

DIREZIONI OPERAZIONI
LORO SEDI

P.C. DIRETTORE GENERALE
DIREZIONE CENTRALE OPERAZIONI
DIREZIONE CENTRALE AMMINISTRAZIONE E FINANZA
DIREZIONE MANUTENZIONE E PRODUZIONE
DIREZIONE PRODOTTI AERONAUTICI

Oggetto: Certificazioni di Navigabilità: piano per la sostituzione del modello RT11 con gli equivalenti formati EASA .

Il Reg. (CE) 1702/2003 (art. 5.1) richiede che, a decorrere dal 28 settembre 2004, la competente autorità dello Stato membro UE rilasci il certificato individuale di navigabilità per gli aeromobili che ricadono nell'ambito di applicabilità del Regolamento (CE) 1592/2002 (**aeromobili EASA**), in accordo alle previsioni del capitolo H della parte 21, utilizzando i modelli riportati in appendice a quest'ultima.

Le principali differenze a regime introdotte dai regolamenti CE per le certificazioni individuali di navigabilità, EASA Forms 24, 25, sono di seguito elencate:

1. il CN EASA ha durata illimitata;
2. il CN EASA rimane valido fintantoché ad esso è associato un Certificato di Revisione della Aeronavigabilità (Airworthiness Review Certificate – ARC – Modello EASA 15) in corso di validità rilasciato in accordo alla parte 21-Allegato I del Reg. (CE) 1702/2003 o alla parte M - Allegato I del Reg. (CE) 2042/2003. In sede di rilascio del Certificato di Aeronavigabilità, l'ARC (Modello EASA 15a - EASA Form 15a) sarà emesso dall'ENAC secondo la parte 21B.325 e relativa Guidance Material (GM).
3. La data di scadenza della validità dell'ARC fissa la data entro la quale deve essere condotta una nuova "revisione della aeronavigabilità" dell'aeromobile (rispondenza al tipo omologato e sussistenza delle condizioni per un impiego sicuro) ed il cui esito positivo sarà attestato dall'emissione di un nuovo ARC o dall'estensione dello stesso secondo le modalità fissate dalla parte M. .
4. non è più richiesto di far riferimento alle suddivisioni di impiego nel Certificato di Aeronavigabilità;
5. non è più richiesta l'emissione della specifica di navigabilità;
6. non sono più previsti allegati al Certificato di Aeronavigabilità;

7. è stato sancito che si parla di importazione od esportazione degli aeromobili esclusivamente nel caso di trasferimento da un Paese Membro della Unione Europea ad un altro al di fuori di essa. Al riguardo si rimanda a quanto specificato nella lettera 2005-990/CTN del 14 Giugno 2005 ottenibile presso le Direzioni Operazioni ENAC.

L'ENAC ha pertanto iniziato da tale data a rilasciare le pertinenti certificazioni individuali di aeronavigabilità (CN) e l'associato ARC secondo i modelli AESA (EASA 24, 25 e 15(a)), in luogo dei corrispondenti certificati previsti dal Regolamento Tecnico QUARTO/40. Nel far ciò, si sono utilizzate le corrispondenti procedure nazionali in attesa della piena implementazione della parte M in Italia, da completarsi non oltre il 28 Settembre 2008.

In tale fase transitoria l'ENAC ha espresso alla Commissione Europea, in applicazione delle previsioni dell'art. 5.3 del Reg. (CE) 1702/2003, la volontà di continuare a rilasciare i certificati di aeronavigabilità EASA di validità limitata nei termini fissati nel RT ENAC per il corrispettivo CN. Nel rilasciare il certificato di aeronavigabilità EASA è stato deciso che la scadenza triennale del Certificato di Aeronavigabilità fosse riportata sull'ARC. Ciò considerata l'equivalenza tecnica tra il sistema prefigurato da EASA, ossia CN illimitato Modello EASA 24 o 25 con ARC, e quello del RT ENAC, ossia CN con validità limitata (scadenza entro la quale deve essere condotta dall'ENAC la periodica "revisione della aeronavigabilità" dell'aeromobile ai sensi del RT TERZO/31/H, di contenuto e portata tecnicamente equivalente a quelle delineate dalla parte M o dalla parte 21 per il rilascio/rinnovo dell'ARC).

Quanto sopra si inquadra nel processo più generale che condurrà ad avere, a decorrere dal 28 settembre 2008, tutti gli aeromobili immatricolati ed operanti in Italia della suddetta tipologia in possesso di un Certificato di Aeronavigabilità secondo capitolo H della parte 21, avente durata illimitata e la cui continua validità sia garantita in accordo alla parte M.

Si rende pertanto necessario attivare un ulteriore passo del su citato processo per garantire l'avvicinamento progressivo al sistema delineato dalle Parte M e Parte 21. Nella presente ci si limiterà a trattare gli aeromobili che risultano conformi ad un tipo approvato da EASA, o ritenuto approvato EASA ai sensi dell'art. 2 del Reg. (CE) 1702/2003, per i quali è possibile il rilascio di un Certificato di Aeronavigabilità (EASA Form 25) o un Certificato di Aeronavigabilità ristretta (EASA Form 24). Nel caso dei Certificati di Navigabilità Ristretti, la sostituzione del Certificato dovrà essere gestita in co-ordinamento con la Direzione Prodotti Aeronautici. Per i Permessi di Volo, EASA Form 20, si rimanda ad informative di dettaglio già emesse o di prossima emissione.

Tale ulteriore passo comporterà che:

1. I Certificati di Navigabilità, secondo i formati del RT ENAC, posseduti dagli aeromobili oggetto della presente, che scadono di validità a partire dalla data

della presente e fino al 27/09/2006 saranno rinnovati per un periodo massimo di due anni o, a discrezione della Direzione Operazioni competente, sostituiti con un CN EASA con ARC (EASA Form 15(a)) di validità massima biennale; analogamente in tale periodo in occasione di rilasci CN per gli aeromobili EASA di nuova immatricolazione in Italia verrà emesso un CN EASA con ARC (EASA Form 15(a)) di validità massima biennale;

2. I Certificati di Navigabilità, secondo i formati del RT ENAC, posseduti dagli aeromobili oggetto della presente, che scadono di validità nel periodo 28/09/2006-27/09/2008, saranno sostituiti in occasione della riconvalida con la corrispondente nuova versione EASA, con associato ARC di validità annuale; analogamente in tale periodo l'ENAC emetterà ARC con validità annuale sia in occasione di rilasci CN EASA per gli aeromobili di nuova immatricolazione in Italia sia in occasione della eventuale revisione della aeronavigabilità degli aeromobili già in possesso del Certificato di Aeronavigabilità Modello AESA 24 o 25 con associato ARC.

In tale periodo transitorio comunque per gli aeromobili in possesso di CN EASA per i quali sia stato approvato da ENAC il relativo programma di manutenzione in accordo all'M.A.302, la revisione della navigabilità, la conseguente emissione del nuovo ARC o la raccomandazione all'ENAC per la sua emissione, come applicabile in accordo al M.A.901, potrà essere effettuata da organizzazioni approvate da ENAC in accordo al Capitolo G della Parte M in possesso della specifica approvazione di cui alla M.A.711(b). Per gli aspetti tariffari si rimanda ad apposita successiva comunicazione.

Quanto sopra consentirà entro il 27/09/2008 l'allineamento al sistema EASA della periodicità dell'attuale sistema di verifica sulla navigabilità continua degli aeromobili traguardando la progressiva introduzione ed attribuzione alle organizzazioni approvate a capitolo G della Parte M del privilegio di cui al paragrafo M.A.711(b), a partire da quelle associate ai detentori di COA.

Si coglie l'occasione per sottolineare che la prerogativa di rilasciare o raccomandare il Certificato di Revisione dell'Aeronavigabilità rappresenta un privilegio opzionale (rif. AMC M.A.201 (h) 1- Responsibilities). Pertanto le organizzazioni che si propongono per tale privilegio dovranno dotarsi di professionalità di alto profilo e strutture idonee a garantire la verifica e l'attestazione delle condizioni di navigabilità dell'aeromobile.

Laddove si proceda alla sostituzione dei CN secondo RT ENAC con i corrispettivi modelli EASA ed al fine di consentire alle Direzioni Operazioni competenti una adeguata pianificazione delle attività previste per garantire il rispetto dei termini regolamentari stabiliti dalla parte M (M.B.902, M.A.710 ecc., e relative AMC) senza discapito della piena operatività degli aeromobili, si richiede di rammentare agli esercenti/proprietari degli aeromobili interessati l'importanza di un rigoroso rispetto dei termini fissati dalle vigenti procedure per la presentazione della richiesta di riconvalida del CN e di tenere in debito conto, nella pianificazione delle

attività operative degli aeromobili coinvolti, la necessità di rendere disponibile l'aeromobile, le relative registrazioni e, come applicabile, il personale tecnico per l'ispezione ENAC (full documented review of aircraft records and physical survey) presso idonea struttura.

In linea generale, il Modello AESA sarà rilasciato conservando la numerazione del precedente Certificato secondo RT ENAC ed incrementando di un unità l'indice dell'edizione dello stesso. Nel riquadro "data di rilascio" si riporterà la data in cui avviene la sostituzione del Certificato. In attesa delle apposite istruzioni a carattere generale di prossima pubblicazione, sarà inoltre necessario un preventivo coordinamento con le Direzioni Manutenzione e Produzione e Prodotti Aeronautici, per identificare quali tra i riferimenti a limitazioni precedentemente elencati, in accordo alla IPS 18, nella Casella 7 e/o nella pag. 5 della Specifica di Navigabilità (in particolare nel caso di mancanza del manuale di volo, o nel caso di installazioni speciali approvate a soggetti diversi dal TCH, ecc.) sarà necessario riportare nella casella Limitazioni/Note dei modelli AESA. Per le restanti informazioni da inserire nel CN o sull'ARC vale quanto già riportato nella lettera Prot. n. 04-100527/ARS del 28 Settembre 2004 e successive integrazioni.

Eventuali situazioni in disaccordo con lo scenario descritto in precedenza (ad esempio CN EASA per gli aeromobili di nuova immatricolazione in Italia emessi con ARC di durata triennale successivamente al 27.09.05 e fino alla data della presente, o CN mod. RT 11 rinnovati con durata triennale nel medesimo periodo, ecc.) dovranno essere sanate prima del 28.09.08 al fine di garantire la piena rispondenza con i Regolamenti CE 1702/2003 e 2042/2003.

Per quanto riguarda gli aspetti tariffari, i diritti sulla sorveglianza di esercizio previsti nel Regolamento ENAC per le Tariffe per le operazioni di rinnovo biennale del CN per gli aeromobili non impiegati in attività TP, LA e Sc, saranno dovuti all'inizio del biennio ed in misura pari ai due terzi di quelli previsti dall'art. 26 comma 2, tenendo conto, se applicabile, di quanto previsto al successivo comma 3.

Per le restanti tipologie di aeromobili, i diritti sulla sorveglianza di esercizio per le operazioni di rinnovo del CN, e le relative modalità di corresponsione, previsti nel Regolamento ENAC per le Tariffe rimangono inalterati

Le Direzione Operazioni sono pregate di portare a conoscenza degli utenti interessati i contenuti della presente.

Distinti Saluti

Il Direttore
Ing. Giuseppe Daniele Carrabba

