|  |
| --- |
| **M.A.502 Component maintenance** |
| **Modificato Sottoparagrafo (a)** |
| **Vecchio Testo** |
| (a) The maintenance of components shall be performed by maintenance organizations appropriately approved in accordance with Section A, Subpart F of this Annex (Part M) or with Annex II (Part-145). |
| **Nuovo Testo** |
| 1. **Except for components referred to in point 21A.307(c) of the Annex (Part-21) to Regulation (EC) No 1702/2003,** the maintenance of components shall be performed by maintenance organisations appropriately approved in accordance with Section A, Subpart F of this Annex (Part M) or with Annex II (Part-145). |
| **Ulteriori Dettagli**: il sottoparagrafo è stato modificato per individuare [nuovo sottoparagrafo (e)] le condizioni in accordo alle quali i componenti di cui al **21A.307(c)** devono essere mantenuti. **N.B.:**Vedi successivi blocchi relativi al sottoparagrafo (e) |
| **Inserito nuovo Sottoparagrafo (e)** |
| 1. **Maintenance of components referred to in 21A.307(c) of the Annex (Part-21) to Regulation (EC) No 1702/2003 shall be performed by an A-rated organisation approved in accordance with Section A, Subpart F of this Annex (Part-M) or Part-145, by certifying staff referred to in point M.A.801(b)2 or by the pilot-owner referred to in point M.A.801(b)3 while such a component is fitted to the aircraft or temporarily removed to improve access. Component maintenance performed in accordance with this paragraph is not eligible for the issuance of an EASA Form 1 and shall be subject to the aircraft release requirements provided for in point M.A.801.** |
| **Razionale/Ulteriori Dettagli**: il nuovo sottoparagrafo (e) chiarisce quali sono le organizzazioni (persone fisiche o giuridiche: imprese AMO-F e 145 con rating A, CS indipendente M.A.801(b)2, Pilot Owner come richiamato al M.A.801(b)3) che possono effettuare la manutenzione sui parti e pertinenze di cui al § **21A.307(c)** fintantoché esse sono installate sull’aeromobile ELA1 o ELA2 o temporaneamente rimosse per migliorarne l’accesso. Inoltre chiarisce che non può essere emesso un EASA Form 1 per la manutenzione su tali componenti quando eseguita in accordo a questo paragrafo, ma può essere rilasciato per essa, secondo i requisiti del §M.A.801, un Certificate of Release to Service (CRS) per l’aeromobile su cui i suddetti componenti sono istallati.  Vedi anche scheda sul sottoparagrafo **21.A.307(c)**, introdotto con il Reg. (UE) n. 748/2012, che identifica i componenti che possono essere istallati sotto la responsabilità del proprietario sul proprio aeromobile ELA anche senza che siano accompagnati da un EASA Form 1.  **N.B.**: Il proprietario deve aver verificato la rispondenza della parte in esame alle condizioni di cui § 21A.307(c) ed accettato la responsabilità per tale rispondenza, prima di poter considerare quella parte come avente titolo all’istallazione sul proprio aeromobile  In relazione al cambiamento del formato della numerazione dei §§ della Parte 21 introdotto con il Regolamento (UE) No. 748/2012, [vedere scheda M.A.302](MA302.docx#CambioNumParaPart21) |
| **Principali implicazioni:** La mancata pubblicazione delle AMC/GM, o di linee guida appositamente emesse da EASA, per l’effettivo utilizzo delle parti di cui al § 21.A.307(c), per le quali non è richiesto un EASA Form 1, e delle previsioni regolamentari (rif. della NI sul regolamenti (UE) 593/2012) che riferiscono sulle condizioni per la loro installazione e manutenzione, non consente una lettura chiara, univoca e soprattutto certa sulla effettiva portata ed sui possibili modi di attuazione dei nuovi requisiti su tali parti. Quindi, per il carattere innovativo del nuovo requisito introdotto (rif. NI sul Reg. 748/2012) ed in particolar modo per le modalità con cui il proprietario dell’aeromobile dovrà esercitare e documentare l’esercizio della responsabilità affidatagli nel determinarne l’utilizzabilità e la loro gestione, è necessario attendere la disponibilità di tali AMC/GM od almeno delle linee guida intermedie pre annunciate da EASA sulla materia. Ciò al fine di garantire un’uniforme e proporzionata applicazione del requisito in Europa. |
| **Azioni per le parti interessate:** vedi NI su regolamenti (UE) 593/2012 e 748/2012.  Fino alla pubblicazione delle linee guida intermedie da parte di EASA per l’attuazione del nuovo requisito di cui § 21.A.307(c), le parti installabili su un prodotto con certificato di tipo sono solo quelle che sono in condizioni di impiego sicuro e soddisfano le previsioni di cui al § 21.A.307, punti (a) e (b). Quindi nei Manuali aziendali, e/o nelle procedure o modulistica in uso, risulterà ancora che la manutenzione sui componenti installati sugli aeromobili potrà avere luogo solo in accordo alle pre-esistenti previsioni regolamentari del § M.A.502. |