

Maintenance Annex Guidance

MAG change 7 del 18 novembre 2019

LE PRINCIPALI VARIAZIONI INTRODOTTE

1. Modifiche FAA

- a. Allineamento del testo del MAG per riflettere la riorganizzazione della FAA Flight Standards, nuova struttura e modifica delle denominazioni e degli acronimi associati.
- b. Il Flight Standards Service (FS) è stato riorganizzato da un'organizzazione su base regionale a un'organizzazione su base funzionale che utilizza i principi del Safety Management System (SMS) per quanto riguarda Safety Assurance, safety standards, Safety Risk Management (SRM), e Safety Promotion;
- c. La precedente struttura su base regionale è stata sostituita da quattro blocchi funzionali:
Air Carrier, General Aviation, Standards, and Foundational Business.
- d. Tra le modifiche associate si possono notare:
 - Terminologia FS,
 - Cambio denominazioni specialisti FAA,
 - Modifica delle denominazioni del personale addetto all'assicurazione della qualità di FS,
 - Nuovo indirizzo e-mail FAA NY IFO,
 - Nuove responsabilità dei coordinatori FAA (IFO)

Questa nuova organizzazione ha un impatto globale sul MAG e le modifiche associate sono state introdotte nel Change 7

2. Modifiche EASA

- a. Introdotti i riferimenti al nuovo regolamento basico, il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio adottato il 4 luglio 2018, in luogo del precedente regolamento (CE) 216/2008.
- b. Il cambio di nome EASA da "European Aviation Safety Agency" a "European Union Aviation Safety Agency" (in italiano AESA da "Agenzia europea per la sicurezza aerea" a "Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea") mentre l'acronimo rimane inalterato.
- c. corretti errori di battitura e introdotti aggiornamenti riguardanti modifiche organizzative e riferimenti dell'AESA.
- d. Introdotte modifiche per riflettere le variazioni organizzative nella direzione Flight Standards (FS) EASA con la soppressione della sezione FS 5 e nomina dei coordinatori principali dell'FS.

Queste variazioni hanno un impatto globale sulla MAG e le pertinenti modifiche associate sono state introdotte nel Change 7.

3. Chiarimento sulla formazione.

A seguito delle visite SIS, è stato rimosso il riferimento ai sistemi eLMS / ELG nella sezione A, capitolo I, §2.5

4. Aggiornamenti a seguito dell'aggiunta dell'UNGHERIA nell'elenco dell'appendice 2 dell'allegato 2 della BASA.

Aggiunta dell'Ungheria nell'appendice 1 della sezione A del MAG

5. Eliminazione dei riferimenti ad altri accordi bilaterali (come TCCA) e riferimenti a frasi generiche (ove applicabile).

- a. nella Sezione A, Capitolo IV § 19
- b. nella Sezione B, Appendice 1 §k (1) vii e k (2) iv
- c. nella Sezione C capitolo III, § 1

6. Aggiunta di disposizioni per la certificazione, dopo manutenzione, dei componenti che sono certificati in una sola delle controparti dell'accordo

Questo nuovo paragrafo consente a:

- a. una impresa di manutenzione certificata nell'ambito delle previsioni del BASA/MAG con sede negli Stati Uniti di riammettere in servizio componenti non certificati negli Stati Uniti che vengono utilizzati solo per un prodotto approvato da EASA (TC / STC). (Sezione B, Appendice 1 § n) (per ex un componente montato su Sukhoi A / C non certificato USA)
- b. una impresa di manutenzione certificata nell'ambito delle previsioni del BASA/MAG con sede nell'UE di riammettere in servizio componenti non certificati in UE che vengono utilizzati solo in un progetto approvato dalla FAA (TC / STC). (Sezione C, Appendice 1, Capitolo 7, §2 (f)). *(Impatto sul supplemento MOE capitolo 7).*

7. Aggiunta, nel paragrafo Responsabilità del Richiedente, di assicurare un preavviso di 60 giorni per il processo di certificazione iniziale

Sezione C, capitolo I (processo di certificazione iniziale) §7

8. Riparazioni e modifiche maggiori significative (che richiedono approvazione preventiva) . (Allineamento con TIP Rev 6).

Sezione C, Appendice 1 §11. (Impatto sul supplemento MOE capitolo 11); rimosse la frase che escludeva l'automatica accettazione dei dati di riparazione su componenti critici quando sviluppati da persone o organizzazione diverse dal TC/ STC holder.

9. Chiarimento concetto di fornitura/subfornitura secondo la FAA per la gestione (elenco, qualifica ...) degli fornitori/subfornitori.

Sezione C, Appendice 1 §10 e 10 (3) I (impatto sul supplemento MOE Capitolo 10)

10. Chiarimento sulla gestione delle variazioni nelle abilitazioni.

Il chiarimento riguarda le modifiche all'interno di un rating FAA già esistente, vale a dire l'aggiunta di un tipo di aeromobile a un limited rating airframe, o di un nuovo motore a un limited rating powerplant esistente rispetto all'aggiunta di un nuovo rating nell'ambito delle Opspecs/Scope of Approval. Si conferma che l'aggiunta di un tipo non è una modifica e pertanto non è necessaria l'approvazione preventiva FAA. Ciò si riflette nel CHG 7 mediante

l'eliminazione della frase "*Type changes require prior FAA approval*" nell'appendice 7 della sezione A.

11. Requisiti di addestramento e qualificazione per gli auditor esterni (Sezione B)

EASA non supporta la proposta della FAA per la funzione di auditing delle piccole organizzazioni (meno di 10). EASA conferma che sarebbe preferibile una flessibilità in termini di requisiti di qualifica ed esperienza nell'accettare auditor esterni. Qualsiasi testo prescrittivo aggiunto al MAG sarebbe controproducente e aumenterebbe l'onere per queste piccole organizzazioni. Ciò si riflette nella modifica 7 nella sezione B Appendice 1 § 14 (Quality Assurance System (QAS)) e vi).

12. rivalutazione informazioni sull'accettabilità componenti (requisiti della documentazione delle parti)

Questo proviene da una richiesta dell'industry(MMT) e si riflette nella modifica 7 nella sezione C Appendice 1 §7c (impatto sul supplemento MOE capitolo 7).