di calendario, a seconda del componente specifico;
  - 4) le informazioni aggiornate, di cui alla lettera d), applicabili al componente.
- f) La persona o l'impresa responsabile della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e degli interventi di cui al punto M.L.A.201 deve verificare i registri come indicato al punto M.L.A.305 e presentarli, su richiesta, all'autorità competente.
- g) Tutti i dati inseriti nei registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile devono essere redatti in modo chiaro ed accurato. Nel caso in cui sia necessario rettificare un'informazione inserita, la correzione dovrà essere realizzata in modo tale che l'informazione iniziale resti chiaramente visibile.
- h) Il proprietario deve garantire la creazione di un sistema atto a conservare i documenti seguenti per i periodi specificati:
- 1) tutti i registri di manutenzione dettagliati dell'aeromobile e dei componenti con limite temporale di utilizzo in esso installati, fino al momento in cui le informazioni contenute in detti registri non siano sostituite da nuove informazioni equivalenti in termini di portata e di dettaglio, ma per un periodo non inferiore a 36 mesi dalla messa in servizio dell'aeromobile o del componente;
  - 2) il tempo totale di servizio (ossia ore, giorni di calendario, cicli di volo e atterraggi) dell'aeromobile e di tutti i suoi componenti con limite temporale di utilizzo, fino ad almeno 12 mesi dopo il ritiro definitivo dal servizio dell'aeromobile o del componente;
  - 3) il tempo di servizio (ossia ore, giorni di calendario, cicli di volo e atterraggi), a seconda dei casi, trascorso dall'ultima manutenzione programmata del componente soggetto ad un limite temporale di utilizzo, almeno fino a che la manutenzione programmata del componente non sia stata sostituita da un'altra manutenzione programmata o da un intervento equivalente in quanto a portata e dettaglio;
  - 4) lo stato aggiornato di conformità all'AMP almeno fino alla data in cui la manutenzione programmata dell'aeromobile o del componente sia stata sostituita da un'altra manutenzione programmata equivalente quanto a portata e dettaglio;
  - 5) lo stato aggiornato delle AD applicabili all'aeromobile e ai suoi componenti, fino ad almeno 12 mesi dopo il ritiro definitivo dal servizio dell'aeromobile o del componente;
  - 6) i dettagli relativi alle modifiche ed alle riparazioni effettuate su velivolo, motori, eliche ed altri componenti di vitale importanza per la sicurezza del volo, fino ad almeno 12 mesi dopo il ritiro definitivo dal servizio di tali componenti.

#### **M.L.A.307 Trasferimento dei registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile**

- a) In caso di trasferimento permanente di un aeromobile da un proprietario a un altro, il proprietario che opera il trasferimento deve garantire che siano trasferiti anche i registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità di cui al punto M.L.A.305.
- b) Quando il proprietario affida mediante contratto la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità a una CAMO o a una CAO, il proprietario deve garantire che i registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità di cui al punto M.L.A.305 siano trasferiti all'impresa contraente.
- c) I periodi di conservazione dei registri di cui al punto M.L.A.305, lettera h), devono continuare ad applicarsi al nuovo proprietario, alla nuova CAMO o alla nuova CAO.

### CAPITOLO D

#### STANDARD DI MANUTENZIONE

#### **M.L.A.401 Dati di manutenzione**

- a) La persona o l'impresa incaricata della manutenzione di un aeromobile deve utilizzare unicamente i dati di manutenzione applicabili durante l'esecuzione della manutenzione.
- b) Ai fini del presente allegato, i «dati applicabili di manutenzione» sono:
  - 1) i requisiti, le procedure, gli standard o le informazioni applicabili emessi dall'autorità competente o dall'Agenzia,
  - 2) qualsiasi AD applicabile;
  - 3) le ICA applicabili emesse dai titolari del certificato di omologazione del tipo o del certificato di omologazione del tipo supplementare e da eventuali altre imprese che pubblichino tali dati a norma dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012;
  - 4) tutti i dati applicabili redatti in conformità del punto 145.A.45, lettera d).

**ML.A.402 Esecuzione della manutenzione**

- a) La manutenzione eseguita da un'impresa di manutenzione approvata deve essere conforme, a seconda dei casi, all'allegato I (parte M), capitolo F, all'allegato II (parte 145) o all'allegato V quinquies (parte CAO).
- b) Per quanto riguarda la manutenzione non eseguita a norma della lettera a), la persona che effettua la manutenzione deve:
  - 1) essere qualificata per i compiti svolti, come richiesto dal presente allegato;
  - 2) garantire che l'area in cui è eseguita la manutenzione sia adeguatamente predisposta e ripulita ed esente da contaminazioni;
  - 3) utilizzare i metodi, le tecniche, gli standard e le istruzioni specificati nei dati di manutenzione di cui al punto ML.A.401;
  - 4) utilizzare gli attrezzi, l'equipaggiamento e il materiale specificati nei dati di manutenzione di cui al punto ML.A.401. Se necessario, gli attrezzi e l'equipaggiamento devono essere controllati e calibrati secondo uno standard ufficialmente riconosciuto;
  - 5) assicurare che la manutenzione sia eseguita nel rispetto di tutte le limitazioni ambientali indicate nei dati di manutenzione di cui al punto ML.A.401;
  - 6) assicurare che siano utilizzate strutture adeguate in caso di condizioni meteorologiche avverse o di manutenzione prolungata;
  - 7) assicurare che siano ridotti al minimo il rischio di errori molteplici durante la manutenzione e il rischio di errori ripetuti durante interventi di manutenzione identici;
  - 8) assicurare che sia applicato un metodo di rilevamento di errori dopo l'esecuzione di ogni intervento critico di manutenzione;
  - 9) effettuare una verifica generale al termine della manutenzione per assicurarsi che l'aeromobile o i suoi componenti siano sgombrati da attrezzi, equipaggiamento e da qualsiasi altra parte o materiale estraneo e che tutti i pannelli di accesso rimossi siano stati correttamente ricollocati.
  - 10) assicurare che tutti gli interventi di manutenzione eseguiti siano debitamente registrati e documentati.

**ML.A.403 Difetti dell'aeromobile**

- a) Qualsiasi difetto che costituisce un serio pericolo per la sicurezza del volo deve essere corretto prima dei successivi voli.
- b) Le persone elencate di seguito possono decidere che un difetto non costituisce un serio pericolo per la sicurezza del volo e differirne la correzione di conseguenza:
  - 1) il pilota, per i difetti relativi all'equipaggiamento di bordo non richiesto;
  - 2) il pilota, quando utilizza la lista dell'equipaggiamento minimo, per i difetti relativi all'equipaggiamento di bordo richiesto. Negli altri casi, la correzione di tali difetti può essere differita solo dal personale autorizzato a certificare;
  - 3) il pilota, per i difetti diversi da quelli di cui alla lettera b), punti 1) e 2), se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
    - i) l'aeromobile è utilizzato a norma dell'allegato VII (parte NCO) del regolamento (UE) n. 965/2012 o, nel caso di palloni o alianti, non è utilizzato a norma dell'allegato II (parte BOP), sottoparte ADD, del regolamento (UE) 2018/395 o non rispetta quanto stabilito all'allegato II (parte SAO), sottoparte DEC, del regolamento (UE) 2018/1976;
    - ii) il pilota differisce la correzione del difetto con l'accordo del proprietario dell'aeromobile o, a seconda del caso, della CAMO o della CAO incaricata;
  - 4) il personale autorizzato a certificare adeguatamente qualificato per quanto concerne i difetti diversi da quelli di cui alla lettera b), punti 1) e 2), se non sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 3, paragrafi i) e ii).
- c) Qualsiasi difetto dell'aeromobile che non costituisce un rischio grave per la sicurezza del volo deve essere corretto al più presto dalla data in cui è stato originariamente individuato ed entro i limiti specificati nei dati di manutenzione.
- d) Qualsiasi difetto non corretto prima del volo deve essere registrato nel sistema di registrazione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile di cui al punto ML.A.305 e tale registrazione deve essere messa a disposizione del pilota.

CAPITOLO E  
COMPONENTI

**ML.A.501 Classificazione e installazione**

- a) Se non diversamente specificato nell'allegato I (parte M), capitolo F, nell'allegato II (parte 145), nell'allegato V quinquies (parte CAO) del presente regolamento e nell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012, un componente può essere installato solo se soddisfa tutte le seguenti condizioni:
- i) è in condizioni soddisfacenti;
  - ii) è stato adeguatamente riammesso in servizio utilizzando un modulo 1 AESA di cui all'allegato I (parte M), appendice II, o un modulo equivalente;
  - iii) è contrassegnato conformemente all'allegato I (parte 21), capitolo Q, del regolamento (UE) n. 748/2012.
- b) Prima dell'installazione di un componente su un aeromobile, la persona o l'impresa incaricata della manutenzione deve accertare che quel dato componente sia idoneo a essere installato nel caso in cui siano applicabili diverse modifiche o configurazioni indicate nell'AD.
- c) Le parti standard devono essere installate su un aeromobile o su un componente esclusivamente nei casi in cui tali date parti siano specificate nei dati di manutenzione. Le parti standard devono essere installate solo se corredate della prova di conformità allo standard specifico e se dotate di adeguata tracciabilità.
- d) Le materie prime o i materiali di consumo devono essere utilizzati su un aeromobile o su un componente unicamente a condizione che:
- i) il produttore dell'aeromobile o del componente consenta l'uso di materie prime o materiali di consumo nei pertinenti dati di manutenzione o come indicato nell'allegato I (parte M), capitolo F, nell'allegato II (parte 145) o nell'allegato V quinquies (parte CAO);
  - ii) tale materiale soddisfi le specifiche richieste per i materiali e sia dotato di adeguata tracciabilità;
  - iii) tale materiale sia corredato di una documentazione chiaramente pertinente, che includa una dichiarazione di conformità alle specifiche nonché l'indicazione della sede di produzione e del fornitore.
- e) Nel caso dei palloni, qualora per un determinato involucro siano possibili diverse combinazioni di canestri, bruciatori e bombole o serbatoi del combustibile, la persona incaricata dell'installazione deve assicurare che:
- 1) il canestro, il bruciatore e/o le bombole o i serbatoi del combustibile siano idonei all'installazione conformemente al TCDS o ad altri documenti ivi indicati;
  - 2) il canestro, il bruciatore e/o le bombole o i serbatoi del combustibile siano efficienti e corredati dei registri di manutenzione pertinenti.

**ML.A.502 Manutenzione dei componenti**

- a) I componenti accettati dal proprietario in conformità dell'allegato I (parte 21), punto 21.A.307, lettera c), del regolamento (UE) n. 748/2012 sono sottoposti a manutenzione da qualsiasi persona o impresa previa accettazione da parte del proprietario alle condizioni di cui al punto 21.A.307, lettera c), di tale allegato. Detta manutenzione non è valida ai fini del rilascio di un modulo 1 AESA, di cui all'allegato I (parte M), appendice II, ed è soggetta ai requisiti per la rimessa in servizio degli aeromobili.
- b) I componenti devono essere riammessi in servizio in conformità della tabella seguente:

	<b>Riammissione in servizio con un modulo 1 AESA di cui all'allegato I (parte M), appendice II</b>	<b>Riammissione in servizio a livello di aeromobile per punto ML.A.801 (impossibile rilasciare un modulo 1 AESA)</b>
<b>Componenti sottoposti a manutenzione in conformità dei dati di manutenzione dei componenti (dati emessi dal produttore)</b>		
<b>Manutenzione diversa dalla revisione</b>	Imprese di manutenzione abilitate per il motore (per il motore) o per i componenti (per gli altri componenti)	(i) Imprese di manutenzione abilitate per gli aeromobili e/o (ii) personale autorizzato a certificare indipendente
<b>Revisione di componenti diversi da motori ed eliche</b>	Imprese di manutenzione abilitate per i componenti	Impossibile

	<b>Riammissione in servizio con un modulo 1 AESA di cui all'allegato I (parte M), appendice II</b>	<b>Riammissione in servizio a livello di aeromobile per punto ML.A.801 (impossibile rilasciare un modulo 1 AESA)</b>
<b>Revisione di motori ed eliche per aeromobili CS-VLA, CS-22 e LSA</b>	Imprese di manutenzione abilitate per il motore (per il motore) o per i componenti (per le eliche)	(iii) Imprese di manutenzione abilitate per gli aeromobili e/o (iv) personale autorizzato a certificare indipendente
<b>Revisione di motori ed eliche per aeromobili diversi da CS-VLA, CS-22 e LSA</b>	Imprese di manutenzione abilitate per il motore (per il motore) o per i componenti (per le eliche)	Impossibile
<b>Componenti sottoposti a manutenzione in conformità dei dati di manutenzione dell'aeromobile (dati emessi dal fabbricante dell'aeromobile)</b>		
<b>Tutti i componenti e tutte le tipologie di manutenzione</b>	Imprese di manutenzione abilitate per il motore (per il motore) o per i componenti (per gli altri componenti)	— Imprese di manutenzione abilitate per gli aeromobili e/o — personale autorizzato a certificare indipendente

#### **ML.A.503 Componenti con limite temporale di utilizzo**

- a) Con l'espressione «componenti con limite temporale di utilizzo» si intendono i seguenti componenti:
- 1) componenti soggetti a un limite di vita certificato, trascorso il quale non dovrebbero essere utilizzati, e
  - 2) componenti soggetti a un limite temporale di utilizzo, trascorso il quale devono essere sottoposti a manutenzione per ripristinarne l'efficienza.
- b) I componenti con limite temporale di utilizzo installati non devono superare il limite di utilizzo approvato indicato nell'AMP e nelle AD, tranne nei casi di cui al punto ML.A.504, lettera c).
- c) Il limite temporale di utilizzo approvato è espresso, a seconda dei casi, in giorni di calendario, ore di volo, atterraggi o cicli di volo.
- d) Trascorso il limite temporale di utilizzo approvato, il componente deve essere rimosso dall'aeromobile e sottoposto a manutenzione oppure smaltito nel caso di componenti con limite di vita certificato.

#### **ML.A.504 Controllo dei componenti non efficienti**

- a) Un componente è da considerarsi non efficiente in presenza di una qualsiasi delle seguenti circostanze:
- 1) scadenza del limite temporale di utilizzo del componente indicato nell'AMP;
  - 2) non conformità alle AD applicabili e ad altri requisiti di mantenimento dell'aeronavigabilità prescritti dall'Agenzia;
  - 3) assenza delle informazioni necessarie per determinare lo stato di aeronavigabilità del componente o la sua idoneità all'installazione;
  - 4) evidenza di difetti o malfunzionamenti del componente;
  - 5) coinvolgimento del componente in un incidente o inconveniente tale da poterne compromettere l'efficienza.
- b) I componenti inefficienti sono identificati come segue:
- 1) inefficienti e conservati in un luogo sicuro sotto il controllo di un'impresa di manutenzione approvata o del personale autorizzato a certificare indipendente fino all'adozione di una decisione sulla destinazione futura di ciascuno di essi;
  - 2) inefficienti per la persona o l'impresa che ne ha dichiarato l'inefficienza; la custodia è trasferita al proprietario dell'aeromobile dopo aver documentato tale trasferimento nel sistema di registrazione della manutenzione dell'aeromobile di cui al punto ML.A.305.

- c) I componenti che hanno raggiunto il limite di vita certificato o che presentano difetti o malfunzionamenti irreparabili devono essere classificati come non recuperabili e essere esclusi dal sistema di fornitura dei componenti, a meno che non sia stato esteso il limite di vita certificato o non sia stata approvata una soluzione di riparazione in conformità del punto ML.A.304.
- d) Ogni persona o impresa responsabile ai sensi del punto ML.A.201 deve, nel caso di un componente non recuperabile di cui alla lettera c), intraprendere una delle azioni seguenti:
  - 1) conservare il componente in un luogo conforme a quanto stabilito alla lettera b), punto 1);
  - 2) disporre la rottamazione del componente, prima di declinare la responsabilità in merito, in modo da garantire che questo non possa essere riutilizzato a fini commerciali o riparato.
- e) Fatto salvo il disposto della lettera d), una persona o un'impresa responsabile ai sensi del punto ML.A.201 può delegare la responsabilità per i componenti classificati come non recuperabili non rottamati a un ente di formazione o di ricerca.

## CAPITOLO H

### CERTIFICATO DI RIAMMISSIONE IN SERVIZIO (CRS)

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

- a) Un CRS deve essere rilasciato dopo che gli interventi di manutenzione prescritti siano stati correttamente eseguiti su un aeromobile.
- b) Il CRS deve essere rilasciato, in alternativa:
  - 1) da personale autorizzato a certificare adeguato per conto dell'impresa di manutenzione approvata;
  - 2) da personale autorizzato a certificare indipendente;
  - 3) da piloti-proprietari in conformità del punto ML.A.803.
- c) In deroga alla lettera b), in presenza di circostanze imprevedibili, quando un aeromobile si trova in uno scalo non servito da un'impresa di manutenzione debitamente approvata né da personale autorizzato a certificare adeguato, il proprietario può autorizzare qualsiasi persona che disponga di un'esperienza di manutenzione adeguata non inferiore a tre anni e delle qualifiche adeguate a effettuare interventi di manutenzione sull'aeromobile in conformità degli standard stabiliti nel capitolo D del presente allegato e a riammettere l'aeromobile in servizio. In tal caso il proprietario deve:
  - 1) ottenere e conservare nei registri dell'aeromobile informazioni dettagliate di tutti gli interventi effettuati e delle qualifiche di cui dispone la persona che ha emesso il certificato;
  - 2) assicurare che la manutenzione sia ricontrollata e certificata in conformità del punto ML.A.801, lettera b), quanto prima possibile e comunque entro sette giorni oppure, nel caso di aeromobili utilizzati a norma dell'allegato VII (parte NCO) del regolamento (UE) n. 965/2012, nel caso di palloni non utilizzati a norma dell'allegato II (parte BOP), sottoparte ADD, del regolamento (UE) 2018/395 o nel caso di alianti non utilizzati in conformità dell'allegato II (parte SAO), sottoparte DEC, del regolamento (UE) 2018/1976, entro 30 giorni;
  - 3) informare la CAMO o la CAO incaricata o, in assenza di contratto, l'autorità competente entro 7 giorni dal rilascio di tale autorizzazione.
- d) Quando la riammissione in servizio è effettuata in conformità alla lettera b), punto 1) o 2), il personale autorizzato a certificare può essere assistito, nell'esecuzione degli interventi di manutenzione, da una o più persone poste sotto il suo controllo diretto e continuo.
- e) Il CRS deve indicare almeno:
  - 1) le informazioni di base sulla manutenzione eseguita;
  - 2) la data in cui è stata completata la manutenzione;
  - 3) l'identità dell'impresa e/o della persona che rilascia il certificato di riammissione in servizio, compresi, in alternativa
    - i) il riferimento dell'approvazione dell'impresa di manutenzione e del personale autorizzato a certificare che rilascia il CRS;
    - ii) nel caso di cui alla lettera b), punto 2), l'identità e, se del caso, il numero di licenza del personale autorizzato a certificare indipendente che rilascia il CRS;
  - 4) le eventuali limitazioni relative all'aeronavigabilità o alle operazioni.



- f) In deroga alla lettera a), e fatte salve le disposizioni della lettera g), quando la manutenzione necessaria non può essere completata, è possibile rilasciare un CRS nel rispetto delle limitazioni approvate per l'aeromobile. In tal caso il CRS deve indicare che la manutenzione non ha potuto essere completata e specificare le limitazioni relative all'aeronavigabilità e alle operazioni eventualmente applicabili, nell'ambito delle informazioni di cui alla lettera e), punto 4).
- g) Il CRS non deve essere rilasciato in caso di non conformità note ai requisiti del presente allegato che costituiscono un pericolo per la sicurezza del volo.

#### **ML.A.802 Certificato di riammissione in servizio del componente**

- a) Un CRS di un componente deve essere rilasciato dopo che gli interventi di manutenzione prescritti su un componente di aeromobile siano stati correttamente eseguiti in conformità del punto ML.A.502.
- b) Il certificato di riammissione in servizio identificato come modulo 1 AESA, di cui all'allegato I (parte M), appendice II, costituisce il CRS del componente, tranne quando la manutenzione è certificata a livello di aeromobile, come indicato al punto ML.A.502, lettera b).

#### **ML.A.803 Autorizzazione del pilota-proprietario**

- a) Per essere riconosciuta pilota-proprietario, una persona deve:
  - 1) detenere un brevetto di pilota valido o un documento equivalente rilasciato o convalidato da uno Stato membro, con l'abilitazione appropriata di tipo e di classe;
  - 2) essere proprietario esclusivo o comproprietario dell'aeromobile; detto proprietario deve
    - i) essere una delle persone fisiche menzionate nel modulo di registrazione, oppure
    - ii) essere membro di una persona giuridica senza scopo di lucro e con finalità ricreative, ove la persona giuridica sia indicata come proprietario o come operatore nel documento di registrazione, e partecipare direttamente al processo decisionale della persona giuridica ed essere stata designata da tale persona giuridica per svolgere compiti di manutenzione in qualità di pilota-proprietario.
- b) Per gli aeromobili utilizzati a norma dell'allegato VII (parte NCO) del regolamento (UE) n. 965/2012 o, nel caso di palloni, non utilizzati a norma dell'allegato II (parte BOP), sottoparte ADD, del regolamento (UE) 2018/395 o, nel caso di alianti, non conformi alla sottoparte DEC dell'allegato II (parte SAO) del regolamento (UE) 2018/1976, il pilota-proprietario può rilasciare un CRS dopo aver eseguito una manutenzione limitata, come previsto nell'appendice II del presente allegato.
- c) Il CRS deve essere inserito nel quaderno dell'aeromobile e deve contenere le informazioni di base sulla manutenzione eseguita, i dati di manutenzione utilizzati, la data in cui è stata completata la manutenzione nonché l'identità, la firma e il numero del brevetto di pilota (o di un documento equivalente) del pilota-proprietario che lo rilascia.

### CAPITOLO I

#### *CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE - ARC)*

#### **ML.A.901 Revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile**

Per garantire la validità del certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile (ARC) si deve provvedere a una revisione periodica dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e dei suoi registri relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità.

- a) L'ARC è rilasciato in conformità dell'appendice IV (modulo 15c AESA) del presente allegato, al completamento di una revisione soddisfacente dell'aeronavigabilità. L'ARC ha validità di 1 anno.
- b) La revisione dell'aeronavigabilità e il rilascio dell'ARC sono effettuati in conformità del punto ML.A.903, in alternativa:
  - 1) dall'autorità competente;
  - 2) dalla CAMO o dalla CAO debitamente autorizzata;
  - 3) dall'impresa di manutenzione approvata che effettua l'ispezione delle 100 ore/annuale prevista dall'AMP;

- 4) per gli aeromobili utilizzati a norma dell'allegato VII (parte NCO) del regolamento (UE) n. 965/2012 o per i palloni non utilizzati a norma dell'allegato II (parte BOP), sottoparte ADD, del regolamento (UE) 2018/395 o per gli alianti non conformi all'allegato II (parte SAO), sottoparte DEC, del regolamento (UE) 2018/1976, dal personale autorizzato a certificare indipendente che effettua l'ispezione delle 100 ore/annuale prevista dall'AMP, se in possesso:
- i) di una licenza rilasciata conformemente all'allegato III (parte 66) con abilitazione per l'aeromobile corrispondente o, se l'allegato III (parte 66) non è applicabile all'aeromobile in questione, di una qualifica nazionale di personale autorizzato a certificare valida per l'aeromobile in questione;
  - ii) di un'autorizzazione rilasciata, in alternativa
    - A) dall'autorità competente che ha rilasciato la licenza emessa in conformità all'allegato III (parte 66), o
    - B) dall'autorità competente responsabile delle qualifiche nazionali del personale autorizzato a certificare, se l'allegato III (parte 66) non è applicabile.

Il personale autorizzato a certificare indipendente in possesso di una licenza rilasciata in conformità dell'allegato III (parte 66) può eseguire revisioni dell'aeronavigabilità e rilasciare l'ARC per gli aeromobili registrati in qualsiasi Stato membro. Il personale autorizzato a certificare indipendente in possesso di una qualifica nazionale può tuttavia effettuare unicamente revisioni dell'aeronavigabilità e rilasciare l'ARC per gli aeromobili immatricolati nello Stato membro responsabile della qualifica nazionale.

Gli ARC rilasciati da personale autorizzato a certificare indipendente in possesso di una qualifica nazionale non beneficiano del riconoscimento reciproco in caso di trasferimento dell'aeromobile in un altro Stato membro.

Ogni volta che le circostanze indicano la presenza di un potenziale rischio per la sicurezza, l'autorità competente effettua essa stessa la revisione dell'aeronavigabilità e rilascia il relativo certificato.

- c) La validità di un ARC può essere prorogata al massimo due volte consecutive, per un periodo di un anno ciascuna, da una CAMO o da una CAO debitamente approvata, alle seguenti condizioni:
- 1) l'aeromobile è stato oggetto di una gestione continua per i precedenti 12 mesi da parte di tale CAMO o CAO;
  - 2) l'aeromobile è stato sottoposto a manutenzione nei 12 mesi precedenti da imprese di manutenzione approvate; ciò comprende gli interventi di manutenzione eseguiti e certificati per la riammissione in servizio dal pilota-proprietario o dal personale autorizzato a certificare indipendente;
  - 3) la CAMO o CAO non dispone di alcun elemento né motivo per ritenere che l'aeromobile non sia aeronavigabile.
- La CAMO o CAO può concedere tale proroga indipendentemente dal personale o dall'impresa che, come previsto alla lettera b), ha originariamente rilasciato l'ARC.
- d) In deroga alla lettera c), la proroga dell'ARC può essere anticipata di un massimo di 30 giorni, senza interruzione dello schema di revisione dell'aeronavigabilità, per garantire la disponibilità dell'aeromobile al fine di collocare a bordo l'ARC originario.
- e) Quando l'autorità competente esegue autonomamente la revisione dell'aeronavigabilità e rilascia il relativo certificato, il proprietario deve fornire quanto segue all'autorità competente:
- 1) la documentazione richiesta dall'autorità competente;
  - 2) un alloggio idoneo nella sede appropriata per il suo personale;
  - 3) il sostegno, ove necessario, di personale autorizzato a certificare adeguato.

#### **MLA.902 Validità del certificato di revisione dell'aeronavigabilità**

- a) Un ARC perde la propria validità se:
- 1) viene sospeso o revocato;
  - 2) viene sospeso o revocato il certificato di aeronavigabilità;
  - 3) l'aeromobile non è presente nel registro aereo di uno Stato membro;
  - 4) il certificato del tipo per il quale il certificato di aeronavigabilità era stato rilasciato è sospeso o revocato.

- b) Un aeromobile non deve volare se l'ARC non è valido o in presenza di una delle seguenti circostanze:
- 1) il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile o di qualunque componente installato sull'aeromobile non risponde ai requisiti descritti nel presente allegato;
  - 2) l'aeromobile non mantiene la conformità al progetto di tipo approvato dall'Agenzia;
  - 3) l'aeromobile è stato utilizzato senza rispettare le limitazioni previste dal manuale di volo approvato o dal certificato di aeronavigabilità, senza che siano stati adottati provvedimenti adeguati;
  - 4) l'aeromobile è stato coinvolto in un incidente o in un inconveniente che incide sulla sua aeronavigabilità, senza che siano state intraprese le azioni opportune conseguenti al fine di ripristinarne l'aeronavigabilità;
  - 5) una modifica o una riparazione dell'aeromobile o di un componente installato sull'aeromobile non è conforme all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012.
- c) In caso di rinuncia o revoca, l'ARC dovrà essere restituito all'autorità competente.

### **ML.A.903 Processo di revisione dell'aeronavigabilità**

- a) Per soddisfare i requisiti relativi alla revisione dell'aeronavigabilità di un aeromobile di cui al punto ML.A.901, il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità deve eseguire un esame documentato dei registri dell'aeromobile per verificare quanto segue:
- 1) le ore di volo e i relativi cicli di volo della cellula, del motore e dell'elica sono stati correttamente registrati;
  - 2) il manuale di volo è adeguato alla configurazione dell'aeromobile e riflette lo stato di revisione più recente;
  - 3) tutti gli interventi di manutenzione previsti per l'aeromobile in conformità dell'AMP sono stati eseguiti;
  - 4) tutti i difetti conosciuti sono stati corretti o la correzione ne è stata differita in maniera controllata;
  - 5) tutte le AD applicabili sono state applicate e correttamente registrate;
  - 6) tutte le modifiche e le riparazioni eseguite sull'aeromobile sono state registrate e sono conformi all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012;
  - 7) tutti i componenti con limite temporale di utilizzo installati sull'aeromobile sono stati debitamente identificati e registrati e non hanno superato il limite temporale di utilizzo approvato;
  - 8) tutti gli interventi di manutenzione sono stati certificati conformemente al presente allegato;
  - 9) se richiesta, la dichiarazione aggiornata su massa e centraggio corrisponde alla configurazione dell'aeromobile ed è valida;
  - 10) l'aeromobile è conforme alla revisione più recente del suo progetto di tipo approvata dall'Agenzia;
  - 11) se richiesto, l'aeromobile dispone di un certificato acustico corrispondente all'attuale configurazione dell'aeromobile conformemente all'allegato I (parte 21), capitolo I, del regolamento (UE) n. 748/2012.
- b) Il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, di cui alla lettera a), deve effettuare un controllo fisico dell'aeromobile. A tal fine, il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità non adeguatamente qualificato ai sensi dell'allegato III (parte 66) deve essere assistito da personale adeguatamente qualificato.
- c) Mediante il controllo fisico dell'aeromobile, il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità deve assicurare che:
- 1) tutti i contrassegni e le targhette richiesti siano installati correttamente;
  - 2) l'aeromobile sia conforme al manuale di volo approvato;
  - 3) la configurazione dell'aeromobile sia conforme alla documentazione approvata;
  - 4) non vi sia alcun difetto evidente che non sia già stato corretto in conformità al punto ML.A.403;
  - 5) non si possano riscontrare incongruenze tra l'aeromobile e l'analisi documentata dei registri di cui alla lettera a).
- d) In deroga al punto ML.A.901, lettera a), la revisione dell'aeronavigabilità può essere anticipata di un periodo massimo di 90 giorni, senza interruzione dello schema di revisione, per consentire che il controllo fisico sia eseguito durante un intervento di manutenzione.

- e) L'ARC (modulo 15c AESA) di cui all'appendice IV è rilasciato unicamente:
  - 1) da personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità debitamente autorizzato;
  - 2) dopo il completamento della revisione dell'aeronavigabilità e la risoluzione di tutti i rilievi;
  - 3) quando eventuali discrepanze riscontrate nell'AMP ai sensi della lettera h) sono state risolte in maniera soddisfacente.
- f) Una copia di ogni ARC rilasciato o prorogato per un aeromobile deve essere inviata allo Stato membro di registrazione di quell'aeromobile entro 10 giorni.
- g) Gli interventi di revisione dell'aeronavigabilità non possono essere oggetto di subappalto.
- h) L'efficacia dell'AMP può essere riesaminata in concomitanza con la revisione dell'aeronavigabilità in conformità al punto ML.A.302, lettera c), punto 9). Tale riesame deve essere completato dalla persona che ha effettuato la revisione dell'aeronavigabilità. Se dal riesame emergono carenze dell'aeromobile connesse a carenze nel contenuto dell'AMP, quest'ultimo deve essere modificato di conseguenza. La persona che effettua il riesame deve informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione se non concorda con le misure di modifica dell'AMP adottate dal proprietario, dalla CAMO o dalla CAO. L'autorità competente decide in tali casi quali modifiche dell'AMP sono necessarie, indicando i rilievi corrispondenti di cui al punto ML.B.903 e, se necessario, agendo di conseguenza conformemente al punto ML.B.304.

#### **ML.A.904 Qualifiche del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità**

- a) Il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità che agisce per conto dell'autorità competente deve essere qualificato conformemente al punto ML.B.902.
- b) Il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità che agisce per conto di un'impresa di cui all'allegato I (parte M), capitolo F, all'allegato II (parte 145), all'allegato V quater (parte CAMO) o all'allegato V quinquies (parte CAO) deve essere qualificato, rispettivamente, in conformità dell'allegato I (parte M), capitolo F, dell'allegato II (parte 145), dell'allegato V quater (parte CAMO) o dell'allegato V quinquies (parte CAO).
- c) Il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità che agisce per proprio conto, come consentito ai sensi del punto ML.A.901, lettera b), punto 4), deve:
  - 1) essere titolare di una licenza rilasciata conformemente all'allegato III (parte 66) con abilitazione per l'aeromobile corrispondente o, se l'allegato III (parte 66) non è applicabile all'aeromobile in questione, di una qualifica nazionale di personale autorizzato a certificare valida per l'aeromobile in questione; e
  - 2) essere titolare di un'autorizzazione rilasciata, in alternativa
    - i) dall'autorità competente che ha rilasciato la licenza in conformità all'allegato III (parte 66), o
    - ii) se l'allegato III (parte 66) non è applicabile, dall'autorità competente responsabile delle qualifiche nazionali del personale autorizzato a certificare.
- d) L'autorizzazione richiesta alla lettera c), punto 2), deve essere rilasciata dall'autorità competente nei seguenti casi:
  - 1) l'autorità competente ha valutato che la persona dispone della conoscenza delle parti pertinenti del presente allegato per quanto concerne la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, l'esecuzione delle revisioni dell'aeronavigabilità e il rilascio degli ARC;
  - 2) la persona ha eseguito in maniera soddisfacente una revisione dell'aeronavigabilità sotto la supervisione dell'autorità competente.

Tale autorizzazione ha validità di cinque anni a condizione che il titolare esegua almeno una revisione dell'aeronavigabilità ogni 12 mesi. In caso contrario, deve essere eseguita in maniera soddisfacente una nuova revisione dell'aeronavigabilità sotto la supervisione dell'autorità competente.

Alla scadenza della sua validità, l'autorizzazione deve essere rinnovata per altri cinque anni, subordinatamente a un rinnovo della conformità alle disposizioni di cui alla lettera d), punti 1) e 2). Non vi è limite al numero di rinnovi.

Il titolare dell'autorizzazione deve registrare tutte le revisioni dell'aeronavigabilità eseguite e, su richiesta, deve mettere le informazioni a disposizione delle autorità competenti e dei proprietari di aeromobile per i quali esegue una revisione dell'aeronavigabilità.

L'autorizzazione può essere revocata in qualsiasi momento dall'autorità competente se quest'ultima non è soddisfatta delle competenze del titolare o dell'uso di tale autorizzazione.

**ML.A.905 Trasferimento della registrazione dell'aeromobile all'interno dell'Unione**

- a) Per il trasferimento della registrazione di un aeromobile all'interno dell'UE, il richiedente deve:
- 1) fornire in primo luogo al precedente Stato membro il nome dello Stato membro in cui l'aeromobile sarà registrato;
  - 2) chiedere successivamente al nuovo Stato membro il rilascio di un nuovo certificato di aeronavigabilità in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012.
- b) Fatto salvo il punto ML.A.902, lettera a), punto 3), il precedente ARC ha validità fino alla data di scadenza, tranne quando è stato rilasciato da personale autorizzato a certificare indipendente in possesso di una qualifica nazionale di personale autorizzato a certificare in conformità del punto ML.A.901, lettera b), punto 4), nel qual caso si applica il punto ML.A.906.
- c) Fatte salve le lettere a) e b), nei casi in cui l'aeromobile si trovava in condizioni non idonee al volo nel precedente Stato membro o in cui lo stato di aeronavigabilità dell'aeromobile non può essere determinato sulla base dei registri esistenti si applica il punto ML.A.906.

**ML.A.906 Revisione dell'aeronavigabilità di aeromobili importati nell'Unione**

- a) Per trasferire un aeromobile da un paese terzo nel registro di uno Stato membro, il richiedente deve:
- 1) chiedere all'autorità competente dello Stato membro di registrazione il rilascio di un nuovo certificato di aeronavigabilità in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012;
  - 2) far eseguire, per gli aeromobili non nuovi, una revisione dell'aeronavigabilità che dia esito soddisfacente conformemente al punto ML.A.901;
  - 3) far eseguire tutti gli interventi di manutenzione necessari per assicurare la conformità all'AMP approvato o dichiarato.
- b) Se l'aeromobile è conforme ai requisiti pertinenti l'autorità competente, la CAMO o la CAO, l'impresa di manutenzione o il personale autorizzato a certificare indipendente che esegue la revisione dell'aeronavigabilità, come previsto al punto ML.A.901, lettera b), deve rilasciare un ARC e trasmetterne copia all'autorità competente dello Stato membro di registrazione.
- c) Il proprietario deve consentire all'autorità competente dello Stato membro di registrazione di accedere all'aeromobile a fini di ispezione.
- d) Una volta accertata la conformità dell'aeromobile all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012, l'autorità competente dello Stato membro di registrazione deve rilasciare un nuovo certificato di aeronavigabilità.

**ML.A.907 Rilievi**

- a) I rilievi sono così classificati:
- 1) un rilievo di livello 1 è un rilievo di non conformità significativa ai requisiti di cui al presente allegato che riduce lo standard di sicurezza e costituisce un serio pericolo per la sicurezza del volo;
  - 2) un rilievo di livello 2 è un rilievo di non conformità ai requisiti di cui al presente allegato che può ridurre lo standard di sicurezza e può costituire un pericolo per la sicurezza del volo.
- b) Dopo il ricevimento della notifica di rilievi in conformità al punto ML.B.903, la persona o l'impresa responsabile ai sensi del punto ML.A.201 deve definire un piano di azioni correttive volto a impedire il ripetersi del rilievo e della causa alla base di tale evento e darne dimostrazione all'autorità competente entro un periodo con essa concordato.

## SEZIONE B

**PROCEDURA PER LE AUTORITÀ COMPETENTI**

## CAPITOLO A

## GENERALITÀ

**ML.B.101 Ambito di applicazione**

La presente sezione definisce i requisiti amministrativi cui devono conformarsi le autorità competenti incaricate dell'attuazione e dell'applicazione della sezione A del presente allegato.

**ML.B.102 Autorità competente**

- a) Disposizioni generali

Lo Stato membro deve designare un'autorità competente con responsabilità di rilascio, proroga, modifica, sospensione o revoca dei certificati e di verifica del mantenimento della navigabilità. Detta autorità competente deve impostare la sua attività su procedure documentate ed essere dotata di una struttura organizzativa.

**b) Risorse**

Il personale in forza dev'essere sufficiente a soddisfare i requisiti indicati nella presente sezione.

**c) Qualifiche e formazione**

Tutto il personale coinvolto nelle attività di cui al presente allegato deve essere debitamente qualificato e deve disporre delle conoscenze, dell'esperienza e della formazione, iniziale e continua, adeguate allo svolgimento dei compiti assegnati.

**d) Procedure**

L'autorità competente deve stabilire procedure che illustrino, in dettaglio, come assicurare la conformità al presente allegato.

Le procedure devono essere sottoposte a revisione e modifica per assicurare la continua rispondenza ai requisiti prescritti.

**ML.B.104 Conservazione dei registri**

- a) L'autorità competente deve istituire un sistema di conservazione dei registri che consenta un'adeguata rintracciabilità dell'iter di rilascio, rinnovo, modifica, sospensione o revoca di ogni certificato e autorizzazione.
- b) I registri relativi alla sorveglianza di ogni aeromobile devono comprendere almeno una copia di quanto segue:
  - 1) il certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile;
  - 2) l'ARC;
  - 3) i rapporti sulle revisioni di aeronavigabilità eseguite direttamente dallo Stato membro;
  - 4) tutta la corrispondenza pertinente in relazione all'aeromobile;
  - 5) le informazioni dettagliate su qualsiasi misura di esenzione e di esecuzione;
  - 6) i documenti approvati dall'autorità competente ai sensi del presente allegato o del regolamento (UE) n. 965/2012.
- c) I registri di cui alla lettera b) devono essere conservati per i due anni successivi al ritiro definitivo dell'aeromobile dal servizio.
- d) Tutti i registri di cui al punto ML.B.104 devono essere messi a disposizione, su richiesta, di un altro Stato membro o dell'Agenzia.

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

- a) Allo scopo di contribuire al miglioramento della sicurezza aerea, le autorità competenti devono prendere parte allo scambio reciproco di tutte le informazioni necessarie in conformità dell'articolo 72 del regolamento (UE) 2018/1139.
- b) Senza pregiudizio per le competenze degli Stati membri, in presenza di una potenziale minaccia alla sicurezza che coinvolge alcuni Stati membri, le autorità competenti coinvolte devono assistersi reciprocamente nell'esecuzione delle azioni di sorveglianza necessarie.

CAPITOLO B  
RESPONSABILITÀ

**ML.B.201 Responsabilità**

L'autorità competente di cui al punto ML.1, lettera b), è responsabile dell'esecuzione di ispezioni e indagini tese alla verifica della conformità ai requisiti del presente allegato.

CAPITOLO C  
MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

**ML.B.302 Esenzioni**

Tutte le esenzioni accordate in base all'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 devono essere registrate e conservate dall'autorità competente.

**ML.B.303 Controllo del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile**

- a) L'autorità competente deve elaborare un programma di controllo impostato su un approccio basato sul rischio per monitorare lo stato di aeronavigabilità della flotta di aeromobili presente nel suo registro.
- b) Un programma di controllo deve includere verifiche di prodotti campione dell'aeromobile e deve coprire tutti gli aspetti degli elementi di rischio essenziali dell'aeronavigabilità.

- c) Un controllo del prodotto campione deve rappresentare un campione degli standard di aeronavigabilità raggiunti, sulla base dei requisiti applicabili, ed identificare eventuali non conformità.
- d) Gli eventuali rilievi di non conformità devono essere classificati in base ai requisiti del punto ML.B.903 e confermati per scritto alla persona o all'impresa responsabile a norma del punto ML.A.201. L'autorità competente deve disporre di una procedura per analizzare tali rilievi sotto il profilo della loro importanza ai fini della sicurezza.
- e) L'autorità competente registra tutti i rilievi e le azioni di chiusura.
- f) In presenza di non conformità al presente o ad altri allegati riscontrate durante il controllo dell'aeromobile, occorre esaminare tali rilievi a norma di quanto prescritto dall'allegato pertinente.
- g) Se necessario per garantire l'adozione delle opportune misure correttive, l'autorità competente deve scambiare informazioni con le altre autorità competenti sui casi di non conformità riscontrati ai sensi della lettera f).

#### **ML.B.304 Revoca, sospensione e limitazione**

L'autorità competente deve:

- a) sospendere un ARC con motivi fondati, laddove sussista una potenziale minaccia per la sicurezza; oppure
- b) sospendere o revocare un ARC a norma del punto ML.B.903, lettera a).

L'autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione di revisione dell'aeronavigabilità a norma del punto ML.A.904, lettera c), per il personale autorizzato a certificare indipendente deve revocare tale autorizzazione in caso di esecuzione non soddisfacente della revisione dell'aeronavigabilità o utilizzo inappropriato dell'autorizzazione da parte del titolare.

### CAPITOLO I

#### *CERTIFICATO DI REVISIONE DELL'AERONAVIGABILITÀ (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE - ARC)*

#### **ML.B.902 Revisione dell'aeronavigabilità da parte dell'autorità competente**

- a) L'autorità competente, quando esegue la revisione dell'aeronavigabilità e rilascia l'ARC di cui all'appendice IV del presente allegato (modulo 15c AESA), deve eseguire una revisione dell'aeronavigabilità in conformità al punto ML.A.903.
- b) L'autorità competente deve disporre di personale incaricato della revisione dell'aeronavigabilità idoneo a tale compito. Tale personale deve avere tutte le caratteristiche seguenti:
  - 1) almeno tre anni di esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità;
  - 2) un'apposita licenza in conformità all'allegato III (parte 66) o una qualifica di personale addetto alla manutenzione riconosciuta a livello nazionale adeguata alla categoria di aeromobile (nei casi in cui l'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 1321/2014 si riferisce alle normative nazionali) o un diploma aeronautico o un titolo equivalente;
  - 3) una formazione adeguata sulla manutenzione aeronautica;
  - 4) una posizione che autorizza la persona a firmare per conto dell'autorità competente.

Fatti salvi i punti da 1) a 4), è possibile sostituire il requisito di cui al punto ML.B.902, lettera b), punto 2), con ulteriori quattro anni di esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità da aggiungere ai tre anni prescritti dal punto ML.B.902, lettera b), punto 1).

- c) L'autorità competente deve conservare un registro del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, comprensivo di dettagli relativi alle specifiche qualifiche, unitamente a una sintesi della relativa esperienza nel settore della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e della formazione ricevuta.
- d) Durante l'esecuzione della revisione dell'aeronavigabilità, l'autorità competente deve avere accesso ai dati applicabili, come indicato ai punti ML.A.305, ML.A.306 e ML.A.401.
- e) Il personale che esegue la revisione dell'aeronavigabilità deve rilasciare un certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo 15c AESA di cui all'appendice IV) dopo aver completato con esito soddisfacente la revisione dell'aeronavigabilità.
- f) Ogni volta che le circostanze indicano la presenza di un potenziale rischio per la sicurezza, l'autorità competente effettua essa stessa la revisione dell'aeronavigabilità e rilascia il relativo certificato.

**ML.B.903 Rilievi**

In presenza di non conformità ai requisiti del presente allegato individuate nel corso dei controlli degli aeromobili o con altri mezzi, l'autorità competente deve:

- a) richiedere, in presenza di rilievi di livello 1, l'adozione di azioni correttive appropriate prima dei successivi voli e revocare o sospendere immediatamente l'ARC; e
  - b) imporre, in presenza di rilievi di livello 2, le azioni correttive appropriate in considerazione della natura del rilievo.
-



## Appendice I

**Contratto di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità**

- a) Quando un proprietario stipula, in conformità al punto M.L.A.201, un contratto con una CAMO o una CAO relativo all'esecuzione di interventi legati alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, su richiesta dell'autorità competente detto proprietario deve trasmettere copia del contratto firmato da entrambe le parti all'autorità competente dello Stato membro di registrazione.
- b) Il contratto deve essere stipulato tenendo conto dei requisiti del presente allegato e deve definire gli obblighi dei firmatari relativamente al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile.
- c) Nel contratto figurano almeno le seguenti informazioni:
- 1) il codice di registrazione, il tipo e il numero di serie dell'aeromobile;
  - 2) il nome del proprietario o del locatario registrato, o i dati identificativi della società incluso l'indirizzo;
  - 3) i dati identificativi della CAMO o della CAO incaricata, incluso l'indirizzo;
  - 4) il tipo di operazione.

- d) Il contratto deve contenere la seguente dichiarazione:

«Il proprietario affida alla CAMO o alla CAO la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, l'elaborazione e l'approvazione di un programma di manutenzione e l'organizzazione della manutenzione dell'aeromobile conformemente al suddetto programma di manutenzione.

In base al presente contratto, entrambi i firmatari si assumono i rispettivi obblighi da esso previsti.

Il proprietario dichiara, per quanto a sua conoscenza, che tutte le informazioni fornite alla CAMO o alla CAO riguardanti la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile sono e saranno corrette e che l'aeromobile non subirà modifiche senza la preventiva autorizzazione della CAMO o della CAO.

In caso di mancato rispetto del presente contratto da parte di uno dei due firmatari, il presente contratto è nullo. In tal caso il proprietario avrà la piena responsabilità di ogni intervento relativo al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e il proprietario informerà le autorità competenti dello Stato membro di registrazione entro due settimane in merito alla risoluzione del contratto.»

- e) Quando il proprietario stipula un contratto con una CAMO o una CAO in conformità al punto M.L.A.201, gli obblighi delle parti sono così ripartiti:

**1) Obblighi della CAMO o della CAO:**

- i) garantire che il tipo di aeromobile sia compreso nelle sue condizioni di approvazione;
- ii) rispettare tutte le condizioni relative al mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile elencate di seguito:
  - A) elaborare e approvare l'AMP per l'aeromobile;
  - B) fornire al proprietario, dopo l'approvazione, una copia dell'AMP come pure una copia delle giustificazioni delle eventuali deviazioni rispetto alle raccomandazioni del DAH;
  - C) organizzare un'ispezione ponte utilizzando il precedente AMP;
  - D) garantire che tutti gli interventi di manutenzione siano eseguiti da un'impresa di manutenzione approvata o, se consentito, dal personale autorizzato a certificare indipendente;
  - E) garantire che siano applicate tutte le AD applicabili;
  - F) garantire che tutti i difetti rilevati durante la manutenzione e le revisioni dell'aeronavigabilità o riferiti dal proprietario siano corretti da un'impresa di manutenzione approvata o, se consentito, dal personale autorizzato a certificare indipendente;
  - G) coordinare la manutenzione programmata, l'applicazione delle AD, la sostituzione delle parti con limite temporale di utilizzo e i requisiti per l'ispezione dei componenti;

- H) informare il proprietario ogni volta che l'aeromobile deve essere inviato ad un'impresa di manutenzione approvata o, se consentito, al personale autorizzato a certificare indipendente;
- I) gestire e archiviare tutti i registri tecnici;
- iii) predisporre l'approvazione relativa a qualsiasi modifica all'aeromobile in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 prima dell'integrazione di detta modifica;
- iv) predisporre l'approvazione relativa a qualsiasi riparazione all'aeromobile in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 prima dell'esecuzione di detta riparazione;
- v) informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione ogniqualvolta il proprietario ometta di presentare l'aeromobile per la manutenzione come richiesto dalla CAMO o dalla CAO incaricata;
- vi) informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente contratto non sia stato rispettato;
- vii) garantire che sia effettuata, quando necessario, la revisione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile e che sia rilasciato l'ARC;
- viii) inviare entro 10 giorni una copia di qualsiasi ARC rilasciato o prorogato all'autorità competente dello Stato membro di registrazione;
- ix) segnalare tutti gli eventi in conformità ai regolamenti applicabili;
- x) informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente contratto sia denunciato da una delle parti.
- 2) Obblighi del proprietario:**
- i) possedere una conoscenza generale dell'AMP;
- ii) possedere una conoscenza generale del presente allegato;
- iii) presentare l'aeromobile per la manutenzione secondo le indicazioni della CAMO o della CAO incaricata;
- iv) non modificare l'aeromobile senza previa consultazione della CAMO o della CAO incaricata;
- v) informare la CAMO o la CAO incaricata in merito a tutti gli interventi di manutenzione straordinaria eseguiti all'insaputa e senza il controllo della suddetta CAMO o CAO;
- vi) notificare alla CAMO o alla CAO incaricata, mediante iscrizione sul quaderno dell'aeromobile, tutti i difetti riscontrati durante l'utilizzo;
- vii) informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione qualora il presente contratto sia denunciato da una delle parti;
- viii) informare l'autorità competente dello Stato membro di registrazione e la CAMO o la CAO incaricata della vendita dell'aeromobile;
- ix) segnalare tutti gli eventi in conformità ai regolamenti applicabili;
- x) informare periodicamente la CAMO o la CAO incaricata in merito alle ore di volo dell'aeromobile e a qualsiasi altro dato relativo al suo utilizzo, come concordato con la CAMO o la CAO incaricata;
- xi) riportare il CRS nel quaderno dell'aeromobile, come indicato al punto M.L.A.803, lettera c), quando sono eseguiti gli interventi di manutenzione del pilota-proprietario;
- xiii) informare la CAMO o la CAO incaricata entro 30 giorni dal completamento di ogni intervento di manutenzione del pilota-proprietario.
-

## Appendice II

**Manutenzione limitata del pilota-proprietario**

Il pilota-proprietario deve rispettare, oltre ai requisiti stabiliti nel presente allegato, i seguenti principi di base prima di eseguire qualsiasi intervento di manutenzione:

**a) Competenza e responsabilità**

- 1) Il pilota-proprietario è sempre responsabile di qualsiasi intervento di manutenzione da lui stesso eseguito.
- 2) Il pilota-proprietario deve disporre di un livello di competenza soddisfacente per svolgere tale compito. È responsabilità del pilota-proprietario prendere conoscenza delle pratiche di manutenzione standard per il proprio aeromobile e dell'AMP.

**b) Compiti**

Il pilota-proprietario può effettuare semplici ispezioni visive o operazioni di controllo delle condizioni generali, dei danni manifesti e del funzionamento normale della cellula, dei motori, dei sistemi e dei componenti.

Un intervento di manutenzione non può essere certificato per la riammissione in servizio dal pilota-proprietario in presenza di una delle condizioni seguenti:

- 1) si tratta di un intervento critico di manutenzione;
- 2) è richiesta la rimozione di componenti importanti o un'operazione di montaggio impegnativa;
- 3) è effettuato in conformità di un'AD o di una voce di limitazione dell'aeronavigabilità (*airworthiness limitation item – ALI*), a meno che non sia specificatamente autorizzato nell'AD o nell'ALI;
- 4) è richiesto l'uso di attrezzi speciali o strumenti calibrati (a eccezione di chiavi dinamometriche e strumenti di crimpatura);
- 5) è richiesto l'uso di equipaggiamento di prova o l'esecuzione di altre forme specifiche di verifica, ad esempio test non distruttivi (*non-destructive testing, NDT*), di test di sistema o di controlli operativi per la strumentazione avionica);
- 6) è composto di una serie di ispezioni particolari non programmate (ad esempio, controllo di atterraggio pesante);
- 7) incide su sistemi essenziali per le operazioni IFR (*instrumental flight rules – IFR*, regole per il volo strumentale);
- 8) si tratta di un intervento di manutenzione complesso ai sensi dell'appendice III, o di un intervento di manutenzione su un componente ai sensi del punto ML.A.502, lettera a) o b);
- 9) è parte del controllo delle 100 ore/annuale (in tali casi l'intervento di manutenzione è associato alla revisione dell'aeronavigabilità eseguita da imprese di manutenzione o da personale autorizzato a certificare indipendente).

Eventuali istruzioni meno restrittive emesse conformemente all'AMP di cui al punto ML.A.302 non possono prevalere sui criteri di cui ai punti da 1) a 9).

Qualsiasi compito descritto nel manuale di volo dell'aeromobile (o altri manuali operativi), ad esempio la preparazione dell'aeromobile per il volo (assemblaggio delle ali di aliante o esecuzione di un'ispezione pre-volo o assemblaggio di un canestro, di un bruciatore, di una bombola o serbatoio del combustibile e di una combinazione dell'involucro di un pallone, ecc.) non è considerato un intervento di manutenzione e, pertanto, non richiede un CRS. Cionondimeno, la persona che assembla tali parti ha la responsabilità di garantire che tali parti siano idonee all'installazione e in stato di efficienza.

**c) Esecuzione e registrazione degli interventi di manutenzione del pilota-proprietario**

I dati di manutenzione di cui al punto ML.A.401 devono sempre essere disponibili durante gli interventi di manutenzione del pilota-proprietario e devono essere rispettati. Informazioni dettagliate sui dati cui si fa riferimento negli interventi di manutenzione del pilota-proprietario devono essere inserite nel CRS in conformità del punto ML.A.803, lettera d).

Il pilota-proprietario deve informare la CAMO o la CAO incaricata (in presenza di un contratto) in merito al completamento degli interventi di manutenzione del pilota-proprietario entro 30 giorni dal completamento di tali interventi in conformità del punto ML.A.305, lettera a).

## Appendice III

**Interventi di manutenzione complessi per cui il pilota-proprietario non può rilasciare un certificato**

Gli interventi di manutenzione complessi che, ai sensi dell'appendice II, non possono essere eseguiti dal pilota-proprietario sono quelli di seguito elencati. La CAO o il personale autorizzato a certificare indipendente devono rilasciare il certificato per i seguenti interventi:

- a) la modifica, la riparazione o la sostituzione mediante rivettatura, incollaggio, laminazione o saldatura di una delle seguenti parti della cellula:
  - 1) una trave scatolare;
  - 2) un correntino alare o un elemento della corda;
  - 3) un longherone;
  - 4) una flangia di longherone;
  - 5) un elemento di una trave composta;
  - 6) la spalla di una trave;
  - 7) un elemento di chiglia o di spigolo dello scafo o del galleggiante di un idrovolante;
  - 8) un elemento di compressione di una lamiera ondulata della superficie alare o di coda;
  - 9) una centina alare principale;
  - 10) un traliccio della superficie alare o di coda;
  - 11) un castello motore;
  - 12) un longherone o ordinata di fusoliera;
  - 13) un elemento di un montante laterale, di un montante orizzontale o di una paratia;
  - 14) il braccio o la staffa di supporto di un sedile;
  - 15) una sostituzione dei binari di sedili;
  - 16) la gamba o il traliccio di un carrello di atterraggio;
  - 17) un assale;
  - 18) una ruota; e
  - 19) uno sci o relativa piantana, ad eccezione della sostituzione di un rivestimento a basso attrito;
- b) la modifica o la riparazione di una qualsiasi delle seguenti parti:
  - 1) il rivestimento dell'aeromobile o il rivestimento del galleggiante di un aeromobile, nel caso in cui l'intervento richieda l'uso di un supporto, di una maschera di montaggio o di un'attrezzatura;
  - 2) il rivestimento dell'aeromobile soggetto a carichi di pressurizzazione, nel caso in cui il danno del rivestimento sia superiore a 15 cm (6 pollici) in qualsiasi direzione;
  - 3) la parte soggetta a carico in un sistema di controllo, inclusi piantoni di comando, pedali, alberi, quadranti, leva a squadra, tubo di torsione, segnalatore acustico e supporti forgiati o fusi, ad esclusione
    - i) della modanatura di un giunto di riparazione o di un cavo di attacco, e
    - ii) della sostituzione dell'attacco terminale di un tubo a carico alternato applicato mediante rivettatura;
  - 4) qualsiasi altra struttura non elencata alla lettera a), identificata dal fabbricante come struttura primaria nel relativo manuale di manutenzione, nel manuale di riparazioni strutturali o nelle istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità.
- c) l'esecuzione dei seguenti interventi di manutenzione su un motore a pistoni:
  - 1) smontaggio e successivo rimontaggio di un motore a pistoni per effettuare operazioni diverse da
    - i) accedere ai gruppi pistone/cilindro oppure
    - ii) rimuovere il coperchio del gruppo posteriore per ispezionare e/o sostituire il gruppo delle pompe dell'olio, se tale intervento non implica la rimozione e la reinstallazione degli ingranaggi interni;
  - 2) smontaggio e successivo rimontaggio di ingranaggi di riduzione;

- 3) interventi di saldatura e brasatura di giunture diversi dalle saldature di riparazione di minore entità, effettuati da un saldatore debitamente approvato o autorizzato, ma escludendo la sostituzione dei componenti;
  - 4) perturbazione di singole parti di unità che sono fornite come unità sottoposte a prova al banco, a eccezione della sostituzione o dell'aggiustamento di elementi abitualmente sostituibili o aggiustabili in servizio;
- d) il bilanciamento di un'elica, eccetto:
- 1) per la certificazione del bilanciamento statico, se prevista dal manuale di manutenzione; e
  - 2) il bilanciamento dinamico su eliche installate utilizzando apparecchiature elettroniche, se consentito dal manuale di manutenzione o da altri dati di aeronavigabilità approvati;
- e) qualsiasi altro intervento per cui si rendano necessari:
- 1) strumenti, apparecchiature o strutture speciali; oppure
  - 2) procedure di coordinamento impegnative, dovute alla durata degli interventi e al coinvolgimento di più persone.
-

## Appendice IV

**Certificato di revisione dell'aeronavigabilità - Modulo 15c AESA**

NOTA: le persone e le imprese che eseguono la revisione dell'aeronavigabilità in concomitanza con l'ispezione delle 100 ore/annuale possono utilizzare il retro del presente modulo per rilasciare il CRS di cui al punto ML.A.801 corrispondente all'ispezione delle 100 ore/annuale.

**CERTIFICATO DI REVISIONE DI AERONAVIGABILITÀ (ARC) [per aeromobili conformi all'allegato V ter (parte ML)]**

Riferimento ARC: .....

In conformità del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio:

[NOME DELL'AUTORITÀ COMPETENTE]

oppure

[NOME, INDIRIZZO E RIFERIMENTO DELL'APPROVAZIONE DELL'IMPRESA APPROVATA]

oppure

[NOME COMPLETO DEL PERSONALE AUTORIZZATO A CERTIFICARE E NUMERO DELLA LICENZA CONFORME ALLA PARTE 66 (O EQUIVALENTE NAZIONALE)]

certifica di aver effettuato una revisione dell'aeronavigabilità in conformità al regolamento (UE) n. 1321/2014 sull'aeromobile seguente:

Produttore dell'aeromobile: ..... Designazione dell'aeromobile a cura del produttore: .....

Registrazione dell'aeromobile: ..... Numero di serie dell'aeromobile: .....

e dichiara che l'aeromobile in questione è da considerare aeronavigabile alla data della revisione.

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula (FH) alla data della revisione (\*): .....

Firma: ..... Autorizzazione n. (se pertinente): .....

1° rinnovo: l'aeromobile è conforme alle condizioni di cui al punto ML.A.901, lettera c), dell'allegato V ter (parte ML).

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula (FH) alla data del rilascio (\*): .....

Firma: ..... Autorizzazione n.: .....

Nome della società: ..... Riferimento dell'approvazione: .....

2° rinnovo: l'aeromobile è conforme alle condizioni di cui al punto ML.A.901, lettera c), dell'allegato V ter (parte ML).

Data di rilascio: ..... Data di scadenza: .....

Ore di volo della cellula (FH) alla data del rilascio (\*): .....

Firma: ..... Autorizzazione n.: .....

Nome della società: ..... Riferimento dell'approvazione: .....

(\*) eccetto per palloni e dirigibili.

Modulo 15c AESA versione 3\*.

## ALLEGATO VII

«ALLEGATO V quater

**(Parte CAMO)**

## INDICE

## SEZIONE A — REQUISITI DELL'IMPRESA

- CAMO.A.005 Ambito di applicazione
- CAMO.A.105 Autorità competente
- CAMO.A.115 Richiesta di un certificato di impresa
- CAMO.A.120 Metodi di rispondenza
- CAMO.A.125 Condizioni di approvazione e attribuzioni
- CAMO.A.130 Modifiche dell'impresa
- CAMO.A.135 Mantenimento della validità
- CAMO.A.140 Accesso
- CAMO.A.150 Rilievi
- CAMO.A.155 Reazione immediata a un problema di sicurezza
- CAMO.A.160 Segnalazione di eventi
- CAMO.A.200 Sistema di gestione
- CAMO.A.202 Sistema interno di segnalazione in materia di sicurezza
- CAMO.A.205 Appalto e subappalto
- CAMO.A.215 Strutture
- CAMO.A.220 Conservazione dei registri
- CAMO.A.300 Manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
- CAMO.A.305 Requisiti del personale
- CAMO.A.310 Qualifiche del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità
- CAMO.A.315 Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
- CAMO.A.320 Revisione dell'aeronavigabilità
- CAMO.A.325 Dati di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità

## SEZIONE B — REQUISITI DELL'AUTORITÀ

- CAMO.B.005 Ambito di applicazione
- CAMO.B.115 Documentazione relativa alla sorveglianza
- CAMO.B.120 Metodi di rispondenza
- CAMO.B.125 Informazioni all'Agenzia
- CAMO.B.135 Reazione immediata a un problema di sicurezza
- CAMO.B.200 Sistema di gestione
- CAMO.B.205 Assegnazione di compiti a soggetti qualificati
- CAMO.B.210 Modifiche del sistema di gestione
- CAMO.B.220 Conservazione dei registri
- CAMO.B.300 Principi di sorveglianza
- CAMO.B.305 Programma di sorveglianza
- CAMO.B.310 Procedura di certificazione iniziale
- CAMO.B.330 Modifiche
- CAMO.B.350 Rilievi e azioni correttive
- CAMO.B.355 Sospensione, limitazione e revoca

## SEZIONE A

## REQUISITI DELL'IMPRESA

**CAMO.A.005 Ambito di applicazione**

La presente sezione definisce i requisiti che un'impresa deve soddisfare per il rilascio o la proroga del certificato relativo alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di componenti da installare sugli aeromobili.

**CAMO.A.105 Autorità competente**

Ai fini del presente allegato, l'autorità competente è:

- a) l'autorità designata dallo Stato membro in cui si trova la sede principale di attività di tale impresa, nel caso in cui l'approvazione non sia inclusa nel certificato di operatore aereo;
- b) l'autorità designata dallo Stato membro dell'operatore, nel caso in cui l'approvazione sia inclusa nel certificato di operatore aereo;
- c) l'Agenzia, nel caso in cui la sede principale di attività dell'impresa si trovi in un paese terzo.

**CAMO.A.115 Richiesta di un certificato di impresa**

- a) La richiesta di certificato o di modifica di un certificato esistente ai sensi del presente allegato deve essere presentata nella forma e nei modi stabiliti dall'autorità competente, tenendo conto dei requisiti applicabili dell'allegato I (parte M), dell'allegato V ter (parte ML) e del presente allegato.
- b) I richiedenti un certificato iniziale ai sensi del presente allegato forniscono all'autorità competente:
  - 1) i risultati di un audit preliminare eseguito dall'impresa sulla base dei requisiti applicabili di cui all'allegato I (parte M), all'allegato V ter (parte ML) e al presente allegato;
  - 2) la documentazione che dimostri in che modo saranno rispettati i requisiti stabiliti dal presente regolamento.

Tale documentazione include, come stabilito al punto CAMO.A.130, una procedura che descrive come saranno gestite e notificate all'autorità competente le modifiche che non necessitano di previa approvazione.

**CAMO.A.120 Metodi di rispondenza**

- a) Un'impresa può ricorrere a metodi alternativi di rispondenza rispetto agli AMC adottati dall'Agenzia per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- b) Qualora un'impresa desideri avvalersi di metodi alternativi di rispondenza, prima di applicarli fornisce all'autorità competente una descrizione completa di tali metodi alternativi di rispondenza. La descrizione deve includere tutte le revisioni di manuali o procedure che possano essere rilevanti, nonché una valutazione che dimostri la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.

L'impresa può avvalersi di tali metodi alternativi di rispondenza previa approvazione dell'autorità competente e ricezione della notifica come previsto al punto CAMO.B.120.

**CAMO.A.125 Condizioni di approvazione e attribuzioni dell'impresa**

- a) L'approvazione è indicata sul certificato di cui all'appendice I ed è rilasciata dall'autorità competente.
- b) Fatta salva la lettera a), per i vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, l'approvazione costituisce parte del certificato di operatore aereo rilasciato dall'autorità competente per l'aeromobile impiegato.
- c) L'entità delle attività deve essere specificata nel manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (*continuing airworthiness management exposition*, CAME) in conformità al punto CAMO.A.300.
- d) Un'impresa approvata conformemente al presente allegato può:
  - 1) gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili, ad eccezione di quelli utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, come indicato sul certificato;
  - 2) gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, se indicato sia sul suo certificato che sul suo certificato di operatore aereo (COA);



- 3) provvedere affinché attività limitate di mantenimento dell'aeronavigabilità siano svolte da un'impresa in subappalto, che lavori nel rispetto del suo sistema di gestione, come indicato sul certificato;
  - 4) prorogare un certificato di revisione dell'aeronavigabilità conformemente alle condizioni di cui all'allegato I (parte M), punto M.A.901, lettera f) o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903, a seconda dei casi.
- e) Un'impresa approvata in conformità al presente allegato e avente la propria sede principale di attività in uno degli Stati membri può inoltre essere approvata per l'esecuzione di revisioni dell'aeronavigabilità in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901 o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903, a seconda dei casi, e:
- 1) rilasciare il relativo certificato di revisione dell'aeronavigabilità e prorogarlo al momento previsto, nel rispetto delle condizioni di cui all'allegato I (parte M), punto M.A.901, lettera c), punto 2), e lettera e), punto 2), o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903, a seconda dei casi;
  - 2) rilasciare una raccomandazione per la revisione dell'aeronavigabilità all'autorità competente dello Stato membro di registrazione, nel rispetto delle condizioni di cui all'allegato I (parte M), punto M.A.901, lettera d) o punto M.A.904, lettera b).
- f) Un'impresa titolare delle attribuzioni di cui alla lettera e) può inoltre essere approvata per il rilascio di permessi di volo in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012, allegato I (parte 21), punto 21.A.711, lettera d), per l'aeromobile specifico per cui detta impresa è approvata per il rilascio del certificato di revisione dell'aeronavigabilità, qualora l'impresa attesti la conformità alle condizioni di volo approvate, nel rispetto di un'adeguata procedura che figura nel CAME di cui al punto CAMO.A.300.

#### **CAMO.A.130 Modifiche dell'impresa**

- a) Le seguenti modifiche dell'impresa necessitano di previa approvazione:
- 1) le modifiche che incidono sull'ambito di applicazione del certificato o sulle condizioni di approvazione dell'impresa;
  - 2) le modifiche del personale nominato conformemente al punto CAMO.A.305, lettera a), punti da 3) a 5), e lettera b), punto 2);
  - 3) le modifiche delle linee di segnalazione tra il personale nominato conformemente al punto CAMO.A.305, lettera a), punti da 3) a 5), e lettera b), punto 2), e il dirigente responsabile;
  - 4) la procedura relativa alle modifiche che non necessitano di previa approvazione di cui alla lettera c).
- b) Per ciascuna modifica che necessita di previa approvazione in conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione l'impresa deve chiedere e ottenere un'approvazione rilasciata dall'autorità competente. La richiesta deve essere presentata prima della realizzazione di ciascuna di tali modifiche, al fine di permettere all'autorità competente di determinare la costante conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione e di modificare, se necessario, il certificato dell'impresa e le relative condizioni di approvazione ad esso allegate.

L'impresa fornisce all'autorità competente tutta la documentazione pertinente.

Le modifiche devono essere attuate solamente al ricevimento dell'approvazione formale dell'autorità competente in conformità al punto CAMO.B.330.

L'impresa deve operare nel rispetto delle condizioni previste dall'autorità competente durante tali modifiche, come opportuno.

- c) Tutte le modifiche che non necessitano di previa approvazione devono essere gestite e notificate all'autorità competente come specificato nella procedura di cui al punto CAMO.A.115, lettera b) e approvate dall'autorità competente in conformità al punto CAMO.B.310, lettera h).

#### **CAMO.A.135 Mantenimento della validità**

- a) Il certificato dell'impresa rimane valido qualora siano rispettate tutte le condizioni seguenti:
- 1) l'impresa resta conforme al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione, tenendo conto delle disposizioni riguardanti il trattamento dei rilievi di cui al punto CAMO.B.350;
  - 2) l'autorità competente ha accesso all'impresa come specificato al punto CAMO.A.140;
  - 3) il certificato non è restituito né revocato.

- b) Per i vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, la cessazione, la sospensione o la revoca del certificato di operatore aereo annulla automaticamente il certificato dell'impresa in relazione alle registrazioni di aeromobili specificate nel certificato di operatore aereo, salvo diversa indicazione esplicita dell'autorità competente.
- c) Qualora il certificato sia restituito o revocato, esso è immediatamente riconsegnato all'autorità competente.

#### **CAMO.A.140 Accesso**

Al fine di determinare la conformità ai pertinenti requisiti del regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione, l'impresa concede l'accesso in ogni momento a qualsiasi struttura, aeromobile, documento, registro, dato, procedura o materiale inerente alle sue attività soggette a certificazione, siano esse appaltate/subappaltate o no, a chiunque sia autorizzato da una delle seguenti autorità:

- a) l'autorità competente definita al punto CAMO.A.105;
- b) l'autorità che agisce ai sensi delle disposizioni del punto CAMO.B.300, lettera d) o lettera e).

#### **CAMO.A.150 Rilievi**

- a) Dopo aver ricevuto notifica dei rilievi in conformità al punto CAMO.B.350, l'impresa deve:
  - 1) identificare la causa o le cause alla base della non conformità e i fattori che vi contribuiscono;
  - 2) definire un piano di azioni correttive;
  - 3) dimostrare che le azioni correttive sono state eseguite in modo soddisfacente per l'autorità competente.
- b) Le azioni di cui alla lettera a), punti da 1) a) 3), sono realizzate entro il periodo concordato con l'autorità competente come stabilito al punto CAMO.B.350.

#### **CAMO.A.155 Reazione immediata a un problema di sicurezza**

L'impresa deve attuare:

- a) le misure di sicurezza imposte dall'autorità competente conformemente al punto CAMO.B.135;
- b) tutte le pertinenti informazioni di sicurezza obbligatorie rilasciate dall'Agenzia.

#### **CAMO.A.160 Segnalazione di eventi**

- a) Nel quadro del suo sistema di gestione l'impresa deve attuare un sistema di segnalazione di eventi conforme ai requisiti definiti nel regolamento (UE) n. 376/2014 e nel regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 (\*).
- b) Fatta salva la lettera a), l'impresa garantisce che siano segnalati all'autorità competente e all'impresa responsabile della progettazione dell'aeromobile tutti gli inconvenienti, i malfunzionamenti, i difetti tecnici, i superamenti di limitazioni tecniche, gli eventi che evidenzino inaccuratezza, incompletezza o ambiguità delle informazioni contenute nei dati stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 o altre circostanze irregolari che abbiano o possano aver messo in pericolo l'impiego sicuro dell'aeromobile e che non abbiano causato un incidente o un inconveniente grave.
- c) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e il regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1018, le segnalazioni di cui alle lettere a) e b) devono essere effettuate nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente e devono contenere tutte le informazioni pertinenti in merito alle condizioni di cui l'impresa sia a conoscenza.
- d) Le segnalazioni devono essere effettuate il prima possibile, ma in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui l'impresa individua la condizione a cui si riferisce la segnalazione, a meno che circostanze eccezionali lo impediscano.
- e) Se del caso, l'impresa produce una segnalazione successiva per fornire i dettagli delle azioni che intende intraprendere per prevenire il verificarsi di simili eventi in futuro, non appena queste azioni siano state individuate. Questa segnalazione è trasmessa nella forma e secondo le modalità stabilite dall'autorità competente.

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione, del 29 giugno 2015, che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 163 del 30.6.2015, pag. 1).

**CAMO.A.200 Sistema di gestione**

- a) L'impresa stabilisce, attua e mantiene un sistema di gestione che comprende:
- 1) linee di autorità e di responsabilità ben definite nell'impresa, inclusa la responsabilità diretta in materia di sicurezza del dirigente responsabile;
  - 2) una descrizione delle filosofie e dei principi generali dell'impresa in merito alla sicurezza, noti come politica in materia di sicurezza;
  - 3) l'individuazione dei pericoli per la sicurezza aerea insiti nelle attività dell'impresa, la loro valutazione e la gestione dei rischi associati, incluse le azioni da intraprendere per mitigare i rischi e la verifica della loro efficacia;
  - 4) il mantenimento del personale a livelli di formazione e competenza adeguati allo svolgimento dei propri compiti;
  - 5) la documentazione di tutti i processi chiave del sistema di gestione, tra cui quello per rendere consapevole il personale delle proprie responsabilità e la procedura per modificare tale documentazione;
  - 6) una funzione per monitorare la conformità dell'impresa ai requisiti applicabili. Il monitoraggio della conformità comprende un sistema di feedback dei rilievi al dirigente responsabile al fine di assicurare un'efficace attuazione delle necessarie azioni correttive;
  - 7) eventuali requisiti aggiuntivi stabiliti nel presente regolamento.
- b) Il sistema di gestione è commisurato alle dimensioni dell'impresa e alla natura e alla complessità delle sue attività, tenendo conto dei pericoli e dei rischi associati intrinseci a tali attività.
- c) Se l'impresa è titolare di uno o più certificati di impresa supplementari nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione, il sistema di gestione può essere integrato con quello previsto dai certificati supplementari di cui è titolare l'impresa stessa.
- d) Fatta salva la lettera c), per i vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, il sistema di gestione di cui al presente allegato costituisce parte integrante del sistema di gestione dell'operatore.

**CAMO.A.202 Sistema interno di segnalazione in materia di sicurezza**

- a) Nell'ambito del suo sistema di gestione, l'impresa deve istituire un sistema interno di segnalazione in materia di sicurezza che consenta di rilevare e valutare gli eventi da segnalare di cui al punto CAMO.A.160.
- b) Il sistema deve inoltre consentire la raccolta e la valutazione degli errori, dei quasi incidenti e dei rischi segnalati internamente che non rientrano nella lettera a).
- c) Avvalendosi di tale sistema, l'impresa deve:
- 1) individuare le cause e i fattori che hanno contribuito a eventuali errori, quasi incidenti e pericoli segnalati e affrontarli nell'ambito della gestione del rischio di sicurezza in conformità al punto CAMO.A.200, lettera a), punto 3);
  - 2) garantire la valutazione di tutte le informazioni note e pertinenti relative agli errori, all'incapacità di seguire le procedure, ai quasi incidenti e ai pericoli e un metodo per diffondere le informazioni in funzione delle necessità.
- d) L'impresa deve consentire l'accesso al proprio sistema interno di segnalazione in materia di sicurezza a qualsiasi impresa subappaltatrice.
- e) L'impresa deve cooperare nelle inchieste di sicurezza con qualsiasi altra impresa che contribuisca in modo significativo alla sicurezza delle sue attività di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità.

**CAMO.A.205 Appalto e subappalto**

- a) L'impresa deve garantire che, appaltando la manutenzione o subappaltando parte delle sue attività di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità:
- 1) queste attività siano conformi ai requisiti applicabili; e
  - 2) i pericoli per la sicurezza aerea associati a tali appalti o subappalti siano considerati parte del sistema di gestione dell'impresa.

- b) Quando l'impresa subappalta parte delle sue attività di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ad un'altra impresa, quest'ultima lavora nell'ambito dell'approvazione dell'impresa. L'impresa garantisce che l'autorità competente abbia accesso all'impresa subappaltatrice, al fine di determinare la continua rispondenza ai requisiti applicabili.

#### **CAMO.A.215 Strutture**

L'impresa deve essere provvista di uffici idonei, in una sede adeguata, per il personale di cui al punto CAMO.A.305.

#### **CAMO.A.220 Conservazione dei registri**

- a) Registri di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
- 1) L'impresa garantisce che i registri richiesti ai punti M.A.305, ML.A.305 e, se applicabile, al punto M.A.306 siano conservati.
  - 2) L'impresa registra in modo circostanziato le attività svolte.
  - 3) L'impresa, se ha l'attribuzione specificata al punto CAMO.A.125, lettera e), deve conservare una copia di ogni certificato di revisione dell'aeronavigabilità e di ogni raccomandazione rilasciati o, se del caso, prorogati, unitamente a tutti i documenti giustificativi. L'impresa deve inoltre conservare una copia di ogni certificato di revisione dell'aeronavigabilità che ha provveduto a prorogare nell'ambito dell'attribuzione di cui al punto CAMO.A.125, lettera d), punto 4).
  - 4) L'impresa, se ha l'attribuzione specificata al punto CAMO.A.125, lettera f), deve conservare una copia di ogni permesso di volo rilasciato conformemente a quanto previsto all'allegato I (parte 21), punto 21.A.729, del regolamento (UE) n. 748/2012.
  - 5) L'impresa deve conservare una copia di tutti i registri di cui alla lettera a), punti da 2) a 4) fino a tre anni dopo che la responsabilità per l'aeromobile in conformità ai punti M.A.201 o ML.A.201 è stata trasferita in modo definitivo ad un'altra persona o impresa.
  - 6) In caso di cessazione dell'attività da parte dell'impresa, tutti i registri conservati dovranno essere trasferiti al proprietario dell'aeromobile.
- b) Registri del sistema di gestione, degli appalti e dei subappalti
- 1) L'impresa garantisce che siano conservati i registri seguenti:
    - i) registri dei processi chiave del sistema di gestione secondo la definizione di cui al punto CAMO.A.200;
    - ii) contratti relativi ad appalti e subappalti secondo la definizione di cui al punto CAMO.A.205;
  - 2) I registri del sistema di gestione e i contratti di cui al punto CAMO.A.205 devono essere conservati per un periodo minimo di cinque anni.
- c) Registri del personale
- 1) L'impresa garantisce che siano conservati i registri seguenti:
    - i) registri delle qualifiche e dell'esperienza del personale addetto alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, al monitoraggio della conformità e alla gestione della sicurezza;
    - ii) registri delle qualifiche e dell'esperienza di tutto il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, nonché del personale che rilascia raccomandazioni e permessi di volo.
  - 2) I registri del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, del personale che rilascia raccomandazioni e del personale che rilascia permessi di volo comprendono informazioni dettagliate in merito ad ogni qualifica specifica, unitamente ad un sommario delle pertinenti esperienze nel settore della gestione del mantenimento della navigabilità e della formazione, ed una copia dell'autorizzazione.
  - 3) I registri del personale sono conservati finché la persona lavora per l'impresa e fino a tre anni dopo che la persona ha lasciato l'impresa.

- d) L'impresa stabilisce un sistema di registrazione che consenta una conservazione adeguata e una tracciabilità affidabile dei dati relativi a tutte le attività svolte.
- e) Il formato dei registri è specificato nelle procedure dell'impresa.
- f) I registri sono conservati con modalità che assicurino la protezione da danneggiamento, alterazione e furto.

#### **CAMO.A.300 Manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (CAME)**

- a) L'impresa fornisce all'autorità competente un CAME e, se del caso, eventuali manuali e procedure associati oggetto di riferimento, contenenti tutte le informazioni seguenti:
  - 1) una dichiarazione firmata dal dirigente responsabile, attestante che l'impresa opera in ogni momento in conformità al presente allegato, all'allegato I (parte M) e all'allegato V ter (parte ML), a seconda dei casi, e al CAME approvato. Nei casi in cui il dirigente responsabile non sia l'amministratore delegato dell'impresa, sarà quest'ultimo a controfirmare la dichiarazione;
  - 2) la politica di sicurezza dell'impresa, definita al punto CAMO.A.200, lettera a), punto 2);
  - 3) l'entità delle attività dell'impresa pertinenti per le condizioni di approvazione;
  - 4) una descrizione generale delle risorse umane e del sistema in atto per pianificare la disponibilità del personale come richiesto al punto CAMO.A.305, lettera d);
  - 5) i titoli e i nominativi delle persone a cui si fa riferimento al punto CAMO.A.305, lettera a), punti da 3) a 5), lettera b), punto 2) e lettera f);
  - 6) i compiti, le responsabilità e i poteri delle persone di cui al punto CAMO.A.305, lettera a), punti da 3) a 5), lettera b), punto 2), lettera e) e lettera f);
  - 7) un organigramma che illustri le gerarchie di responsabilità tra le persone di cui al punto CAMO.A.305, lettera a), punti da 3) a 5), lettera b), punto 2), lettera e) e lettera f), e al punto CAMO.A.200, lettera a), punto 1);
  - 8) un elenco del personale autorizzato a rilasciare i certificati di revisione dell'aeronavigabilità o le raccomandazioni di cui al punto CAMO.A.305, lettera e), che specifichi, se del caso, il personale autorizzato a rilasciare permessi di volo in conformità al punto CAMO.A.125, lettera c);
  - 9) una descrizione generale e l'ubicazione delle strutture;
  - 10) la descrizione del sistema interno di segnalazione in materia di sicurezza di cui al punto CAMO.A.202;
  - 11) le procedure che specificano in che modo l'impresa garantisce la conformità al presente allegato, all'allegato I (parte M) e all'allegato V ter (parte ML), a seconda dei casi, tra cui in particolare:
    - i) la documentazione dei processi chiave del sistema di gestione richiesta al punto CAMO.A.200;
    - ii) le procedure che definiscono il modo in cui l'impresa controlla le attività appaltate e subappaltate, come richiesto al punto CAMO.A.205 e al punto CAMO.A.315, lettera c);
    - iii) le procedure relative alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, alla revisione dell'aeronavigabilità e ai permessi di volo, a seconda dei casi;
    - iv) la procedura che definisce l'ambito delle modifiche che non necessitano di previa approvazione e descrive il modo in cui tali modifiche saranno gestite e notificate, come previsto al punto CAMO.A.115, lettera b) e al punto CAMO.A.130, lettera c);
    - v) le procedure di modifica del CAME;
  - 12) l'elenco dei programmi di manutenzione dell'aeromobile approvati per gli aeromobili per i quali esiste un contratto di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità in conformità al punto M.A.201 o ML.A.201;
  - 13) l'elenco dei contratti di manutenzione in conformità al punto CAMO.A.315, lettera c);
  - 14) l'elenco dei metodi alternativi di rispondenza attualmente approvati.

- b) La versione iniziale del CAME deve essere approvata dall'autorità competente. Il manuale dev'essere modificato in base alle necessità per continuare a fornire una descrizione aggiornata dell'impresa.
- c) Le modifiche del CAME sono gestite secondo la procedura di cui al punto 11) iv). Le modifiche non incluse nell'ambito di applicazione di tale procedura e quelle connesse alle modifiche di cui al punto CAMO.A.130, lettera a), devono essere approvate dall'autorità competente.

### **CAMO.A.305 Requisiti del personale**

- a) L'impresa deve nominare un dirigente responsabile, che ha il potere di garantire che tutte le attività di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità possano essere finanziate ed eseguite in conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base di quest'ultimo. Il dirigente responsabile deve:
  - 1) garantire la disponibilità di tutte le risorse necessarie per gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità in conformità al presente allegato, all'allegato I (parte M) e all'allegato V ter (parte ML), a seconda dei casi, per sostenere il certificato di approvazione dell'impresa;
  - 2) definire e promuovere la politica di sicurezza di cui al punto CAMO.A.200;
  - 3) nominare una persona o un gruppo di persone con la responsabilità di garantire che l'impresa rispetti sempre i requisiti relativi alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, alla revisione dell'aeronavigabilità e ai permessi di volo del presente allegato, dell'allegato I (parte M) e dell'allegato V ter (parte ML);
  - 4) nominare una persona o un gruppo di persone con la responsabilità di gestire la funzione di monitoraggio della conformità nell'ambito del sistema di gestione;
  - 5) nominare una persona o un gruppo di persone con la responsabilità di gestire lo sviluppo, gli aspetti amministrativi e l'aggiornamento dei processi che consentono una gestione della sicurezza efficace nell'ambito del sistema di gestione;
  - 6) garantire che la persona o il gruppo di persone nominate in conformità al punto CAMO.A.305, lettera a), punti da 3) a 5) e lettera b), punto 2), abbiano accesso diretto al dirigente responsabile per tenerlo adeguatamente informato su questioni di conformità e sicurezza;
  - 7) dimostrare una comprensione di base del presente regolamento.
- b) Per le imprese approvate anche come vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, il dirigente responsabile deve inoltre:
  - 1) essere la persona nominata dirigente responsabile del vettore aereo, come richiesto all'allegato III (parte ORO), punto ORO.GEN.210, lettera a), del regolamento (UE) n. 965/2012;
  - 2) nominare una persona responsabile della gestione e della sorveglianza del mantenimento dell'aeronavigabilità, che non può essere dipendente di un'impresa approvata a norma dell'allegato II (parte 145) con cui l'operatore ha stipulato un contratto, salvo accordo specifico dell'autorità competente.
- c) La persona o le persone nominate conformemente al punto CAMO.A.305, lettera a), punti da 3) a 5) e lettera b), punto 2), devono essere in grado di dimostrare il possesso di conoscenze, background ed esperienza di livello soddisfacente nel settore della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili e dimostrare una conoscenza operativa del presente regolamento. Dette persone rispondono direttamente al dirigente responsabile.
- d) L'impresa deve disporre di un sistema per pianificare la disponibilità del personale necessario a garantirle di disporre di sufficiente personale adeguatamente qualificato per la programmazione, l'esecuzione, il controllo, l'ispezione ed il monitoraggio delle attività dell'impresa, nel rispetto delle condizioni di approvazione.
- e) Per ottenere l'approvazione per effettuare revisioni dell'aeronavigabilità o rilasciare raccomandazioni in conformità al punto CAMO.A.125, lettera e), e, se del caso, per rilasciare permessi di volo in conformità al punto CAMO.A.125, lettera f), l'impresa deve disporre di personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità qualificato e autorizzato conformemente al punto CAMO.A.310.
- f) Le imprese che prorogano i certificati di revisione dell'aeronavigabilità in conformità al punto CAMO.A.125, lettera d), punto 4), devono nominare le persone autorizzate in tal senso.

- g) L'impresa deve stabilire e controllare la competenza del personale addetto al monitoraggio della conformità, alla gestione della sicurezza, alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, alle revisioni dell'aeronavigabilità o alle raccomandazioni e, se del caso, al rilascio di permessi di volo, conformemente a una procedura e a una norma concordate con l'autorità competente. Oltre alle conoscenze necessarie all'espletamento del proprio incarico, con il termine «competenza» si intende anche una comprensione dei principi relativi alla gestione della sicurezza e ai fattori umani adeguata alla funzione e alle responsabilità della persona nell'impresa.

#### **CAMO.A.310 Qualifiche del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità**

- a) Il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità che rilascia certificati o raccomandazioni in conformità al punto CAMO.A.125, lettera e), e, se del caso, che rilascia permessi di volo in conformità al punto CAMO.A.125, lettera f), deve:
- 1) avere acquisito almeno cinque anni di esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità;
  - 2) avere ottenuto un'apposita licenza conformemente all'allegato III (parte 66) o un diploma aeronautico o titolo nazionale equivalente;
  - 3) avere seguito una formazione riconosciuta sulla manutenzione aeronautica;
  - 4) avere occupato una posizione di adeguata responsabilità all'interno dell'impresa approvata.
- b) Fatta salva la lettera a), punti 1) e da 3) a 4), il requisito di cui alla lettera a), punto 2) può essere sostituito da cinque anni di esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità in aggiunta a quelli richiesti alla lettera a), punto 1).
- c) Il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità nominato dall'impresa può essere autorizzato dalla medesima impresa solo in presenza dell'accettazione formale da parte dell'autorità competente, dopo l'esecuzione soddisfacente di una revisione dell'aeronavigabilità sotto la sorveglianza dell'autorità competente o del personale autorizzato dall'impresa addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, nel rispetto di una procedura approvata dall'autorità competente nell'ambito del CAME.
- d) L'impresa deve garantire che il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità sia in grado di dimostrare un'adeguata esperienza in tale settore acquisita di recente.

#### **CAMO.A.315 Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità**

- a) L'impresa deve garantire che la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità sia effettuata in conformità all'allegato I (parte M), sezione A, capitolo C, o all'allegato V ter (parte ML), sezione A, capitolo C, a seconda dei casi.
- b) Per ogni aeromobile gestito, l'impresa deve in particolare:
- 1) garantire che sia elaborato e controllato un programma di manutenzione dell'aeromobile che comprenda tutti i programmi di affidabilità applicabili, come prescritto al punto M.A.302 o al punto ML.A.302, a seconda dei casi;
  - 2) fornire, per gli aeromobili non utilizzati dai vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, una copia del programma di manutenzione dell'aeromobile al proprietario o all'operatore responsabile, conformemente al punto M.A.201 o ML.A.201, a seconda dei casi;
  - 3) garantire che i dati utilizzati per le modifiche e le riparazioni siano conformi al punto M.A.304 o al punto ML.A.304, a seconda dei casi;
  - 4) stabilire, per tutti gli aeromobili complessi a motore o gli aeromobili utilizzati da vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008, una procedura per valutare le modifiche non obbligatorie e/o le ispezioni e decidere in merito alla loro applicazione, utilizzando il processo di gestione del rischio di sicurezza dell'impresa come richiesto al punto CAMO.A.200, lettera a), punto 3);
  - 5) garantire che l'aeromobile, i motori, le eliche e i relativi componenti siano affidati, se necessario, ad un'impresa di manutenzione debitamente approvata di cui all'allegato I (parte M), capitolo F, all'allegato II (parte 145) o all'allegato V quinquies (parte CAO);
  - 6) ordinare la manutenzione, sorvegliare le attività e coordinare le relative decisioni per garantire che la manutenzione sia effettuata correttamente e sia adeguatamente certificata ai fini della determinazione dell'aeronavigabilità dell'aeromobile.

- c) L'impresa, se non è adeguatamente approvata in conformità all'allegato I (parte M), capitolo F, all'allegato II (parte 145) o all'allegato V quinquies (parte CAO), gestisce, in consultazione con l'operatore, i contratti scritti di manutenzione richiesti al punto M.A.201, lettera e), punto 3), lettera f), punto 3), lettera g), punto 3) e lettera h), punto 3), o al punto M.L.A.201, al fine di garantire che:
- 1) tutti gli interventi di manutenzione siano eseguiti unicamente da un'impresa di manutenzione debitamente approvata;
  - 2) le funzioni richieste al punto M.A.301, lettera a), punti 2), 3), 6) e 7) o al punto M.L.A.301, a seconda dei casi, siano chiaramente specificate.
- d) Fatta salva la lettera c), il contratto può assumere la forma di singoli ordini di lavoro trasmessi all'impresa di manutenzione nei casi seguenti:
- 1) un aeromobile necessita di una manutenzione di linea non programmata,
  - 2) manutenzione di componenti, compresa la manutenzione di motori ed eliche, a seconda dei casi.
- e) L'impresa deve garantire che i fattori umani e le limitazioni delle prestazioni umane siano presi in considerazione durante la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, comprese tutte le attività appaltate e subappaltate.

#### **CAMO.A.320 Revisione dell'aeronavigabilità**

Quando l'impresa approvata conformemente al punto CAMO.A.125, lettera e), effettua revisioni dell'aeronavigabilità, esse devono essere eseguite in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901 o all'allegato V ter (parte ML), punto M.L.A.903, a seconda dei casi.

#### **CAMO.A.325 Dati di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità**

L'impresa deve conservare e utilizzare i dati di manutenzione aggiornati applicabili in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.401 per lo svolgimento degli interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità descritti al punto CAMO.A.315. I dati possono essere forniti dal proprietario o dall'operatore, a condizione che sia stato concluso un contratto adeguato con il proprietario o l'operatore. In questo caso l'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità deve conservare i dati soltanto per la durata del contratto, tranne quando prescritto diversamente al punto CAMO.A.220, lettera a).

### SEZIONE B

#### REQUISITI DELL'AUTORITÀ

##### **CAMO.B.005 Ambito di applicazione**

La presente sezione definisce i requisiti amministrativi e del sistema di gestione cui deve conformarsi l'autorità competente incaricata dell'attuazione e garante del rispetto della sezione A del presente allegato.

##### **CAMO.B.115 Documentazione relativa alla sorveglianza**

L'autorità competente deve fornire tutti gli atti legislativi, le norme, le regole, le pubblicazioni tecniche e i relativi documenti al personale affinché possa svolgere i propri compiti e adempiere alle proprie responsabilità.

##### **CAMO.B.120 Metodi di rispondenza**

- a) L'Agenzia sviluppa metodi accettabili di rispondenza (*acceptable means of compliance*, AMC) che possono essere utilizzati per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- b) Per stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione possono essere utilizzati metodi alternativi di rispondenza.
- c) L'autorità competente stabilisce un sistema per decidere in modo coerente se tutti i metodi alternativi di rispondenza utilizzati da essa stessa o dalle imprese che si trovano sotto la sua sorveglianza permettano di stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- d) L'autorità competente deve valutare tutti i metodi alternativi di rispondenza proposti da un'impresa in conformità al punto CAMO.A.120 analizzando la documentazione fornita e, se ritenuto necessario, procedendo ad un'ispezione dell'impresa.



Qualora ritenga che i metodi alternativi di rispondenza siano conformi al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione l'autorità competente deve, senza alcun indugio:

- 1) comunicare al richiedente che i metodi alternativi di rispondenza possono essere applicati e, se del caso, modificare di conseguenza l'approvazione o il certificato del richiedente;
  - 2) notificare all'Agenzia il loro contenuto, accludendo una copia di tutta la documentazione pertinente.
- e) Nel caso in cui la stessa autorità competente utilizzi metodi alternativi di rispondenza per conformarsi al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione, deve:
- 1) renderli disponibili a tutte le imprese e persone sotto la sua sorveglianza;
  - 2) informare l'Agenzia senza indebiti ritardi.

L'autorità competente fornisce all'Agenzia una descrizione completa dei metodi alternativi di rispondenza, comprese le revisioni delle procedure che possono essere rilevanti, nonché una valutazione che dimostri la loro conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.

#### **CAMO.B.125 Informazioni all'Agenzia**

- a) L'autorità competente informa immediatamente l'Agenzia qualora si verificano problemi significativi di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione.
- b) L'autorità competente fornisce all'Agenzia informazioni rilevanti dal punto di vista della sicurezza, derivanti dalle segnalazioni di eventi ricevute ai sensi del punto CAMO.A.160.

#### **CAMO.B.135 Reazione immediata a un problema di sicurezza**

- a) Fatti salvi il regolamento (UE) n. 376/2014 e il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 (\*), l'autorità competente deve attuare un sistema per raccogliere, analizzare e diffondere in maniera adeguata le informazioni concernenti la sicurezza.
- b) L'Agenzia attua un sistema per analizzare in maniera adeguata tutte le informazioni pertinenti ricevute in materia di sicurezza e trasmette immediatamente agli Stati membri e alla Commissione tutte le informazioni, incluse le raccomandazioni o le azioni correttive da intraprendere, necessarie per reagire tempestivamente a un problema di sicurezza concernente i prodotti, le parti, le pertinenze, le persone o le organizzazioni (imprese) soggette al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- c) Non appena ricevute le informazioni di cui alle lettere a) e b), l'autorità competente adotta le misure adeguate per affrontare il problema di sicurezza.
- d) Le misure adottate conformemente alla lettera c) sono immediatamente notificate a tutte le persone o organizzazioni (imprese) tenute a rispettarle a norma del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione. L'autorità competente deve inoltre notificare tali misure all'Agenzia e, nel caso in cui fosse necessaria un'azione combinata, agli altri Stati membri interessati.

#### **CAMO.B.200 Sistema di gestione**

- a) L'autorità competente stabilisce e mantiene un sistema di gestione, che preveda almeno:
  - 1) politiche e procedure documentate per descrivere l'organizzazione, i mezzi e i metodi che impiega per conformarsi al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione. Le procedure sono costantemente aggiornate e costituiscono i documenti di lavoro di base dell'autorità competente per tutti i compiti corrispondenti;
  - 2) un organico in numero sufficiente per svolgere i propri compiti e per adempiere alle proprie responsabilità. È necessario che l'autorità disponga di un sistema per pianificare la disponibilità del personale, al fine di garantire il corretto espletamento di tutti i compiti;
  - 3) personale qualificato a svolgere i compiti assegnati e con la necessaria conoscenza, esperienza, formazione iniziale e periodica per garantire una costante competenza;
  - 4) strutture e uffici adeguati allo svolgimento dei compiti assegnati;

(\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione, del 29 giugno 2015, che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 163 del 30.6.2015, pag. 1).

- 5) una funzione per monitorare la conformità del sistema di gestione ai corrispondenti requisiti e l'adeguatezza delle procedure, inclusa la definizione di un processo di audit interno e di un processo di gestione dei rischi di sicurezza. Il monitoraggio della conformità include un sistema di feedback sui rilievi dell'audit ai dirigenti dell'autorità competente per assicurare l'attuazione delle azioni correttive necessarie;
  - 6) una persona o un gruppo di persone che risponde unicamente ai dirigenti dell'autorità competente per la funzione di monitoraggio della conformità.
- b) Per ogni settore di attività, incluso il sistema di gestione, l'autorità competente nomina una o più persone responsabili per la gestione dei compiti corrispondenti.
  - c) L'autorità competente stabilisce procedure per la partecipazione a uno scambio reciproco di tutte le informazioni e gli aiuti necessari con altre autorità competenti interessate, anche per quanto concerne tutti i rilievi sollevati e le azioni avviate in esito alla sorveglianza su persone e imprese che svolgono attività nel territorio di uno Stato membro, ma che sono certificate dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia.
  - d) Una copia delle procedure inerenti al sistema di gestione e delle relative modifiche è messa a disposizione dell'Agenzia ai fini della standardizzazione, nonché alle imprese cui si applica il presente regolamento, se richiesta.

#### **CAMO.B.205 Assegnazione di compiti a soggetti qualificati**

- a) I compiti relativi alla certificazione iniziale o alla sorveglianza continua di persone o organizzazioni (imprese) soggette al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione possono essere assegnati dagli Stati membri solo a soggetti qualificati. Nell'assegnare tali compiti, l'autorità competente si assicura di:
  - 1) disporre di un sistema per verificare, inizialmente e in maniera continua, che il soggetto qualificato sia conforme all'allegato VI «Requisiti essenziali per i soggetti qualificati» del regolamento (UE) 2018/1139. Tale sistema e i risultati delle valutazioni sono documentati;
  - 2) aver stipulato un accordo documentato con il soggetto qualificato, approvato da entrambe le parti al livello dirigenziale appropriato, che definisca chiaramente:
    - i) i compiti da svolgere;
    - ii) le dichiarazioni, le segnalazioni e i registri da fornire;
    - iii) le condizioni tecniche da soddisfare nell'esecuzione di tali compiti;
    - iv) la corrispondente copertura della responsabilità;
    - v) la protezione delle informazioni acquisite nello svolgimento dei suddetti compiti.
- b) L'autorità competente assicura che il processo di audit interno e di gestione dei rischi di sicurezza previsto al punto CAMO.B.200, lettera a), punto 5), riguarda tutti i compiti di certificazione o di sorveglianza continua svolti a suo nome.

#### **CAMO.B.210 Modifiche del sistema di gestione**

- a) L'autorità competente deve disporre di un sistema per identificare le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di adempiere alle proprie responsabilità come prevede il regolamento (UE) 2018/1139 e i relativi atti delegati e di esecuzione. Tale sistema deve permetterle di avviare delle azioni appropriate per assicurare che il proprio sistema di gestione resti adeguato ed efficace.
- b) L'autorità competente deve aggiornare tempestivamente il proprio sistema di gestione per tenere conto delle modifiche del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione, in modo da garantirne l'efficace attuazione.
- c) L'autorità competente deve notificare all'Agenzia le modifiche che incidono sulla sua capacità di svolgere i propri compiti e di adempiere alle proprie responsabilità come prevede il regolamento (UE) 2018/1139 e i relativi atti delegati e di esecuzione.

#### **CAMO.B.220 Conservazione dei registri**

- a) L'autorità competente istituisce un sistema per la conservazione dei registri che permetta un'adeguata archiviazione, l'accessibilità e una tracciabilità affidabile per quanto concerne:
  - 1) le strategie e procedure documentate del sistema di gestione;
  - 2) la formazione, la qualifica e l'autorizzazione del proprio personale;

- 3) l'assegnazione dei compiti, inclusi gli elementi richiesti al punto CAMO.B.205, nonché i dettagli dei compiti assegnati;
  - 4) i processi di certificazione e la sorveglianza continua delle imprese certificate, tra cui:
    - i) la richiesta di un certificato di impresa;
    - ii) il programma di sorveglianza continua dell'autorità competente, con tutti i dati delle valutazioni, degli audit e delle ispezioni;
    - iii) il certificato di impresa ed eventuali modifiche;
    - iv) una copia del programma di sorveglianza con l'elenco delle date previste per gli audit e le date effettive di svolgimento;
    - v) copie di tutta la corrispondenza formale;
    - vi) informazioni dettagliate sui rilievi, sulle azioni correttive, sulla data di chiusura dell'azione, eventuali esenzioni e misure di esecuzione;
    - vii) tutte le relazioni di valutazione, audit e ispezione rilasciate da un'altra autorità competente conformemente al punto CAMO.B.300, lettera d);
    - viii) copie di tutti i CAME dell'impresa, o dei manuali, e delle relative modifiche;
    - ix) copie di eventuali altri documenti approvati dall'autorità competente;
  - 5) la valutazione e notifica all'Agenzia dei metodi alternativi di rispondenza proposti dalle imprese e la valutazione di metodi alternativi di rispondenza utilizzati dall'autorità competente stessa;
  - 6) informazioni in materia di sicurezza e misure di follow-up conformemente al punto CAMO.B.125;
  - 7) il ricorso a disposizioni di flessibilità in conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- b) L'autorità competente conserva un elenco di tutti i certificati di impresa da essa rilasciati.
- c) I registri di cui alle lettere a) e b) sono conservati per un periodo minimo di cinque anni fatta salva la normativa applicabile in materia di protezione dei dati.
- d) Tutti i registri di cui alle lettere a) e b) sono messi a disposizione su richiesta di un'autorità competente di un altro Stato membro o dell'Agenzia.

### **CAMO.B.300 Principi di sorveglianza**

- a) L'autorità competente verifica:
- 1) la rispondenza ai requisiti applicabili alle imprese prima del rilascio di un certificato di impresa, a seconda dei casi;
  - 2) la continua rispondenza ai requisiti applicabili delle imprese che essa ha certificato;
  - 3) l'attuazione di appropriate misure di sicurezza imposte dall'autorità competente come previsto al punto CAMO.B.135, lettere c) e d).
- b) Tale verifica:
- 1) si basa sulla documentazione diretta specificamente a fornire al personale responsabile della sorveglianza in materia di sicurezza una guida per lo svolgimento delle proprie funzioni;
  - 2) fornisce alle imprese interessate i risultati dell'attività di sorveglianza della sicurezza;
  - 3) si basa su valutazioni, audit e ispezioni, incluse le ispezioni senza preavviso;
  - 4) fornisce all'autorità competente le prove necessarie nel caso in cui siano richieste azioni aggiuntive, incluse le misure previste al punto CAMO.B.350 «Rilievi e azioni correttive».
- c) L'ambito di applicazione della sorveglianza di cui alle lettere a) e b) di cui sopra tiene conto dei risultati delle attività di sorveglianza svolte nel passato e delle priorità in materia di sicurezza.

- d) Se le strutture dell'impresa sono ubicate in più di uno Stato, l'autorità competente quale definita al punto CAMO.A.105 può decidere di far svolgere i compiti di sorveglianza alle autorità competenti dello Stato membro o degli Stati membri in cui sono ubicate le strutture, oppure all'Agenzia se le strutture sono situate in un paese terzo. Ogni impresa soggetta a tale decisione è informata dell'esistenza della stessa e del suo ambito di applicazione.
- e) Per la sorveglianza effettuata presso strutture ubicate in un altro Stato, l'autorità competente quale definita al punto CAMO.A.105 informa l'autorità competente di tale Stato, o l'Agenzia se le strutture appartengono a imprese che hanno la sede principale di attività in un paese terzo, prima di effettuare qualsiasi audit o ispezione in loco di tali strutture.
- f) L'autorità competente raccoglie ed elabora tutte le informazioni ritenute utili per la sorveglianza, incluse quelle per le ispezioni senza preavviso.

### **CAMO.B.305 Programma di sorveglianza**

- a) L'autorità competente deve stabilire e mantenere un programma di sorveglianza che includa le attività di sorveglianza prescritte al punto CAMO.B.300.
- b) Il programma di sorveglianza è sviluppato tenendo conto della natura specifica dell'impresa, della complessità delle sue attività, dei risultati delle precedenti attività di certificazione e/o di sorveglianza, e si basa sulla valutazione dei rischi associati. Tale programma comprende, all'interno di ciascun ciclo di pianificazione della sorveglianza:
  - 1) valutazioni, audit e ispezioni, comprese le ispezioni senza preavviso e, se del caso:
    - i) valutazioni del sistema di gestione e audit dei processi;
    - ii) audit di prodotto su un campione pertinente di aeromobili gestiti dall'impresa;
    - iii) campionamento delle revisioni dell'aeronavigabilità effettuate;
    - iv) campionamento dei permessi di volo rilasciati;
  - 2) riunioni organizzate tra il dirigente responsabile e l'autorità competente per assicurare che entrambi siano informati in merito a questioni rilevanti.
- c) Per le imprese certificate dall'autorità competente è applicato un ciclo di pianificazione della sorveglianza non superiore a 24 mesi.
- d) Fatta salva la lettera c), il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere esteso fino a un massimo di 36 mesi nel caso in cui l'autorità competente abbia stabilito che, durante i 24 mesi precedenti:
  - 1) l'impresa ha dimostrato di saper individuare in maniera efficace i pericoli per la sicurezza aerea e di saper gestire i rischi associati;
  - 2) l'impresa ha dimostrato in maniera continua, ai sensi del punto CAMO.A.130, di avere un pieno controllo su tutte le modifiche;
  - 3) non sono stati emessi rilievi di livello 1;
  - 4) tutte le azioni correttive sono state attuate entro il periodo di tempo accettato o prorogato dall'autorità competente come previsto al punto CAMO.B.350.Fatta salva la lettera c), il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere ulteriormente esteso a un massimo di 48 mesi nel caso in cui, oltre a rispettare le condizioni illustrate ai punti da 1 a 4 di cui sopra, l'impresa abbia stabilito, e l'autorità competente approvato, un'efficace sistema di comunicazione continua all'autorità competente dei risultati conseguiti in materia di sicurezza e rispetto della regolamentazione da parte dell'impresa stessa.
- e) Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere ridotto in presenza di elementi che segnalano un deterioramento dei risultati conseguiti dall'impresa in materia di sicurezza.
- f) Il programma di sorveglianza include la tenuta di registri delle date alle quali sono previsti audit, ispezioni e riunioni e delle date in cui tali audit, ispezioni e riunioni si sono effettivamente svolti.
- g) Al termine di ciascun ciclo di pianificazione della sorveglianza, l'autorità competente redige una relazione di raccomandazione sul proseguimento dell'approvazione, tenendo conto dei risultati della sorveglianza.

**CAMO.B.310 Procedura di certificazione iniziale**

- a) Al ricevimento di una richiesta per il rilascio iniziale di un certificato per un'impresa, l'autorità competente verifica che l'impresa rispetti i requisiti applicabili.
- b) Almeno una volta durante le indagini per la certificazione iniziale si deve tenere un incontro con il dirigente responsabile dell'impresa per accertare che questi comprenda perfettamente l'importanza del processo di certificazione e la ragione per cui è tenuto a sottoscrivere la dichiarazione con la quale l'impresa si impegna a rispettare le procedure descritte nel CAME.
- c) L'autorità competente deve registrare tutti i rilievi, le azioni di chiusura (azioni richieste per chiudere un rilievo) e le raccomandazioni.
- d) L'autorità competente conferma per iscritto all'impresa tutti i rilievi emersi nel corso della verifica. Per la certificazione iniziale tutti i rilievi devono essere corretti in modo da soddisfare l'autorità competente prima che il certificato possa essere rilasciato.
- e) Se convinta che l'impresa risponde ai requisiti applicabili, l'autorità competente:
  - (1) rilascia il certificato di cui all'appendice I «Modulo 14 AESA» del presente allegato;
  - (2) approva formalmente il CAME.
- f) Il numero di riferimento del certificato deve essere riportato sul certificato «Modulo 14 AESA» secondo le modalità specificate dall'Agenzia.
- g) Il certificato è rilasciato per una durata illimitata. Le attribuzioni e l'entità delle attività per le quali l'impresa è approvata sono specificate nelle condizioni di approvazione allegate al certificato.
- h) Per consentire all'impresa di attuare modifiche senza la previa approvazione dell'autorità competente in conformità al punto CAMO.A.130, lettera c), l'autorità competente deve approvare la pertinente procedura contenuta nel CAME, che definisce l'ambito di applicazione di tali modifiche e descrive il modo in cui tali modifiche verranno gestite e notificate.

**CAMO.B.330 Modifiche**

- a) Al ricevimento di una richiesta relativa ad una modifica che necessita di previa approvazione, l'autorità competente verifica che l'impresa sia conforme ai requisiti applicabili prima di rilasciare l'approvazione.
- b) L'autorità competente stabilisce le condizioni alle quali l'impresa può operare durante la modifica, a meno che l'autorità competente decida che il certificato dell'impresa debba essere sospeso.
- c) Se convinta che l'impresa risponde ai requisiti applicabili, l'autorità competente approva la modifica.
- d) Fatte salve le eventuali misure di esecuzione aggiuntive, nel caso in cui l'impresa applichi modifiche che necessitano di previa approvazione senza averla ricevuta dall'autorità competente come definito alla lettera c), l'autorità competente sospende, limita o revoca il certificato dell'impresa.
- e) Per le modifiche che non necessitano di previa approvazione, l'autorità competente valuta le informazioni fornite nella notifica inoltrata dall'impresa in conformità al punto CAMO.A.130, lettera c), per verificare la conformità ai requisiti applicabili. In caso di non conformità, l'autorità competente:
  - 1) informa l'impresa della non conformità e richiede ulteriori modifiche;
  - 2) in caso di rilievi di livello 1 o 2, agisce in conformità al punto CAMO.B.350.

**CAMO.B.350 Rilievi e azioni correttive**

- a) L'autorità competente deve disporre di un sistema per analizzare i rilievi sotto il profilo della loro rilevanza per la sicurezza.
- b) L'autorità competente emette un rilievo di livello 1 qualora venga riscontrata una non conformità significativa rispetto ai requisiti applicabili del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione, alle procedure e ai manuali dell'impresa, oppure rispetto alle condizioni dell'approvazione o del certificato, che riduce la sicurezza o mette in serio pericolo la sicurezza del volo.

I rilievi di livello 1 includono:

- 1) non aver fornito all'autorità competente l'accesso alle strutture dell'impresa come previsto al punto CAMO.A.140 durante il normale orario di lavoro e a seguito di due richieste scritte;
  - 2) avere ottenuto il certificato di impresa o averne mantenuto la validità falsificando la documentazione presentata;
  - 3) prove di negligenza o utilizzo fraudolento del certificato di impresa;
  - 4) assenza di un dirigente responsabile.
- c) L'autorità competente emette un rilievo di livello 2 qualora venga riscontrata una non conformità rispetto ai requisiti applicabili del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione, alle procedure e ai manuali dell'impresa, oppure rispetto alle condizioni dell'approvazione o del certificato, che può ridurre la sicurezza o mettere in pericolo la sicurezza del volo.
- d) Quando viene riscontrato un rilievo nel corso della sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo l'autorità competente, ferme restando eventuali azioni ulteriori previste dal regolamento (UE) 2018/1139 e dai relativi atti delegati e di esecuzione, comunica il rilievo all'impresa per iscritto e chiede un'azione correttiva diretta a correggere la non conformità individuata. Se un rilievo riguarda direttamente un aeromobile, l'autorità competente informa lo Stato nel quale l'aeromobile è registrato.
- 1) In caso di rilievi di livello 1 l'autorità competente agisce immediatamente e in modo adeguato per vietare o limitare le attività e, se opportuno, per revocare il certificato, limitarlo o sospenderlo integralmente o parzialmente a seconda dell'entità del rilievo di livello 1, fino a quando non sia stata intrapresa con successo un'azione correttiva da parte dell'impresa.
  - 2) In caso di rilievi di livello 2, l'autorità competente:
    - i) concede all'impresa un periodo di tempo per attuare un'azione correttiva adeguato alla natura del rilievo, che in ogni caso all'inizio non supera i tre mesi. Tale periodo inizia alla data della comunicazione scritta del rilievo all'impresa, con la quale è richiesta un'azione correttiva diretta a correggere la non conformità constatata. Alla fine di questo periodo, e a seconda della natura del rilievo e dei risultati precedentemente conseguiti dall'impresa in materia di sicurezza, l'autorità competente può estendere il periodo di tre mesi a condizione di avere approvato un piano di azioni correttive soddisfacente;
    - ii) valuta il piano di attuazione e di azioni correttive proposti dall'impresa e, se in seguito a tale valutazione conclude che essi sono sufficienti a correggere la non conformità, li approva.
  - 3) Nel caso in cui un'impresa non presenti un piano di azioni correttive accettabile, o non esegua le azioni correttive entro il periodo di tempo accettato o prorogato dall'autorità competente, il rilievo è innalzato a rilievo di livello 1 e sono intraprese le azioni di cui alla lettera d), punto 1).
  - 4) L'autorità competente registra tutti i rilievi mossi o che le sono stati segnalati in conformità alla lettera e) e, se del caso, le misure di esecuzione che ha applicato, nonché tutte le azioni correttive e la data di chiusura dell'azione per i rilievi.
- e) Fatte salve eventuali misure di esecuzione aggiuntive, nel caso in cui l'autorità di uno Stato membro, agendo conformemente alle disposizioni del punto CAMO.B.300, lettera d), individua una non conformità ai requisiti applicabili del regolamento (UE) 2018/1139 e dei relativi atti delegati e di esecuzione da parte di un'impresa certificata dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, essa informa detta autorità competente e fornisce un'indicazione del livello del rilievo.

#### **CAMO.B.355 Sospensione, limitazione e revoca**

L'autorità competente:

- a) sospende un certificato con motivi fondati, laddove sussista una potenziale minaccia per la sicurezza;
- b) sospende, revoca o limita un certificato in conformità al punto CAMO.B.350;
- c) sospende il certificato nel caso in cui gli ispettori dell'autorità competente non siano in grado, per un periodo di 24 mesi, di adempiere alle proprie responsabilità di sorveglianza mediante audit in loco a causa della situazione relativa alla sicurezza nello Stato in cui sono ubicate le strutture.

## Appendice I

**Certificato dell'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità - Modulo 14 AESA**

[STATO MEMBRO (\*)]

Stato membro dell'Unione europea (\*\*)

**CERTIFICATO DELL'IMPRESA DI GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*)].CAMO.XXXX (Rif.: COA XX.XXXX)

A norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione e fatte salve le condizioni specificate di seguito, la [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)] certifica:

[NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]

in quanto impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità in conformità all'allegato V quater (parte CAMO), sezione A, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione.

## CONDIZIONI:

1. Il presente certificato è limitato a quanto specificato nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità approvato (CAME) di cui all'allegato V quater (parte CAMO), sezione A, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione.
2. Il presente certificato è subordinato al rispetto delle procedure specificate nel CAME approvato in conformità all'allegato V quater (parte CAMO), del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione.
3. Il presente certificato è valido fintanto che l'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità approvata è conforme all'allegato I (parte M), all'allegato V ter (parte ML) e all'allegato V quater (parte CAMO) del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione.
4. Se l'impresa di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, nell'ambito del proprio sistema di gestione, subappalta il servizio di una o più imprese, il presente certificato rimane valido a condizione che tale impresa o tali imprese soddisfino gli obblighi contrattuali applicabili.
5. Fatto salvo il rispetto delle condizioni di cui ai precedenti punti da 1 a 4, il presente certificato rimane valido con durata illimitata, a meno che non sia stato precedentemente restituito, sostituito, sospeso o revocato.

Se il presente modulo viene utilizzato anche per i titolari di certificato di operatore aereo (COA) [vettori aerei titolari di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008], deve essere aggiunto al riferimento il numero del COA, oltre al numero standard, e la condizione 5 di cui sopra deve essere sostituita dalle seguenti condizioni supplementari:

6. Il presente certificato non costituisce un'autorizzazione all'impiego dei tipi di aeromobili di cui alla condizione 1. L'autorizzazione all'impiego dell'aeromobile è costituita dal COA.
7. La cessazione, la sospensione o la revoca del COA di un vettore aereo titolare di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 rende automaticamente nullo il presente certificato in relazione alle registrazioni dell'aeromobile specificate nel COA, salvo diversa indicazione esplicita dell'autorità competente.
8. Fatto salvo il rispetto delle suddette condizioni, il presente certificato rimane valido con durata illimitata, a meno che non sia stato precedentemente restituito, sostituito, sospeso o revocato.

Data del primo rilascio: .....

Firma: .....

Data della presente revisione: ..... Revisione n.: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

Pagina ... di ...

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

**IMPRESA DI GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ  
CONDIZIONI DI APPROVAZIONE**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*).CAMO.XXXX

(Rif.: COA XX.XXXX)

Impresa: [NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]

Aeromobile: tipo/serie/gruppo	Revisione dell'aeronavigabilità autorizzata	Permessi di volo autorizzati	Impresa/e subappaltata/e
	[Sì/NO] (***)	[Sì/NO] (***)	
	[Sì/NO] (***)	[Sì/NO] (***)	
	[Sì/NO] (***)	[Sì/NO] (***)	
	[Sì/NO] (***)	[Sì/NO] (***)	

Le condizioni di approvazione sono limitate all'entità delle attività di cui alla sezione .....

Riferimento CAME: .....

Data della prima versione: .....

Firma: .....

Data della presente revisione: ..... Revisione n.: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

Modulo 14 AESA versione 5

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare nel caso di paesi terzi o non membri dell'AESA.

(\*\*\*) Cancellare la dicitura inutile se l'impresa non è approvata. ».



## ALLEGATO VIII

«ALLEGATO V quinquies

**(Parte CAO)**

## INDICE

CAO.1	Generalità
SEZIONE A — REQUISITI DELL'IMPRESA	
CAO.A.010	Ambito di applicazione
CAO.A.015	Domanda
CAO.A.017	Metodi di rispondenza
CAO.A.020	Condizioni di approvazione
CAO.A.025	Manuale di aeronavigabilità combinata
CAO.A.030	Strutture
CAO.A.035	Requisiti del personale
CAO.A.040	Personale autorizzato a certificare
CAO.A.045	Personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità
CAO.A.050	Componenti, equipaggiamento ed attrezzi
CAO.A.055	Dati e ordini di manutenzione
CAO.A.060	Standard di manutenzione
CAO.A.065	Certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile
CAO.A.070	Certificato di riammissione in servizio del componente
CAO.A.075	Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
CAO.A.080	Dati di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
CAO.A.085	Revisione dell'aeronavigabilità
CAO.A.090	Conservazione dei registri
CAO.A.095	Attribuzioni dell'impresa
CAO.A.100	Sistema di qualità e revisione organizzativa
CAO.A.105	Modifiche dell'impresa
CAO.A.110	Mantenimento della validità
CAO.A.115	Rilievi
SEZIONE B — REQUISITI DELL'AUTORITÀ	
CAO.B.010	Ambito di applicazione
CAO.B.015	Autorità competente
CAO.B.017	Metodi di rispondenza
CAO.B.020	Conservazione dei registri
CAO.B.025	Scambio reciproco di informazioni
CAO.B.030	Responsabilità
CAO.B.035	Esenzioni
CAO.B.040	Domanda
CAO.B.045	Approvazione iniziale
CAO.B.050	Rilascio dell'approvazione

- CAO.B.055 Sorveglianza continua
  - CAO.B.060 Rilievi
  - CAO.B.065 Modifiche
  - CAO.B.070 Sospensione, limitazione e revoca
- Appendice I — Certificato dell'impresa di aeronavigabilità combinata (*combined airworthiness organisation*, CAO)

### CAO.1 Generalità

Ai fini del presente allegato (parte CAO):

- 1) l'autorità competente:
  - a) per le imprese con sede principale di attività in uno Stato membro, è l'autorità designata da tale Stato membro;
  - b) per le imprese con sede principale di attività in un paese terzo, è l'Agenzia.
- 2) «proprietario» è la persona responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile, che può essere una delle persone seguenti:
  - i) il proprietario registrato dell'aeromobile;
  - ii) il locatario nel caso di un contratto di noleggio;
  - iii) l'operatore.

#### SEZIONE A

#### REQUISITI DELL'IMPRESA

##### CAO.A.010 Ambito di applicazione

Il presente allegato stabilisce i requisiti che devono essere soddisfatti da un'impresa di aeronavigabilità combinata (CAO) per ottenere, su richiesta, un'approvazione per la manutenzione e per la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili e dei componenti da installare su tali aeromobili, nonché per continuare a svolgere tali attività, se tali aeromobili non sono classificati come aeromobili complessi a motore e non sono elencati nel certificato di operatore aereo di un vettore aereo titolare di licenza a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008.

##### CAO.A.015 Domanda

Le CAO domandano all'autorità competente, nella forma e nei modi da essa stabiliti, il rilascio o la modifica di un'approvazione CAO.

##### CAO.A.017 Metodi di rispondenza

- a) Un'impresa può ricorrere a metodi alternativi di rispondenza rispetto ai metodi accettabili di rispondenza adottati dall'Agenzia per dimostrare la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- b) Qualora un'impresa desideri avvalersi di metodi alternativi di rispondenza, prima di applicarli fornisce all'autorità competente una descrizione completa di tali metodi alternativi di rispondenza. Tale descrizione comprende una valutazione che dimostra la conformità dei metodi alternativi di rispondenza al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.

L'impresa può avvalersi di tali metodi alternativi di rispondenza previa approvazione dell'autorità competente e ricezione della notifica come previsto al punto CAO.B.017.

##### CAO.A.020 Condizioni di approvazione

- a) La CAO deve specificare l'entità delle attività approvate nel suo manuale di aeronavigabilità combinata (*combined airworthiness exposition*, CAE), come previsto al punto CAO.A.025.
  - 1) Per i velivoli con massa massima al decollo (MTOM) superiore a 2 730 kg e per gli elicotteri con MTOM superiore a 1 200 kg o certificati per più di 4 occupanti, nella sezione dedicata all'entità delle attività sono indicati i tipi specifici di aeromobile. Le modifiche dell'entità delle attività sono approvate dall'autorità competente in conformità al punto CAO.A.105, lettera a) e al punto CAO.B.065, lettera a).

- 2) Per i motori a turbina completi, nella sezione dedicata all'entità delle attività è indicato il costruttore del motore, oppure il gruppo o la serie o gli interventi di manutenzione. Le modifiche dell'entità delle attività sono approvate dall'autorità competente in conformità al punto CAO.A.105, lettera a) e al punto CAO.B.065, lettera a).
- 3) Una CAO che impiega una sola persona per pianificare ed eseguire tutti gli interventi di manutenzione non può avere attribuzioni per la manutenzione di:
  - a) velivoli con motore a turbina (nel caso di imprese abilitate per aeromobili);
  - b) elicotteri con motore a turbina o con più di un motore a pistoni (nel caso di imprese abilitate per aeromobili);
  - c) motori a pistone completi da 450 CV e oltre (nel caso di imprese abilitate per motori); e
  - d) motori a turbina completi (nel caso di imprese abilitate per motori).
- 4) Per gli aeromobili diversi da quelli di cui al punto 1), per i componenti diversi dai motori a turbina completi e per i servizi specializzati in test non distruttivi (*non-destructive testing*, NDT), l'entità delle attività è controllata dalla CAO nel rispetto della procedura di cui al punto CAO.A.025, lettera a), punto 11). Per la manutenzione di componenti diversi dai motori completi, l'entità delle attività è classificata secondo le seguenti abilitazioni di sistema:
  - i) C1: aria condizionata e pressurizzazione;
  - ii) C2: pilota automatico;
  - iii) C3: comunicazione e navigazione;
  - iv) C4: porte e portelli;
  - v) C5: elettricità e illuminazione;
  - vi) C6: apparecchiature;
  - vii) C7: motore;
  - viii) C8: comandi di volo;
  - ix) C9: carburante;
  - x) C10: elicottero - rotori;
  - xi) C11: elicottero - trasmissione;
  - xii) C12: energia idraulica;
  - xiii) C13: equipaggiamento di indicazione e registrazione;
  - xiv) C14: carrello di atterraggio;
  - xv) C15: ossigeno;
  - xvi) C16: eliche;
  - xvii) C17: impianto pneumatico e di aspirazione;
  - xviii) C18: protezione ghiaccio/pioggia/fuoco;
  - xix) C19: finestrini;
  - xx) C20: strutturale;
  - xxi) C21: zavorra d'acqua; e
  - xxii) C22: aumento propulsione.

Le imprese che ottengono un'approvazione conformemente al presente allegato sulla base di un'esistente approvazione di impresa, rilasciata in conformità all'allegato I (parte M), capitolo G o capitolo F, o all'allegato II (parte 145) in conformità all'articolo 4, paragrafo 4, includono nella sezione dedicata all'entità delle attività tutte le informazioni necessarie a garantire che le attribuzioni siano identiche a quelle incluse nell'approvazione esistente.

- b) L'approvazione CAO è rilasciata sulla base del modello che figura all'appendice I del presente allegato.
- c) Una CAO può fabbricare, in conformità ai dati di manutenzione, una serie limitata di componenti da impiegare nel corso dei lavori all'interno delle proprie strutture, come descritto nel proprio CAE.

**CAO.A.025 Manuale di aeronavigabilità combinata**

- a) La CAO deve fornire un manuale contenente almeno le seguenti informazioni:
- 1) una dichiarazione firmata dal dirigente responsabile, attestante che l'impresa opera in qualsiasi momento conformemente ai requisiti del presente allegato e al CAE;
  - 2) l'entità delle attività indicata nel CAE;
  - 3) i titoli e i nominativi delle persone a cui si fa riferimento al punto CAO.A.035, lettere a) e b);
  - 4) un organigramma dell'impresa indicante le gerarchie di responsabilità tra le persone specificate al punto CAO.A.035, lettere a) e b);
  - 5) un elenco del personale autorizzato a certificare, con il rispettivo ambito dell'approvazione, se la CAO dispone di tale personale esiste;
  - 6) un elenco del personale responsabile dell'elaborazione e dell'approvazione dei programmi di manutenzione degli aeromobili (AMP) con il rispettivo oggetto dell'approvazione, se tale personale esiste;
  - 7) un elenco del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, con il rispettivo oggetto dell'approvazione, se tale personale esiste;
  - 8) un elenco del personale responsabile del rilascio dei permessi di volo, se tale personale esiste;
  - 9) una descrizione generale e l'ubicazione delle strutture;
  - 10) le procedure che precisano il modo in cui la CAO garantisce la conformità ai requisiti del presente allegato;
  - 11) la procedura di modifica del CAE, come previsto al punto CAO.A.105, lettera b).
- b) Il CAE iniziale deve essere approvato dall'autorità competente.
- c) Le modifiche del CAE devono essere trattate in conformità al punto CAO.A.105.

**CAO.A.030 Strutture**

La CAO garantisce che siano messe a disposizione tutte le strutture necessarie, compresi uffici adeguati, affinché le attività previste possano essere svolte.

Inoltre, qualora l'oggetto dell'approvazione dell'impresa comprenda attività di manutenzione, la CAO deve garantire che:

- a) officine, hangar e reparti specializzati consentano un'adeguata protezione dalla contaminazione e dall'ambiente;
- b) strutture sicure siano messe a disposizione per il deposito di componenti, equipaggiamenti, attrezzi e materiali, in condizioni atte a garantire che i componenti e i materiali inutilizzabili siano separati da tutti gli altri componenti, materiali, equipaggiamenti e attrezzi, che le istruzioni del fabbricante relative al deposito siano rispettate e che l'accesso alle strutture di deposito sia limitato al personale autorizzato.

**CAO.A.035 Requisiti del personale**

- a) La CAO nomina un dirigente responsabile che ha l'autorità di garantire che tutte le attività dell'impresa possano essere finanziate in modo da essere svolte conformemente ai requisiti del presente allegato.
- b) Il dirigente responsabile nomina una persona o un gruppo di persone responsabile di garantire che la CAO sia sempre conforme ai requisiti del presente allegato. Tali persone rispondono direttamente al suddetto dirigente.
- c) Tutte le persone di cui alla lettera b) possiedono conoscenze, background ed esperienza pertinenti nel settore della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, a seconda delle loro funzioni.
- d) La CAO dispone di sufficiente personale adeguatamente qualificato per poter svolgere le attività previste. La CAO ha il diritto di ricorrere a personale in subappalto temporaneo.
- e) La CAO valuta e registra le qualifiche di tutto il personale.
- f) Il personale adibito a compiti specializzati, quali saldatura, ispezioni e test non distruttivi diversi da quelli eseguiti con liquidi penetranti, deve essere qualificato in base a uno standard ufficialmente riconosciuto.

**CAO.A.040 Personale autorizzato a certificare**

- a) Il personale autorizzato a certificare deve soddisfare le prescrizioni di cui all'articolo 5. Esso si limita ad esercitare le proprie attribuzioni per certificare la manutenzione se la CAO ha garantito:
- 1) che il personale autorizzato a certificare soddisfa i requisiti di cui all'allegato III (parte 66), punto 66.A.20, lettera b), ad eccezione dei casi in cui l'articolo 5, paragrafo 6, fa riferimento a un regolamento nazionale di uno Stato membro, nel qual caso deve soddisfare i requisiti di tale regolamento;
  - 2) che il personale autorizzato a certificare ha una conoscenza adeguata dell'aeromobile o dei componenti dell'aeromobile oggetto della manutenzione, o di entrambi, nonché delle procedure dell'impresa necessarie per eseguire tale manutenzione.
- b) In deroga alla lettera a), in circostanze impreviste in cui un aeromobile si trova in uno scalo diverso dal principale, non servito da personale autorizzato a certificare adeguato, la CAO incaricata della manutenzione può rilasciare un'autorizzazione a certificare straordinaria:
- 1) a uno dei suoi dipendenti qualificato per la manutenzione di aeromobili analoghi per tecnologia, costruzione e sistemi; oppure
  - 2) a un addetto con almeno tre anni di esperienza nella manutenzione e titolare di una licenza ICAO in corso di validità per la manutenzione di aeromobili di tipo identico a quello da certificare, purché nel luogo in questione non vi siano imprese approvate ai sensi del presente allegato e purché la CAO incaricata riceva e tenga in archivio elementi che provano l'esperienza e il possesso di licenza dell'addetto.

La CAO comunica all'autorità competente il rilascio di un'autorizzazione a certificare straordinaria entro 7 giorni dal rilascio stesso. La CAO che rilascia l'autorizzazione a certificare straordinaria predispone una successiva verifica degli interventi di manutenzione potenzialmente in grado di incidere sulla sicurezza del volo.

- c) In deroga alla lettera a), la CAO può ricorrere a personale autorizzato a certificare qualificato conformemente ai requisiti seguenti per prestare assistenza in materia di manutenzione agli operatori impegnati in operazioni commerciali, previa approvazione delle specifiche procedure nell'ambito del CAE:
- 1) in caso di direttive di aeronavigabilità (AD) pre-volo a carattere ripetitivo, che consentano esplicitamente l'esecuzione delle stesse da parte dell'equipaggio, la CAO può rilasciare un'autorizzazione a certificare limitata al pilota in comando sulla base della licenza d'equipaggio di cui è titolare, a condizione che la CAO assicuri che il pilota in comando ha seguito una formazione pratica sufficiente a consentirgli/le di attuare le AD secondo lo standard prescritto;
  - 2) nel caso di aeromobili che operano lontano da una sede presidiata, la CAO può rilasciare un'autorizzazione a certificare limitata al pilota in comando sulla base della licenza d'equipaggio di cui è titolare, purché l'impresa assicuri che è stata seguita una formazione pratica sufficiente a garantire al pilota in comando di eseguire l'intervento secondo lo standard prescritto.
- d) La CAO registra le informazioni relative al personale autorizzato a certificare e mantiene aggiornato un elenco di tutto il personale autorizzato a certificare, con informazioni sul rispettivo oggetto dell'approvazione, nel manuale dell'impresa.

**CAO.A.045 Personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità**

- a) Per ottenere l'approvazione per effettuare revisioni dell'aeronavigabilità e, se del caso, rilasciare permessi di volo, la CAO deve disporre di adeguato personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità che soddisfi tutti i seguenti requisiti:
- 1) avere acquisito esperienza nel mantenimento dell'aeronavigabilità di almeno un anno per alianti e palloni e di almeno tre anni per tutti gli altri aeromobili;
  - 2) essere titolare di una licenza appropriata rilasciata a norma dell'articolo 5 del presente regolamento, di un diploma aeronautico o equivalente o di un'esperienza nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità, oltre ai requisiti di cui al punto 1), di almeno due anni per alianti e palloni e di almeno quattro anni per tutti gli altri aeromobili;
  - 3) avere completato una formazione adeguata sulla manutenzione aeronautica.

- b) Prima di rilasciare l'autorizzazione al personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, la CAO nomina la persona che eseguirà una revisione dell'aeronavigabilità di un aeromobile sotto la supervisione dell'autorità competente o di una persona già autorizzata ad effettuare la revisione dell'aeronavigabilità presso la CAO. Se tale supervisione ha esito positivo, l'autorità competente accetta formalmente che la persona in questione faccia parte del personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità.
- c) La CAO deve garantire che il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità sia in grado di dimostrare un'adeguata esperienza, acquisita di recente, nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità.
- d) Il personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità deve essere identificato nel CAE in un elenco contenente l'autorizzazione di revisione dell'aeronavigabilità di cui alla lettera b).
- e) La CAO tiene un registro di tutto il suo personale addetto alla revisione dell'aeronavigabilità, con informazioni dettagliate sulle qualifiche appropriate e una sintesi della pertinente esperienza in materia di mantenimento dell'aeronavigabilità e formazione della persona interessata, nonché una copia della sua autorizzazione. Il suddetto registro è conservato per un periodo di almeno due anni dalla data in cui la persona interessata non lavora più per la CAO.

#### **CAO.A.050 Componenti, equipaggiamento ed attrezzi**

- a) La CAO deve:
  - 1) possedere l'equipaggiamento e gli attrezzi specificati nei dati di manutenzione di cui al punto CAO.A.055 o equipaggiamento e attrezzi equivalenti verificati, come elencati nel CAE, necessari per effettuare gli interventi di manutenzione quotidiana nell'ambito dell'approvazione dell'impresa;
  - 2) disporre di una procedura volta a garantire che abbia accesso a tutte le altre attrezzature e agli altri strumenti necessari per svolgere la propria attività, utilizzati solo occasionalmente, se necessario.
- b) La CAO deve garantire che gli attrezzi e gli equipaggiamenti utilizzati siano controllati e calibrati secondo uno standard ufficialmente riconosciuto. Essa tiene un registro delle calibrazioni e degli standard utilizzati e rispetta il punto CAO.A.090.
- c) La CAO deve ispezionare, classificare e separare adeguatamente tutti i componenti in entrata conformemente all'allegato I (parte M), punti M.A.501 e M.A.504 o all'allegato V ter (parte ML), punti ML.A.501 e ML.A.504, a seconda dei casi.

#### **CAO.A.055 Dati e ordini di manutenzione**

- a) La CAO deve conservare i dati di manutenzione aggiornati applicabili specificati all'allegato I (parte M), punto M.A.401 o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.401, a seconda dei casi, e utilizzarli nell'esecuzione degli interventi di manutenzione, comprese le modifiche e le riparazioni. Tuttavia, se si tratta di dati di manutenzione forniti dal cliente, questi dovranno essere conservati unicamente nel corso dell'intervento.
- b) Prima dell'inizio della manutenzione deve essere concordato per iscritto un ordine di lavoro tra la CAO e la persona o l'organismo che richiede la manutenzione, definendo chiaramente gli interventi da eseguire.

#### **CAO.A.060 Standard di manutenzione**

Quando esegue interventi di manutenzione, la CAO deve soddisfare tutti i seguenti requisiti:

- a) garantire che gli addetti alla manutenzione siano qualificati conformemente ai requisiti del presente allegato;
- b) garantire che l'area in cui viene effettuata la manutenzione sia adeguatamente predisposta e ripulita (esente da contaminazioni);
- c) utilizzare i metodi, le tecniche, gli standard e le istruzioni specificati nei dati di manutenzione e negli ordini di lavoro di cui al punto CAO.A.055;
- d) utilizzare gli attrezzi, gli equipaggiamenti e il materiale specificati al punto CAO.A.050;
- e) assicurare che la manutenzione sia eseguita nel rispetto di tutte le limitazioni ambientali indicate nei dati di manutenzione di cui al punto CAO.A.055;
- f) assicurare che siano utilizzate strutture adeguate in caso di condizioni meteorologiche avverse o di manutenzione prolungata;
- g) assicurare che siano ridotti al minimo il rischio di errori molteplici durante la manutenzione e il rischio di ripetizione degli errori durante interventi di manutenzione identici;
- h) assicurare che sia applicato un metodo di rilevamento di errori dopo l'esecuzione di ogni intervento critico di manutenzione;

- i) effettuare una verifica generale al termine della manutenzione per assicurarsi che l'aeromobile o i suoi componenti siano sgombri da attrezzi, equipaggiamento e da qualsiasi altro componente o materiale estraneo e che tutti i pannelli di accesso rimossi siano stati correttamente ricollocati;
- j) assicurare che tutti gli interventi di manutenzione eseguiti siano debitamente registrati e documentati.

#### **CAO.A.065 Certificato di riammissione in servizio dell'aeromobile**

Al termine di qualsiasi intervento di manutenzione di un aeromobile effettuato in conformità al presente allegato deve essere rilasciato un CRS in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.801, o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.801, a seconda dei casi.

#### **CAO.A.070 Certificato di riammissione in servizio del componente**

- a) Al termine di qualsiasi intervento di manutenzione di un componente effettuato in conformità al presente allegato deve essere rilasciato un CRS del componente in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.802, o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.802, a seconda dei casi. Deve essere rilasciato un modulo 1 AESA in conformità all'allegato I (parte M), appendice II, fatta eccezione per quanto previsto all'allegato I (parte M), punto M.A.502, lettere b) o d) e all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.502 e per i componenti fabbricati in conformità al punto CAO.A.020, lettera c).
- b) Il modulo 1 AESA di cui alla lettera a) può essere generato da un sistema informatico.

#### **CAO.A.075 Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità**

- a) La gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità deve essere effettuata in conformità all'allegato I (parte M), capitolo C, o all'allegato V ter (parte ML), capitolo C, a seconda dei casi.
- b) Per ogni aeromobile gestito, la CAO deve:
  - 1) elaborare e controllare l'AMP per l'aeromobile in questione, e:
    - i) per gli aeromobili conformi all'allegato V ter (parte ML), approvare l'AMP e le relative modifiche, oppure
    - ii) per gli aeromobili conformi all'allegato I (parte M), presentare l'AMP e le relative modifiche all'autorità competente per approvazione, a meno che l'approvazione sia oggetto di una procedura di approvazione indiretta ai sensi dell'allegato I (parte M), punto M.A.302, lettera c);
  - 2) fornire una copia dell'AMP al proprietario;
  - 3) garantire che i dati utilizzati per le modifiche e le riparazioni siano conformi al punto M.A.304 o al punto ML.A.304, a seconda dei casi;
  - 4) garantire che tutti gli interventi di manutenzione siano effettuati conformemente all'AMP e certificati in conformità all'allegato I (parte M), sezione A, capitolo H, all'allegato II (parte 145), sezione A o all'allegato V ter (parte ML), sezione A, capitolo H, a seconda dei casi;
  - 5) assicurare che siano attuate tutte le AD applicabili e tutte le direttive operative aventi un impatto sul mantenimento dell'aeronavigabilità;
  - 6) assicurare che tutti i difetti rilevati durante la manutenzione o segnalati siano corretti da un'impresa di manutenzione adeguatamente approvata o da personale autorizzato a certificare indipendente;
  - 7) garantire che l'aeromobile venga inviato per la manutenzione, quando necessario, ad un'impresa debitamente approvata o a personale autorizzato a certificare indipendente;
  - 8) coordinare la manutenzione programmata, l'applicazione delle AD, la sostituzione delle parti a vita limitata e l'ispezione dei componenti per garantire la corretta esecuzione del lavoro;
  - 9) gestire ed archiviare tutti i registri di mantenimento dell'aeronavigabilità e, se del caso, il quaderno tecnico di bordo dell'aeromobile;
  - 10) assicurarsi che la dichiarazione su massa e centraggio corrisponda allo stato attuale dell'aeromobile.

### **CAO.A.080 Dati di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità**

La CAO deve conservare i dati di manutenzione applicabili specificati all'allegato I (parte M), punto M.A.401 o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.401, a seconda dei casi, e utilizzarli nell'esecuzione degli interventi di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di cui, rispettivamente, ai punti CAMO.A.315 e CAO.A.075. Questi dati possono essere forniti dal proprietario in base a un contratto di cui al punto M.A.201, lettera h), punto 2), lettera i), punto 1), lettera e) o lettera f), nel qual caso la CAO deve conservare tali dati solo per la durata del contratto, a meno che non sia tenuta a conservare i dati ai sensi del punto CAO.A.090, lettera b).

### **CAO.A.085 Revisione dell'aeronavigabilità**

La CAO effettua revisioni dell'aeronavigabilità conformemente all'allegato I (parte M), punto M.A.903, o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903, a seconda dei casi.

### **CAO.A.090 Conservazione dei registri**

a) La CAO conserva i seguenti registri:

- 1) i registri di manutenzione necessari a dimostrare che tutti i requisiti del presente allegato sono stati rispettati per il rilascio del CRS, compresi i documenti di riammissione del subappaltatore; la CAO fornisce una copia di ogni CRS al proprietario dell'aeromobile, unitamente ad una copia dei dati specifici di riparazione o di modifica utilizzati per le riparazioni o le modifiche eseguite;
  - 2) i registri di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità richiesti:
    - i) all'allegato I (parte M), punto M.A.305 e, se del caso, punto M.A.306; oppure
    - ii) all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.305;
  - 3) la CAO, qualora abbia l'attribuzione di cui al punto CAO.A.095, lettera c), conserva una copia di ciascun certificato di revisione dell'aeronavigabilità (ARC) rilasciato in conformità all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.901, lettera a), e della raccomandazione rilasciata o, se del caso, prorogata, unitamente a tutti i documenti giustificativi;
  - 4) la CAO, qualora abbia l'attribuzione di cui al punto CAO.A.095, lettera d), conserva una copia di ogni permesso di volo rilasciato in conformità all'allegato I (Parte 21), punto 21.A.729, del regolamento (UE) n. 748/2012.
- b) La CAO deve conservare una copia dei registri di cui alla lettera a), punto 1), e i relativi dati di manutenzione, per un periodo di tre anni a decorrere dalla data in cui ha riammesso in servizio l'aeromobile o il componente di aeromobile cui si riferisce il lavoro.
- c) La CAO conserva una copia dei registri di cui alla lettera a), punti da 2) a 4), per un periodo di due anni dalla data in cui l'aeromobile è stato definitivamente ritirato dal servizio.
- d) Tutti i registri devono essere conservati con modalità che assicurino la protezione da danneggiamento, alterazione e furto.
- e) I computer usati per il backup dei registri di manutenzione devono essere conservati in locali diversi da quelli che contengono i dati dei registri, in un ambiente che ne garantisca la buona conservazione.
- f) Se la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di un aeromobile è trasferita ad un'altra impresa o persona, tutti i registri di cui alla lettera a), punti da 2) a 4), sono trasferiti a tale impresa o persona. Dal momento del trasferimento, a tale impresa o persona si applicano le lettere b) e c).
- g) In caso di cessazione dell'attività da parte della CAO, tutti i registri conservati dovranno essere trasferiti nel modo seguente:
- 1) i registri di cui alla lettera a), punto 1), sono trasferiti all'ultimo proprietario o cliente del rispettivo aeromobile o componente oppure sono conservati come specificato dall'autorità competente;
  - 2) i registri di cui alla lettera a), punti da 2) a 4), sono trasferiti al proprietario dell'aeromobile.

### **CAO.A.095 Attribuzioni dell'impresa**

La CAO deve avere le seguenti attribuzioni:

a) Manutenzione

- 1) Eseguire la manutenzione degli aeromobili e/o dei componenti per i quali essa è approvata, nelle sedi identificate nel certificato di approvazione e nel CAE.



- 2) Predisporre la prestazione di servizi specializzati presso un'altra impresa adeguatamente qualificata sotto il controllo della CAO, conformemente alle procedure appropriate stabilite nel CAE e approvate dall'autorità competente.
  - 3) Eseguire la manutenzione degli aeromobili o dei componenti per i quali essa è approvata in qualsiasi sede, qualora la necessità di tale manutenzione sia dovuta o all'inefficienza dell'aeromobile o all'esigenza di supportare una manutenzione occasionale, nel rispetto delle condizioni specificate nel CAE.
  - 4) Rilasciare i certificati di riammissione in servizio al termine della manutenzione, in conformità al punto CAO.A.065 o CAO.A.070.
- b) Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità
- 1) Gestire il mantenimento dell'aeronavigabilità di qualsiasi aeromobile per il quale è approvata.
  - 2) Approvare l'AMP conformemente al punto ML.A.302, lettera b), punto 2), per gli aeromobili gestiti in conformità all'allegato V ter (parte ML).
  - 3) Svolgere attività limitate di mantenimento dell'aeronavigabilità con l'impresa incaricata, lavorando nel rispetto del suo sistema di qualità, come indicato sul certificato di approvazione.
  - 4) Prorogare, in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901, lettera f) o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.901, lettera c), un ARC rilasciato dall'autorità competente, da un'altra CAO o da una CAMO.
- c) Revisione dell'aeronavigabilità
- 1) Una CAO avente la sede principale di attività in uno degli Stati membri, la cui approvazione include le attribuzioni di cui alla lettera b), può essere approvata per lo svolgimento delle revisioni dell'aeronavigabilità in conformità all'allegato I (parte M), punto M.A.901 o all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903, a seconda dei casi, e:
    - i) rilasciare il relativo ARC o la relativa raccomandazione per il rilascio dell'ARC;
    - ii) prorogare la validità di un ARC esistente.
  - 2) Una CAO avente la sede principale di attività in uno degli Stati membri, la cui approvazione include le attribuzioni di cui alla lettera a), può essere approvata per lo svolgimento delle revisioni dell'aeronavigabilità in conformità all'allegato V ter (parte ML), punto ML.A.903 e rilasciare il relativo ARC.
- d) Permesso di volo
- Una CAO avente la sede principale di attività in uno degli Stati membri, la cui approvazione include le attribuzioni di cui alla lettera c), può essere approvata per il rilascio di permessi di volo conformemente all'allegato I (parte 21), punto 21.A.711, lettera d), del regolamento (UE) n. 748/2012 per gli aeromobili per i quali può rilasciare l'ARC quando attesta la conformità con le condizioni di volo approvate, nel rispetto di una procedura adeguata prevista nel CAE.
- e) Una CAO può essere approvata per una o più attribuzioni.

#### **CAO.A.100 Sistema di qualità e revisione organizzativa**

- a) Per garantire che la CAO continui a soddisfare i requisiti del presente allegato, tale impresa deve istituire un sistema di qualità e nominare un responsabile della qualità.
- b) Il sistema di qualità controlla lo svolgimento delle attività dell'impresa di cui al presente allegato. Esso controlla in particolare:
  - 1) che tutte queste attività siano svolte conformemente alle procedure approvate;
  - 2) che tutti gli interventi di manutenzione siano eseguiti secondo i termini del contratto;
  - 3) che l'impresa continui a soddisfare i requisiti del presente allegato.
- c) I registri relativi a tale monitoraggio devono essere conservati almeno per i due anni precedenti.
- d) Se l'impresa titolare di un'approvazione CAO è approvata anche in conformità ad un allegato diverso dal presente, il sistema di qualità può essere combinato con quello previsto dall'altro allegato.

- e) Una CAO è considerata di piccole dimensioni quando è soddisfatta una delle seguenti condizioni:
- 1) l'ambito dell'approvazione della CAO comprende solo gli aeromobili di cui alla parte ML;
  - 2) il personale addetto alla manutenzione della CAO non comprende più di 10 equivalenti a tempo pieno;
  - 3) il personale addetto alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità della CAO non comprende più di 5 equivalenti a tempo pieno.
- f) Per una CAO di piccole dimensioni, il sistema di qualità può essere sostituito da revisioni organizzative periodiche, previa approvazione dell'autorità competente. In tal caso la CAO non appalta interventi di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità ad altre parti.

#### **CAO.A.105 Modifiche dell'impresa**

- a) Nel caso in cui l'impresa di manutenzione approvata intenda apportare una qualsiasi delle seguenti modifiche, deve darne notifica anticipata all'autorità competente, in modo che questa possa determinarne la conformità alla presente parte:
- 1) modifiche che incidono sulle informazioni contenute nel certificato di approvazione di cui all'appendice I e sulle condizioni di approvazione di cui al presente allegato;
  - 2) modifiche a livello delle persone di cui al punto CAO.A.035, lettere a) e b);
  - 3) modifiche dei tipi di aeromobile che rientrano nell'entità delle attività di cui al punto CAO.A.020, lettera a), punto 1), nel caso di velivoli con massa massima al decollo (MTOM) superiore a 2 730 kg e nel caso di elicotteri con MTOM superiore a 1 200 kg o certificati per più di 4 occupanti;
  - 4) modifiche dell'entità delle attività di cui al punto CAO.A.020, lettera a), punto 2), nel caso di motori a turbina completi;
  - 5) modifiche della procedura di controllo di cui al presente punto, lettera b).
- b) Qualsiasi altra modifica riguardante sedi, strutture, equipaggiamento, attrezzi, materiali, procedure, entità delle attività e personale deve essere controllata dalla CAO secondo una procedura di controllo prevista nel CAE. La CAO presenta all'autorità competente una descrizione di tali modifiche e delle corrispondenti modifiche del CAE entro 15 giorni dalla data in cui la modifica ha avuto luogo.

#### **CAO.A.110 Mantenimento della validità**

- a) L'approvazione è concessa per una durata illimitata e rimane valida a condizione che:
- 1) l'impresa resti conforme ai requisiti del presente allegato, in particolare alle modalità di trattamento dei rilievi in conformità al punto CAO.A.115;
  - 2) l'autorità competente abbia accesso all'impresa al fine di determinarne la continua rispondenza ai requisiti del presente allegato;
  - 3) l'autorità competente non abbia restituito o revocato l'approvazione.
- b) In caso di restituzione o revoca dell'approvazione, l'impresa deve rinviare il certificato di approvazione all'autorità competente.

#### **CAO.A.115 Rilievi**

- a) Un rilievo di livello 1 consiste in una non conformità significativa ai requisiti della parte CAO che riduce il livello di sicurezza e costituisce un serio pericolo per la sicurezza del volo.
- b) Un rilievo di livello 2 consiste in una qualsiasi non conformità ai requisiti della parte CAO che può ridurre il livello di sicurezza ed eventualmente costituire un pericolo per la sicurezza del volo.
- c) Dopo aver ricevuto una notifica di rilievo in conformità al punto CAO.B.060, la CAO adotta un piano di azioni correttive e dimostra, in modo giudicato soddisfacente dall'autorità competente, di aver intrapreso l'azione correttiva necessaria per porvi rimedio entro il termine fissato da tale autorità.

## SEZIONE B

## REQUISITI DELL'AUTORITÀ

**CAO.B.010 Ambito di applicazione**

La presente sezione stabilisce i requisiti amministrativi che le autorità competenti devono rispettare in relazione ai requisiti per le imprese di cui alla sezione A.

**CAO.B.017 Metodi di rispondenza**

- a) L'Agenzia sviluppa metodi accettabili di rispondenza (*acceptable means of compliance*, AMC) che possono essere utilizzati per dimostrare la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- b) Per dimostrare la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione possono essere utilizzati metodi alternativi di rispondenza.
- c) L'autorità competente stabilisce un sistema per decidere in modo coerente se tutti i metodi alternativi di rispondenza utilizzati dalle imprese che si trovano sotto la sua sorveglianza permettano di stabilire la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione.
- d) L'autorità competente deve valutare tutti i metodi alternativi di rispondenza proposti da un'impresa in conformità al punto CAO.A.017 analizzando la documentazione fornita e, se ritenuto necessario, procedendo ad un'ispezione dell'impresa.

Qualora ritenga che i metodi alternativi di rispondenza siano conformi al regolamento (UE) 2018/1139 e ai relativi atti delegati e di esecuzione, l'autorità competente deve, senza alcun indugio:

- 1) comunicare al richiedente che i metodi alternativi di rispondenza possono essere utilizzati e, se del caso, modificare di conseguenza l'approvazione o il certificato del richiedente;
- 2) notificare all'Agenzia il loro contenuto, accludendo una copia di tutta la documentazione pertinente.

**CAO.B.020 Conservazione dei registri**

- a) L'autorità competente deve istituire un sistema di conservazione dei registri che consenta un'adeguata rintracciabilità dell'iter di rilascio, rinnovo, modifica, sospensione o revoca di ogni certificato rilasciato.
- b) I registri dell'autorità competente relativi alla sorveglianza delle imprese approvate in conformità al presente allegato devono comprendere, come minimo, quanto segue:
  - 1) la domanda di approvazione dell'impresa;
  - 2) il certificato di approvazione dell'impresa ed eventuali modifiche;
  - 3) una copia del programma di audit dell'impresa, che elenca le date in cui gli audit sono stati effettuati e quando sono previsti;
  - 4) i registri relativi alla sorveglianza continua, compresi tutti i registri di audit, come previsto al punto CAO.B.055;
  - 5) tutti i rilievi, le azioni necessarie per chiuderli e le raccomandazioni;
  - 6) la copia di tutta la corrispondenza pertinente con l'impresa;
  - 7) le informazioni relative ad eventuali deroghe a norma del punto CAO.B.035 e azioni esecutive;
  - 8) i resoconti di altre autorità competenti riguardanti la sorveglianza dell'impresa;
  - 9) il CAE e relative modifiche;
  - 10) la copia di eventuali altri documenti approvati dall'autorità competente.
- c) I registri di cui alla lettera b) devono essere conservati per almeno 5 anni.
- d) Tutti i registri devono essere messi a disposizione, su richiesta, dell'autorità competente di un altro Stato membro o dell'Agenzia.

**CAO.B.025 Scambio reciproco di informazioni**

- a) Se necessario allo svolgimento dei loro compiti a norma del presente regolamento, le autorità competenti si scambiano informazioni.
- b) In presenza di una potenziale minaccia alla sicurezza che coinvolge alcuni Stati membri, le autorità competenti coinvolte devono assistersi reciprocamente nello svolgimento delle azioni di sorveglianza necessarie.

**CAO.B.030 Responsabilità**

L'autorità competente effettua le ispezioni e le indagini necessarie per verificare e garantire che le imprese di cui è responsabile conformemente al punto CAO.1 soddisfano i requisiti della sezione A del presente allegato.

**CAO.B.035 Esenzioni**

Se uno Stato membro concede un'esenzione dai requisiti del presente allegato a norma dell'articolo 71, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, l'autorità competente registra l'esenzione e conserva tale registrazione per il periodo di cui al punto CAO.B.020, lettera b), punto 6).

**CAO.B.040 Domanda**

Se le strutture della CAO sono situate in più di uno Stato membro, la procedura di certificazione iniziale e la sorveglianza continua dell'approvazione devono essere effettuate congiuntamente alle autorità competenti designate dagli Stati membri sul cui territorio hanno sede le altre strutture.

**CAO.B.045 Procedura di certificazione iniziale**

- a) Quando è stato stabilito che l'impresa soddisfa i requisiti di cui al punto CAO.A.035, lettere a) e b), l'autorità competente comunica ufficialmente al richiedente l'accettazione del personale.
- b) L'autorità competente garantisce che le procedure specificate nel CAE siano conformi alla sezione A e che il dirigente responsabile abbia firmato la dichiarazione d'intenti di cui al punto CAO.A.025, lettera a) 1).
- c) L'autorità competente verifica la conformità dell'impresa alla sezione A.
- d) L'autorità competente convoca una riunione con il dirigente responsabile almeno una volta nel corso dell'indagine ai fini dell'approvazione, per accertare che questi comprenda pienamente l'importanza dell'approvazione e della dichiarazione di cui al punto CAO.A.025, lettera a), punto 1).
- e) Tutti i rilievi di cui al punto CAO.B.060 devono essere confermati per iscritto all'impresa richiedente.
- g) Prima di rilasciare l'approvazione, l'autorità competente deve chiudere tutti i rilievi dopo che l'impresa ha provveduto a correggerli.
- h) In deroga alle lettere da a) a g) di cui sopra e alla lettera a) del punto CAO.B.50, per le imprese che chiedono un'approvazione a norma del presente allegato sulla base di un'approvazione di impresa esistente rilasciata in conformità all'allegato I (parte M), capitolo F o capitolo G, o all'allegato II (parte 145), in conformità all'articolo 4, paragrafo 4, l'autorità competente:
  - 1) rilascia un'approvazione conformemente al presente allegato utilizzando il modulo 3-CAO AESA, di cui all'appendice I del presente allegato;
  - 2) verifica, entro 2 anni dalla data in cui ha rilasciato l'approvazione di cui al punto 1), che l'impresa interessata soddisfi i requisiti del presente allegato per le attribuzioni di cui è titolare.

**CASO.B.050 Rilascio del certificato iniziale**

- a) Se l'autorità competente ha stabilito che il richiedente è conforme al punto CAO.B.45, rilascia il certificato utilizzando il modulo 3-CAO AESA di cui all'appendice I e specificando le condizioni di approvazione.
- b) L'autorità competente deve includere il numero di riferimento della CAO come specificato nel modulo 3-CAO AESA di cui all'appendice I.

**CAO.B.055 Sorveglianza continua**

- a) L'autorità competente istituisce e mantiene aggiornato un programma di sorveglianza che specifica tutte le CAO a cui ha rilasciato un certificato e le date alle quali ha effettuato ed è previsto l'audit di tali CAO.
- b) L'autorità competente effettua un audit periodico, ad intervalli non superiori a 24 mesi, di ogni CAO cui ha rilasciato l'approvazione. Gli audit si concentrano, in particolare, sulle modifiche dell'organizzazione che le sono state notificate conformemente alla procedura di cui al punto CAO.A.105, lettera b).
- c) Un campione pertinente dell'aeromobile gestito dalla CAO, se l'impresa dispone dell'approvazione a tal fine, è sottoposto a indagine ogni 24 mesi. La dimensione del campione è stabilita dall'autorità competente sulla base dei risultati di audit e verifiche precedenti del prodotto.
- d) L'autorità competente conferma per iscritto alla CAO qualsiasi rilievo risultante da tali audit.
- e) L'autorità competente registra i rilievi risultanti da tali audit, le eventuali azioni necessarie per chiudere i rilievi e le raccomandazioni rilasciate.
- f) L'autorità competente organizza una riunione con il dirigente responsabile della CAO almeno una volta ogni 24 mesi.

**CAO.B.060 Rilievi**

- a) In presenza di non conformità ai requisiti della parte CAO riscontrate in sede di audit o mediante altri mezzi, l'autorità competente prende i seguenti provvedimenti:
  - 1) per i rilievi di livello 1, l'autorità competente intraprende un'azione immediata per revocare, limitare o sospendere, integralmente o parzialmente, a seconda dell'entità del rilievo di livello 1, l'approvazione della CAO, finché l'impresa non avrà intrapreso azioni correttive; e
  - 2) per i rilievi di livello 2, l'autorità competente concede un periodo di azione correttiva non superiore a 3 mesi, adeguato alla natura del rilievo; in determinate circostanze, alla fine di questo primo periodo e a seconda della natura del rilievo, l'autorità competente può prorogare il periodo di 3 mesi a condizione che sia stato presentato un piano di azioni correttive soddisfacente.
- b) In caso di mancato rispetto delle scadenze stabilite, l'autorità competente sospende l'approvazione dell'impresa integralmente o parzialmente.

**CAO.B.065 Modifiche**

- a) Al ricevimento di una richiesta relativa ad una modifica in conformità al punto CAO.A.105, lettera a), l'autorità competente verifica che l'impresa sia conforme ai requisiti applicabili prima di rilasciare l'approvazione della modifica.
- b) L'autorità competente può indicare le condizioni alle quali la CAO deve operare durante la modifica, a meno che l'autorità competente stabilisca che il certificato dell'impresa è sospeso a causa della natura o dell'entità delle modifiche.
- c) Per le modifiche che non necessitano di previa approvazione l'autorità competente valuta nel corso delle attività di sorveglianza se la CAO ottempera alla procedura di controllo approvata di cui al punto CAO.A.105, lettera b) e rispetta i requisiti applicabili.

**CAO.B.070 Sospensione, limitazione e revoca**

L'autorità competente deve:

- a) sospendere un'approvazione con motivi fondati, laddove sussista una potenziale minaccia per la sicurezza; oppure
  - b) sospendere, revocare o limitare un'approvazione in conformità al punto CAO.B.060.
-

## Appendice I

**Certificato di impresa di aeronavigabilità combinata (CAO) — Modulo 3-CAO AESA**

- a) Nell'ambito delle classi di approvazione e delle abilitazioni stabilite dall'autorità competente, l'entità delle attività descritte nel CAE definisce gli esatti limiti dell'approvazione. È pertanto essenziale che le classi e le abilitazioni di approvazione corrispondano all'entità delle attività delle imprese.
- b) Un'**abilitazione per aeromobili**, in relazione alle attribuzioni di manutenzione, significa che la CAO può eseguire interventi di manutenzione sull'aeromobile e sui componenti (inclusi motori), in conformità ai dati di manutenzione dell'aeromobile o, se concordato con l'autorità competente, in conformità ai dati di manutenzione dei componenti, solo finché tali componenti sono installati sull'aeromobile. Tuttavia, tale CAO **con abilitazione per aeromobili** può temporaneamente rimuovere un componente a fini di manutenzione per accedervi più agevolmente, purché la rimozione non renda necessaria una manutenzione aggiuntiva non prevista dai requisiti di cui alla lettera b). Questo procedimento sarà oggetto di una procedura di controllo illustrata nel CAE, che deve essere approvata dall'autorità competente.
- c) Un'**abilitazione per motori (a turbina, a pistoni o elettrici)** significa che la CAO può eseguire interventi di manutenzione sul motore non installato e sui componenti del motore non installati, in conformità ai dati di manutenzione del motore o, se concordato con l'autorità competente, in conformità ai dati di manutenzione dei componenti, solo finché tali componenti sono installati sul motore. Tuttavia, tale CAO **con abilitazione per motori** può temporaneamente rimuovere un componente a fini di manutenzione per accedervi più agevolmente, purché la rimozione non renda necessaria una manutenzione aggiuntiva non prevista dai requisiti di cui alla lettera c). Una CAO con abilitazione per motori può inoltre eseguire interventi di manutenzione su motori installati nel corso di una manutenzione di base o di linea, purché si attenga ad una procedura di controllo esposta nel CAE, che deve essere approvata dall'autorità competente.
- d) Un'**abilitazione per componenti (diversi dai motori completi)** significa che la CAO può eseguire interventi di manutenzione su componenti non installati (esclusi i motori completi) destinati ad essere installati sull'aeromobile o sul motore. Tale CAO può inoltre eseguire interventi di manutenzione su componenti installati (diversi dai motori completi) nel corso di una manutenzione di base o di linea, purché si attenga ad una procedura di controllo esposta nel CAE, che deve essere approvata dall'autorità competente.
- e) L'**abilitazione per test non distruttivi (NDT)** è un'abilitazione a sé stante, non necessariamente legata ad uno specifico aeromobile, motore o ad altri componenti. L'abilitazione NDT è necessaria esclusivamente per le CAO che eseguono NDT come attività specifiche per altre imprese. Una CAO approvata con un'abilitazione per aeromobili, motori o componenti può effettuare NDT sui prodotti dei quali esegue la manutenzione a condizione che il CAE contempli procedure NDT, senza dover ottenere un'abilitazione NDT.

[STATO MEMBRO (\*)]

Stato membro dell'Unione europea (\*\*)

**CERTIFICATO DI IMPRESA DI AERONAVIGABILITÀ COMBINATA**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*)].CAO.[XXXX]

A norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione e fatte salve le condizioni specificate di seguito, la [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)] certifica:

[NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]

in quanto impresa di aeronavigabilità combinata in conformità all'allegato V quater (parte CAO), sezione A, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione.

CONDIZIONI:

- a) la presente approvazione è limitata a quanto specificato nelle condizioni di approvazione allegate e nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale di aeronavigabilità combinata approvato di cui all'allegato V quinquies (parte CAO), sezione A, del regolamento (UE) n. 1321/2014; e
- b) la presente approvazione è subordinata al rispetto delle procedure specificate nel manuale di aeronavigabilità combinata approvato; e
- c) la presente approvazione è valida finché il manuale di aeronavigabilità combinata approvato è conforme all'allegato V quinquies (parte CAO) del regolamento (CE) n. 1321/2014; e
- d) se l'impresa di aeronavigabilità combinata approvata, nell'ambito del proprio sistema di qualità, appalta il servizio di una o più imprese, la presente approvazione rimane valida a condizione che tale impresa o tali imprese soddisfino gli obblighi contrattuali applicabili; e
- e) fatto salvo il rispetto delle suddette condizioni, la presente approvazione rimane valida con durata illimitata, a meno che non sia stata precedentemente restituita, sostituita, sospesa o revocata.

Data del primo rilascio del certificato di approvazione:.....

Data della presente revisione del certificato di approvazione:.....

Revisione n.: .....

Firma: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare nel caso di paesi terzi o non membri dell'AESA.

**CONDIZIONI DI APPROVAZIONE DELL'IMPRESA DI AERONAVIGABILITÀ COMBINATA**

Riferimento: [CODICE DELLO STATO MEMBRO (\*).CAO.XXXX

Impresa: [NOME E INDIRIZZO DELL'IMPRESA]

CLASSE	ABILITAZIONE	ATTRIBUZIONI (***)
<b>AEROMOBILE (**)</b>	Velivoli - aeromobili non complessi a motore (**)	<input type="checkbox"/> Manutenzione <input type="checkbox"/> Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Revisione dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Permesso di volo
	Velivoli con massa massima al decollo (MTOM) uguale o inferiore a 2 730 kg (**)	<input type="checkbox"/> Manutenzione <input type="checkbox"/> Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Revisione dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Permesso di volo
	Elicotteri - aeromobili non complessi a motore (**)	<input type="checkbox"/> Manutenzione <input type="checkbox"/> Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Revisione dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Permesso di volo
	Elicotteri con MTOM uguale o inferiore a 1 200 kg, certificati per un massimo di 4 occupanti (**)	<input type="checkbox"/> Manutenzione <input type="checkbox"/> Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Revisione dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Permesso di volo
	Dirigibili (**)	<input type="checkbox"/> Manutenzione <input type="checkbox"/> Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Revisione dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Permesso di volo
	Palloni (**)	<input type="checkbox"/> Manutenzione <input type="checkbox"/> Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Revisione dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Permesso di volo
	Alianti (**)	<input type="checkbox"/> Manutenzione <input type="checkbox"/> Gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Revisione dell'aeronavigabilità <input type="checkbox"/> Permesso di volo
<b>COMPONENTI (**)</b>	Motori a turbina completi (**)	<input type="checkbox"/> Manutenzione
	Motori a pistoni completi (**)	
	Motori elettrici (**)	
	Componenti diversi dai motori completi (**)	
<b>SERVIZI SPECIALIZZATI (**)</b>	Test non distruttivi (NDT) (**)	<input type="checkbox"/> NDT Specificare i particolari metodi NDT



**LIMITAZIONI**

**(da includere solo per le imprese con abilitazione per velivoli, elicotteri o motori completi, se dispongono di una sola persona addetta alla pianificazione e allo svolgimento di tutti gli interventi di manutenzione)**

La seguente manutenzione è esclusa dall'entità delle attività (\*\*):

- manutenzione su velivoli equipaggiati con un motore a turbina;
- manutenzione su elicotteri equipaggiati con un motore a turbina o con più di un motore a pistoni; e
- manutenzione su motori a pistone completi da 450 CV e oltre, e su motori a turbina completi.

**Elenco delle imprese che operano in base ad un sistema di qualità (\*\*\*)**

Le presenti condizioni di approvazione sono limitate ai prodotti, alle parti e alle pertinenze nonché alle attività specificate nella sezione dedicata all'entità delle attività del manuale di aeronavigabilità combinata approvato.

Riferimento del manuale di aeronavigabilità combinata: .....

Data della versione iniziale del manuale: .....

Data dell'ultima revisione approvata: ..... Revisione n.: .....

Firma: .....

Per l'autorità competente: [AUTORITÀ COMPETENTE DELLO STATO MEMBRO (\*)]

(\*) O AESA se quest'ultima è l'autorità competente.

(\*\*) Cancellare la dicitura inutile se l'impresa non è approvata.

(\*\*\*) Compilare a seconda dei casi.