

	<b>Rapporto di Qualificazione per:</b> <b>CAMO Postholder Parte M.A.706(d) e Personale Parte M.A.706(c)</b>
--	--

<b>Nome e Cognome:</b>	
<b>Luogo e data di nascita:</b>	
<b>Impresa:</b>	
<b>Ruolo</b>	

Il presente rapporto ha lo scopo di verificare tutte le pertinenti evidenze relative alla qualificazione della persona proposta per il ruolo sopra riportato in accordo al regolamento (UE) 1321/2014 e successive modificazioni. Il rapporto deve essere citato ed allegato al modello EASA Form 4 presentato per il candidato.

I criteri di qualificazione sono quelli stabiliti dal Regolamento (UE) 1321/2014 e nelle relative AMC, come revisionati, nonché quelli specifici indicati dall'ENAC laddove la normativa rimanda a criteri accettabili per l'Autorità competente.

Ogni elemento della qualificazione deve essere supportato da evidenza documentale allo scopo di permettere all'impresa in primo luogo di determinare ed all'ENAC di verificare se la persona ha titolo ad essere accettata per la posizione proposta. Le dichiarazioni rilasciate del candidato da sole, ad esempio per mezzo di un CV, non sono in genere accettabili.

Numerare gli allegati consecutivamente e inserire il numero di allegato nella colonna a destra. Indicare "N/A" se un requisito specifico non è applicabile e indicare le ragioni per ciascuna indicazione "N/A" alla fine del modulo.

Elencare tutti gli allegati forniti nella tabella alla fine del modulo e fornire una breve descrizione del documento.

Completare per le parti applicabili in relazione al tipo di impiego o tipologia di aeromobili per il quale il candidato è proposto, firmare il modulo e spedire unitamente agli allegati alla Direzione competente dell'ENAC.

<b>Criteri di qualificazione (vedere note esplicative.)</b>		<b>Allegati</b>	<b>Riservato ENAC</b>
<b>M.A.706 (g) All paragraph (c) and (d) persons shall be able to show relevant knowledge, background and appropriate experience related to aircraft continuing airworthiness.</b>			
<b>AMC M.A.706 point 4: Nominated person or group of persons should have:</b>			
1	practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices;		
2	a comprehensive knowledge of:		
	(a) relevant parts of operational requirements and procedures ( <b>see Notes</b> );		
	(b) the AOC holder's operations Specifications when applicable;		
	(c) the need for, and content of, the relevant parts of the AOC holder's Operations Manual when applicable		
3	knowledge of quality systems;		
4	five years relevant work experience of which at least two years should be from the aeronautical industry in an appropriate position ( <b>see Notes</b> );		
5	a relevant engineering degree or an aircraft maintenance technician qualification with additional education acceptable to the approving competent authority. 'relevant engineering degree' means an engineering degree from aeronautical, mechanical, electrical, electronic, avionic or other studies relevant to the maintenance and continuing airworthiness of aircraft/aircraft components ( <b>see Notes</b> ); The above recommendation may be replaced by 5 years of experience additional to those already recommended by paragraph 4.4 above. These 5 years should cover an appropriate combination of experience in tasks related to aircraft maintenance and/or continuing airworthiness management (engineering) and/or surveillance of such tasks.		
6	thorough knowledge with the organisation's continuing airworthiness management exposition;		
7	knowledge of a relevant sample of the type(s) of aircraft gained through a formalised training course. These courses should be at least at a level equivalent to Part-66 Appendix III Level 1 General Familiarisation and could be imparted by a Part-147 organisation, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the competent authority. ( <b>see Notes</b> ). "Relevant sample" means that these courses should cover typical systems embodied in those aircraft being within the scope of approval. ( <b>see Notes</b> ) For all balloons and any other aircraft of 2730 Kg MTOM and below the formalised training courses may be replaced by demonstration of knowledge. This knowledge may be demonstrated by documented evidence or by an assessment performed by the competent authority. This assessment should be recorded.		
8	knowledge of maintenance methods. ( <b>see Notes</b> )		
9	knowledge of applicable regulations. ( <b>see Notes</b> )		

	<b>Rapporto di Qualificazione per:</b> <b>CAMO Postholder Parte M.A.706(d) e Personale Parte M.A.706(c)</b>
--	--

Se uno o più dei criteri riferiti non sono soddisfatti pienamente, ma si ritiene di poter dimostrare il possesso di qualificazioni equivalenti, riempire lo spazio riportato di seguito:	<b>Riservato ENAC</b>
1)	Accettato <input type="checkbox"/> Rifiutato <input type="checkbox"/>
2)	Accettato <input type="checkbox"/> Rifiutato <input type="checkbox"/>
3)	Accettato <input type="checkbox"/> Rifiutato <input type="checkbox"/>
4)	Accettato <input type="checkbox"/> Rifiutato <input type="checkbox"/>
5)	Accettato <input type="checkbox"/> Rifiutato <input type="checkbox"/>
6)	Accettato <input type="checkbox"/> Rifiutato <input type="checkbox"/>
7)	Accettato <input type="checkbox"/> Rifiutato <input type="checkbox"/>

**Riservato ENAC - Note:**

Dati richiedente	Nome:	Date e Firma:
Candidato		
Rappresentante Impresa proponente		

**Esito delle verifiche condotte dall'ENAC:**  
 Favorevole                       Non favorevole

**Note**

**I professionisti ENAC :**

Nome:	Date e Firme:

	<b>Rapporto di Qualificazione per:</b> <b>CAMO Postholder Parte M.A.706(d) e Personale Parte M.A.706(c)</b>
--	--

<b>Note (il riferimento riportato nella colonna a sinistra indica il criterio richiamato nella precedente tabella)</b>	
<b>È richiesto che il candidato dimostri la conoscenza della lingua usata nell'impresa e delle lingue nelle quali sono redatte le documentazioni dei TCH/STCH, le procedure aziendali e la regolamentazione applicabile</b>	
2	<p>In relazione ai punti (a) e (b) si precisa che è ritenuto accettabile in relazione alla tipologia di operazioni in cui sono impiegati gli aeromobili gestiti, la conoscenza, per le parti applicabili, del regolamento (UE) n. 965/2012 (operazioni di volo commerciali e non commerciali, in accordo ai termini di implementazione decisi da ENAC), del regolamento (UE) n. 1178/2011 (solo attività ATO/DTO), Regolamento (UE) n. 2018/395 (Balloons: Operation and Flight Crew Licensing), Regolamento (UE) n. 2018/1976 (Sailplanes: Operation and Flight Crew Licensing), Regolamento Tecnico ENAC ed altri pertinenti Regolamenti ENAC, relative AMC e Circolari, per le parti applicabili, tralasciando quanto riconosciuto all'operatore nella Specifica delle Operazioni, o documento equivalente.</p> <p>Nel caso in cui la CAMO contrattualmente supporti per gli aspetti tecnici un operatore coinvolto in attività commerciali, e ne gestisca la navigabilità continua degli aeromobili in essa impiegati, deve essere dimostrata la conoscenza delle parti applicabili del manuale operativo dell'operatore sotto contratto e dell'eventuale manuale per le procedure di interfaccia sviluppato in conformità agli obblighi contrattuali assunti</p>
3	La rispondenza a tale requisito deve essere dimostrata anche tramite corsi audit secondo ISO 19011
4	<p>Per "five years relevant work experience" (related to aircraft continuing airworthiness) si intende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Per trasporto aereo commerciale <b>sogetto a licenza secondo Regolamento (CE) 1008/2008</b>, 5 anni di esperienza lavorativa accumulata in attività di gestione della navigabilità continua (ingegneria), e/o di sorveglianza di tali compiti, della pertinente classe di aeromobili di cui almeno due nel coordinamento/direzione di settori organizzativi di imprese del pertinente settore operativo, di dimensioni e scala delle operazioni comparabili;</li> <li>• Nel caso di attività diverse dal trasporto aereo commerciale <b>sogetto a licenza secondo Regolamento (CE) 1008/2008</b>, 5 anni totalizzati come appropriata combinazione di esperienza lavorativa in attività correlate alla gestione della navigabilità continua (ingegneria), e/o alla manutenzione (ad es. nella assicurazione qualità-settore aeronavigabilità, ovvero nei settori di ingegneria di produzione/planning di impresa di manutenzione, ecc.), e/o di sorveglianza di tali compiti, della pertinente classe di aeromobili di cui almeno due nel coordinamento/direzione di settori organizzativi di imprese del pertinente settore operativo, di dimensioni e scala delle operazioni comparabili. Questa esperienza può essere stata accumulata a tempo pieno o part-time, sia come professionista o su base volontaria e nel computo dei 5 anni di esperienza, può essere considerata l'eventuale esperienza pratica acquisita durante il conseguimento del titolo o della qualificazione di cui al punto 4.5 della AMC M.A.706 od il possesso di un titolo di studio di ramo appropriato di ordine superiore (ad es. nel caso di Laurea in Ingegneria di secondo livello (Laurea quinquennale) di ramo appropriato tale esperienza può essere ridotta di due anni).</li> </ul>
5	<p>Si precisa quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Per "relevant engineering degree" deve intendersi almeno una Laurea in Ingegneria di primo livello (Laurea breve) di ramo appropriato (ramo appropriato deve intendersi aeronautico, meccanica, elettrotecnica, elettronica, avionica ovvero altri studi considerati pertinenti in relazione alla manutenzione ed alla navigabilità continua degli aeromobili e loro componenti).</li> <li>• Il criterio alternativo individuato con la dizione "aircraft maintenance technician qualification with additional education" deve intendersi titolo di studio di perito in costruzione aeronautiche, ovvero possesso di un diploma di scuola media superiore, e di una licenza di manutentore aeronautico di categoria C, o B2, o B1 (con sottocategoria di tipo appropriato), anche se limitata (purché la limitazione non riguardi la specifica tipologia di aeromobile o sistemi peculiari di esso per i quali è richiesta l'approvazione), ovvero equivalente CIT ENAC. In relazione alla complessità degli aeromobili impiegati, il tipo e la scala delle operazioni, la complessità organizzativa, ecc., dovrà inoltre essere dimostrato il possesso delle conoscenze specialistiche, quali ad esempio sviluppo ed evoluzione dei programmi di manutenzione, metodi statistici e di analisi sull'affidabilità dei sistemi, fatica dei materiali, sviluppo dei programmi per il controllo e prevenzione della corrosione e per l'integrità strutturale, ecc, mediante opportuni corsi post scuola secondaria superiore effettuati presso università, primarie autorità aeronautiche e costruttori.</li> </ul>
7	<p>Un'organizzazione che fornisce un corso sul tipo di aeromobile è considerata accettabile da ENAC quando viene dimostrato ad ENAC che l'impresa è in grado di somministrare il corso di addestramento sul tipo di aeromobile a Livello 1 General Familiarisation (rif. lettera 0011538/DIRGEN/TMP del 19 Feb. 2009) predisposto in accordo a</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la circolare 56 (o altre disposizioni al riguardo pubblicate da ENAC) per gli aspetti didattici e gestionali del corso (strutture, ausili didattici, qualificazione degli istruttori e degli esaminatori, ecc.);</li> <li>• l'Appendice III alla Parte 66 Level 1 General Familiarisation per la definizione dei contenuti (programmi), dei livelli degli argomenti didattici da trattare e delle modalità di esame.</li> </ul>
7	<p>In termini pratici, per "relevant sample" questo tipicamente dovrebbe, come minimo, coprire almeno un corso per tipo di aeromobile per ciascuna sottocategoria (ad es. dirigibili, elicottero a pistoni, elicottero a turbina, velivoli a pistoni, velivoli a turbina come appropriato) includendo ciascun tipo di sistema di propulsione a turbina (turbofan, turboprop), tenendo conto della complessità tecnologica costruttiva dell'aeromobile (tipo tradizionale, fly by wire, convertiplano, strutture primarie in composito, ecc.), e della massima capacità passeggeri certificata.</p>

