

1. INTRODUZIONE

Il punto 66.A.45(a) dell'allegato III (Parte 66) del regolamento (UE) n. 1321/2014 stabilisce che, per avere diritto a esercitare i privilegi di certificazione su un tipo specifico di aeromobile, il titolare di una licenza di manutenzione aeronautica deve avere la propria licenza con indicate le pertinenti abilitazioni sul tipo di aeromobile.

D'altro canto, secondo il punto 66.A.45(b), l'abilitazione al tipo di aeromobile richiede il completamento, con esito positivo, di un corso di addestramento sul tipo di aeromobile in accordo al Appendice III all'Allegato III (parte 66) per la categoria B1, B2 o C, e per dirigibili a gas nelle categorie B2 o L5 un corso di addestramento sul tipo approvato dalla autorità competente in accordo al paragrafo 66.B.130

Oltre al requisito del punto (b), il punto 66.A.45(c) indica che per ottenere l'inserimento, nella licenza LMA, della prima abilitazione al tipo di aeromobile in una determinata categoria/sottocategoria è necessario il completamento soddisfacente della corrispondente formazione sul posto di lavoro (On the Job Training), come descritto nel punto 6 dell'appendice III dell'allegato III (parte 66), ad eccezione del caso dei dirigibili a gas, in cui deve tale addestramento deve essere approvato direttamente dall'autorità competente sulla LMA (ENAC in questo caso).

Di utile consultazione, possono risultare le FAQ pubblicate al riguardo da EASA nella sezione Parte-66 e Parte 147.

Il regolamento di esecuzione (UE) no.2023/989 ha modificato il regolamento di esecuzione (UE) no.1321/2014 per introdurre nuovi requisiti per OJT training che sono entrati in vigore dal 12 giugno 2024.

2. SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE

L'On-the-Job Training deve essere svolto presso imprese di manutenzione approvate (AMO) ai sensi del Regolamento (UE) n. 1321/2014 (secondo Allegato II (Parte 145) o Allegato V_{quinquies} (Parte CAO con abilitazione Manutenzione) autorizzate per la manutenzione di quel tipo di aeromobile e deve essere accettata, prima del suo inizio, dall'autorità competente che rilascia la Parte 66 LMA.

Di seguito sono fornite, a titolo indicativo, delle istruzioni che possono guidare le organizzazioni di manutenzione interessate evidenziando i requisiti normativi che esse devono rispettare per ottenere l'accettazione a svolgere la formazione sul posto di lavoro per i titolari di LMA Parte 66 (licenza rilasciata da ENAC) e poter quindi inserire la prima abilitazione di tipo all'interno di una determinata categoria/sottocategoria.

3. ON-THE-JOB TRAINING

3.1. Principi generali

Il cosiddetto "On-the-job Training" (OJT) è l'addestramento impartito al candidato su un tipo specifico di aeromobile e in un ambiente di lavoro reale, con l'intento di apprendere le pratiche di manutenzione migliori e le procedure adeguate per rilasciare la relativa certificazione per la manutenzione effettuata ai fini della riammissione in servizio dell'aeromobile.

L'OJT può essere svolto presso una o più AMO approvate ai sensi della Parte 145 con rating A per tale aeromobile, oppure presso una o più AMO approvate ai sensi della Parte CAO con privilegio di manutenzione per il tipo di aeromobile. Tale formazione è supervisionata da uno o più Mentor (o tutor) qualificati e gli esiti e il raggiungimento degli obiettivi formativi valutati da uno o più valutatori qualificati, designati dall'organizzazione per ciascun OJT o elemento di esso.

Se l'OJT è suddiviso in più parti e viene eseguito in più AMO (quindi è possibile combinare strutture (facilities) di linea e di base all'interno della stessa organizzazione o di diverse organizzazioni), l'AMO in cui viene effettuata la valutazione finale deve controllare e coordinare le attività OJT e avrà la responsabilità dell'intero programma OJT.

Per le organizzazioni di manutenzione approvate dall'ENAC, il programma per l'esecuzione dell'OJT è formalizzato:

- in accordo alla procedura 3.20 del MOE quando l'impresa di manutenzione è approvata secondo la Parte 145;
- in accordo alla procedura B.4 del CAE quando l'impresa di manutenzione è approvata secondo la Parte CAO.

In entrambe i casi il processo che conduce all'approvazione di queste procedure segue quanto indicato e riportato nel successivo punto 3.7.1

Per le imprese di manutenzione approvate dalla Autorità competente di altro Stato Membro o dall'EASA si seguono le indicazioni riportate rispettivamente nei successivi punti 3.7.2.1 e 3.7.2.2.

Per le organizzazioni di manutenzione approvate ENAC che sono state contattate o contrattate per la somministrazione di un OJT a titolari di LMA rilasciate da altre autorità di Stato Membro, queste dovranno prendere contatto con la specifica autorità che ha rilasciato la licenza degli studenti che intendono partecipare al corso per concordare il modo di procedere. Per questo tipo di addestramento la normativa non prevede obblighi di mutuo riconoscimento.

Il syllabus OJT deve coprire un range di task rappresentativo di attività di manutenzione ed essere accettato dall'autorità competente prima che le attività in esso previste possano avere luogo. Tali attività devono essere rappresentative del tipo di aeromobile di cui si chiede l'abilitazione e della categoria della Licenza LMA ad esso relativa, sia in termini di complessità che di conoscenze tecniche necessarie per svolgerle. Sebbene possano essere svolte attività relativamente semplici, è anche necessario aggiungere ed eseguire, nella lista di task facente parte del programma OJT che si sta proponendo, attività di manutenzione complesse, adattate al tipo di aeromobile e alla categoria interessati.

L'insieme delle attività da svolgere durante l'addestramento OJT è riportato in un logbook che dovrà essere personalizzato per ciascuna impresa di manutenzione, per ciascun tipo/modello di aeromobile e per ciascuna categoria per la quale è richiesta l'abilitazione per tipo.

Al fine di poter iniziare a frequentare l'OJT preventivamente accettato da ENAC, il richiedente deve

- essere in possesso di una LMA parte 66 in categoria A, B o L5, o
- avere completato l'addestramento teorico per il tipo di aeromobile e aver accumulato almeno il 50% dell'esperienza pratica di base richiesta dal requisito di addestramento pratico di base (come stabilito dalla Parte 66, punto 66.A.30) relativo al tipo di aeromobile per il quale si sta ricevendo l'addestramento.

Il candidato è previsto che segua l'OJT sotto la supervisione di uno o più tutor (mentor) qualificati, con supervisione individuale, durante la quale i mentor qualificati verificheranno che il candidato acquisisca le conoscenze tecniche, le capacità e la consapevolezza delle responsabilità del personale certificatore (Certifying Staff-CS).

Ogni compito/attività deve essere firmato dal candidato e fare riferimento a una scheda di lavoro/foglio di lavoro effettivo, ecc. I mentor devono verificare e controfirmare i compiti/attività svolti durante l'OJT, poiché dovranno assumersi la responsabilità per quei compiti e attività pertinenti, a seconda dei casi, al ruolo di Support Staff o di Certifying Staff secondo quanto previsto dalla procedura di rilascio in servizio (maintenance realese).

Una volta che il programma di attività previsto dall'OJT accettato da ENAC è stato completato in modo soddisfacente, i mentor emetteranno una raccomandazione per il valutatore (assessor) che effettua la valutazione finale del candidato richiedente

I modelli pertinenti al programma di addestramento OJT che sono menzionati nelle presenti istruzioni possono essere reperiti nella apposita pagina del sito ENAC- [Modulistica LMA-CIT \(https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/\)](https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/)

In caso di dubbi contattare il PM settore Manutenzione della [Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche](#).

3.2. Syllabus e Logbook per l'OJT

L'OJT comprenderà una serie di attività e task di manutenzione rappresentativi dell'abilitazione per il tipo di aeromobile, dei sistemi, della categoria di licenza richiesta e potrà riguardare più di una categoria di licenza.

Le attività effettuate nell'ambito dell'OJT sono registrate in un Logbook (registro) OJT, il quale può essere predisposto sulla base del modulo [LOGBOOK OJT -sample ENAC \[https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/\]](https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/) o qualsiasi altro modulo predisposto dall'organizzazione, purché includa le stesse informazioni del modulo sopra menzionato.

Se il costruttore dell'aeromobile ha definito le attività di OJT durante la certificazione di tipo per lo specifico tipo di aeromobile (ovvero se gli Operational Suitability Data OSD sono stati approvati per questo specifico tipo di aeromobile), tali attività devono essere selezionate. In particolare, l'analisi eseguita per le Maintenance Areas of Special Emphasis MASE, come definite al punto CS MCSD.430 del CS-MCSD (Certification Specifications e

Guidance Material for Maintenance Certifying Staff), in quanto aiuta l'organizzazione a identificare le attività più appropriate.

In assenza di OSD, il materiale guida per l'identificazione dei task definita nell'**Appendix II to AMC to Annex III** e nella **GM1 Appendix II to AMC to Annex III** serve come base per sviluppare un programma di formazione OJT che includa le attività pertinenti per un tipo specifico di aeromobile, solitamente sulla base dell'AMM. Le attività possono essere selezionate dalla tabella dell'Appendice II per coprire un ampio campione rappresentativo delle attività, sia semplici che complesse, in un tipo specifico di aeromobile, al fine di raggiungere una distribuzione equilibrata delle attività tra la manutenzione di linea e la manutenzione di base. Le attività devono essere selezionate tra quelle applicabili al tipo di aeromobile e alla (sotto)categoria di licenza richiesta; ad es. in funzione di quanto richiesto, la selezione può escludere le attività di localizzazione (LOC) e quelle che possono essere considerate nell'ambito dei privilegi di una LMA di categoria A (copriesdili, water heater, ruote...).

È necessario eseguire un numero minimo di attività, come descritto al punto 2 "List of tasks for OJT" della *Appendix II of Part 66 AMC*, per ciascuna delle seguenti categorie:

INS/Ispezione, **FOT**/Test Funzionale o Operativo, **SGH**/Servizio e Assistenza a Terra, **R**/Rimozione e Installazione, **MEL**/Minimum Equipment List e **TS**/ Troubleshooting (Risoluzione dei Problemi).

ENAC potrebbe accettare che non venga eseguito un numero limitato di attività, purché venga effettuata una selezione trasversale delle attività, in base alla loro qualità, quantità e complessità. Il modulo [Selezione delle Attività OJT](https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-ima-cit/) [https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-ima-cit/] è un supporto per il calcolo della percentuale minima richiesta per ciascuna categoria di attività.

Un task manutentivo potrebbe essere svolto in un sistema simile a quello installato su un tipo di aeromobile diverso da quello su cui viene eseguito l'OJT, qualora i sistemi siano simili in termini di architettura, progettazione, tecnologia e funzionalità. Questo potrebbe essere il caso, ad esempio, di compiti svolti sui motori o carrelli di atterraggio di aeromobili dello stesso produttore. Tale task deve essere identificato e debitamente registrato nel Logbook OJT.

Alcuni specifici interventi di manutenzione possono essere eseguiti su aeromobili non in condizione di aeronavigabilità che mantengono comunque la funzionalità del sistema, a condizione che gli interventi di manutenzione possano essere eseguiti completamente senza discostarsi dalle istruzioni di manutenzione. D'altro canto, possono essere eseguite attività legate ai componenti del sistema in officina (shop componenti), come ad esempio i test funzionali dell'avionica. Questi casi dovrebbero essere limitati a compiti specifici che non vengono eseguiti frequentemente durante la manutenzione di aeromobili operativi.

L'uso di MSTDs (Maintenance Simulation Training Devices) e di MTDs (Maintenance Training Devices) per l'effettuazione dell'OJT deve essere ridotto al minimo.

L'OJT potrebbe essere eseguito parzialmente su aeromobili la cui manutenzione non è soggetta al Regolamento (UE) n. 2018/1139 (ad esempio, aeromobili soggetti al quadro normativo FAA o aeromobili militari), purché la manutenzione è soggetta alle stesse procedure e manuali. Tuttavia, è richiesto che un numero minimo di attività di manutenzione sia eseguito in un ambiente soggetto al Regolamento (UE) n. 2018/1139 al fine di acquisire una sufficiente percezione complessiva della normativa aeronautica di settore e delle procedure per la riammissione in servizio in ambito UE.

Quando una LMA viene modificata per includere una nuova categoria con un'abilitazione al tipo, è consentito un OJT per differenze tra la categoria attuale e quella nuova. In questo caso, devono essere eseguiti solo i compiti corrispondenti alle differenze tra le due categorie.

3.3. Sorveglianza sull'OJT

L'organizzazione che ha il controllo e il coordinamento sull'OJT deve fornire ai candidati un programma o un piano che indichi l'elenco delle attività da svolgere sotto supervisione. Ogni attività dal candidato inserita nel Logbook OJT deve essere effettuata e completata dal candidato sotto la supervisione nonché confermata/controfirmata dal/dai mentor corrispondente/i nel Logbook OJT la cui struttura e formato possono ricalcare il sample fornito da ENAC o altro modello stabilito dall'impresa purché assicurati i medesimi contenuti e finalità.

A seconda dell'estensione e della complessità dell'organizzazione, potrebbero esserci uno o più Mentor OJT.

Per quanto riguarda la supervisione giornaliera delle attività dell'OJT e il ruolo del/dei mentore/i, occorre considerare quanto segue:

1. È sufficiente che il completamento delle singole attività di OJT sia confermato dal/dai Mentor diretto/i, senza che sia necessaria la valutazione diretta del valutatore.
2. Durante lo svolgimento quotidiano dell'OJT, l'obiettivo della supervisione è che i Mentor supervisionino l'intero processo, inclusi il completamento delle attività, l'uso dei manuali, il rispetto delle procedure, l'osservanza delle misure di sicurezza, degli avvisi, delle precauzioni e delle raccomandazioni e la dimostrazione di un comportamento appropriato nell'ambiente di manutenzione.
3. Il/i Mentor deve/devono osservare personalmente il lavoro svolto per garantirne il completamento in sicurezza e deve/devono essere prontamente disponibili per consultazioni, se necessario, durante lo svolgimento dell'OJT.
4. Il/i Mentor deve/devono firmare le attività di manutenzione e il CRS per le attività di manutenzione, poiché il candidato non è ancora qualificato a farlo.
5. Il/i Mentor deve/devono essere designati dall'organizzazione di manutenzione approvata per la supervisione dell'intero processo.

Per l'addestramento alle procedure di riammissione in servizio, dopo aver completato l'esecuzione di un'attività specifica selezionata dal mentor, il candidato deve preparare un documento con la simulazione della riammissione in servizio, che deve essere identificato in modo chiaro come *"esclusivamente per scopi di addestramento"* (ad esempio, la pagina del ATL (QTB), la task card di manutenzione o il certificato di riammissione in servizio). Una volta che sia l'attività che la simulazione della riammissione in servizio sono state eseguite in modo soddisfacente, il mentor può firmare l'attività nel Logbook OJT. Una copia cartacea o elettronica del documento con la simulazione della riammissione in servizio deve essere allegata al Logbook OJT del candidato.

Le attività che solitamente vengono svolte da più persone possono essere svolte da più candidati sotto la supervisione di un unico mentor. Durante l'esecuzione delle attività, il mentor può supervisionare solo tre candidati contemporaneamente, a condizione che i candidati siano visibili a colpo d'occhio dalla sua posizione. Tali attività devono essere contrassegnate come "attività di gruppo" al momento della richiesta di approvazione. Tutti gli altri compiti dovrebbero essere oggetto di tutoraggio individuale. Nel caso delle "attività di gruppo", tutti i candidati coinvolti dovrebbero essere indicati nelle rispettive work card, nell'ordine di lavoro, nell'aircraft technical register, ecc..

Al termine dello svolgimento dell'OJT, è redatto un rapporto di completamento dell'OJT che attesti e documenti la correttezza e la completezza dello svolgimento di quanto contenuto nell'OJT accettato da ENAC, nonché la raccomandazione del/dei Mentor per la successiva valutazione. Il/i mentor possono rifiutare la raccomandazione qualora il candidato non abbia dimostrato le conoscenze, le competenze, il comportamento e/o l'etica richiesti al personale certificatore. Il modulo [LOGBOOK OJT -sample ENAC](#) include un rapporto di fine OJT, in cui i mentor possono raccomandare che il candidato possa effettuare la valutazione OJT.

3.4. Valutazione dell'OJT

La valutazione finale dell'OJT del candidato può essere effettuata solo una volta completato il logbook dell'OJT e dopo che i mentor avranno firmato la relativa raccomandazione.

L'obiettivo della valutazione finale è verificare che il candidato possieda sufficienti conoscenze tecniche, nonché competenze e attitudini appropriate, e che sia competente a lavorare in modo indipendente come Certifying Staff o Support Staff abilitato su un determinato tipo di aeromobile. Maggiori dettagli sulle competenze e le responsabilità tipiche del personale di certificazione (CS/SS), seppur da non considerare come esaustive, sono disponibili nella sezione General dell'*AMC1 Appendix III Aircraft type training and type evaluation standard — on-the-job training (OJT) Section 6*.

A seconda dell'estensione dell'organizzazione di manutenzione presso cui si svolge la formazione, una sola persona può svolgere le funzioni di mentore e valutatore, pertanto si raccomanda che entrambe le figure siano trattate in modo da risultare indipendente. Qualora il/i valutatore/i abbia/abbiano partecipato come mentore/i alla formazione OJT, per la valutazione al termine dell'OJT deve essere presente un osservatore indipendente.

Il/i valutatore(i) designato(i) che effettua la valutazione finale notifica la data e il luogo in cui la valutazione finale del richiedente è effettuata, almeno 20 giorni prima che abbia luogo, alla Struttura ENAC competente in modo da consentire la sua eventuale partecipazione laddove giudicato possibile e necessario dalla stessa.

La valutazione finale ha come minimo la durata di un giorno lavorativo e è finalizzata a determinare:

- 1) le conoscenze tecniche generali richieste per la specifica categoria di licenza;
- 2) le conoscenze e le competenze specifiche sul tipo di aeromobile per la specifica categoria di licenza;
- 3) la comprensione dei privilegi della licenza relativi all'aeromobile e alla categoria di licenza;
- 4) l'appropriato comportamento e atteggiamento nei riguardi della sicurezza del richiedente in relazione all'ambiente di manutenzione.

La valutazione OJT dovrebbe consistere in una parte teorica e una pratica:

- 1) La parte teorica comprende il quadro normativo, le procedure di sicurezza, la conoscenza dell'aeromobile e dei suoi sistemi, le procedure di manutenzione e altre attività tipiche del personale certificatore, come ad es.:
 - la revisione e l'accettazione degli ordini di lavoro;
 - le procedure di passaggio di turno e coordinamento del team;
 - la comunicazione e l'interazione con l'equipaggio di volo;
 - la delibera con elementi unserviceable;
 - l'effettuazione di chiare registrazioni e note di segnalazione nei libretti dell'aeromobile;
 - i controlli prima del rilascio in servizio.
- 2) La parte pratica include le attività di manutenzione sull'aeromobile (ad esempio, rimozione/installazione, TS, R/I, FOT, MEL dispatch). Il valutatore può decidere di simulare alcuni aspetti delle attività di manutenzione.

Il tipo di aeromobile su cui viene eseguito l'OJT deve essere disponibile per la valutazione, insieme all'accesso ai dati di manutenzione, alle attrezzature e agli strumenti di manutenzione richiesti. L'uso dell'aeromobile impiegato nello svolgimento dell'addestramento può essere accettabile. È buona norma valutare le competenze pratiche sull'aeromobile in questione, mentre la valutazione delle conoscenze può essere eseguita sia sul velivolo stesso che in teoria.

Una valutazione non superata può essere ripetuta dopo 3 mesi o, in caso di formazione aggiuntiva e di nuova raccomandazione da parte dei tutor, prima di 3 mesi, previo accordo con il/i valutatore/i. Dopo tre tentativi non superati, l'intero OJT dovrà essere ripetuto.

I risultati della valutazione sono indicati in un apposito modello (*Rapporto di Valutazione finale*-) predisposto dall'impresa sulla base dell'esempio fornito nella apposita pagina del sito ENAC- [Modulistica LMA-CIT - Mod. 66.A.45\(c\)-VF-OJT \(Valutazione finale OJT\)](https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/) (<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/>) o in altro modulo predisposto dalla AMO purché contenga le medesime informazioni.

3.5. Requisiti per i mentor (tutor) e per i valutatori

I mentor e i valutatori sono designati per iscritto, prima di assolvere le proprie funzioni nella valutazione al termine dell'OJT, dal Compliance Monitoring Manager o dal Quality Manager o quando applicabile dal Responsabile dell'Organisational Review

La lista dei mentor e dei valutatori è inclusa nel MOE o come applicabile nel CAE in modo simile a quanto avviene per le liste delle altre persone qualificate, riportando la data della loro designazione e quella delle successive verifiche.

I mentor e i valutatori sono personale della impresa di manutenzione con le seguenti qualificazioni:

3.5.1. Mentor (tutor)

- a) essere in possesso di una licenza di manutenzione aeronautica (AML) valida rilasciata in conformità alla Parte 66 o di una licenza di manutenzione aeronautica valida e pienamente conforme all'allegato 1 dell'ICAO, in conformità all'appendice IV dell'allegato II (parte 145), accettabile per l'autorità competente;
- b) essere in possesso, da almeno 1 anno, di una licenza AML nella stessa categoria rispetto a quella per cui si sta svolgendo il ruolo di Mentor nell'OJT, con il riconoscimento dell'abilitazione al tipo idonea a esercitare i privilegi sul relativo aeromobile;
- c) possedere la necessaria Certification Authorisation per esercitare il privilegio a emettere il release to service (CRS) per il tipo di aeromobile o a firmare il task di manutenzione sull'aeromobile presso l'impresa di manutenzione in cui viene svolto l'OJT;
- d) avere esperienza nella formazione di altre persone (ad esempio, essere istruttori nei contratti di apprendistato, istruttori ai sensi dell'Allegato IV (Parte 147), aver seguito corsi di formazione per formatori o possedere qualsiasi altra qualifica nazionale comparabile, oppure aver ricevuto una formazione in tal senso accettabile dall'autorità competente).

3.5.2. Valutatori

- a) essere in possesso di una licenza di manutenzione aeronautica (AML) valida rilasciata in conformità alla Parte 66 o di una licenza di manutenzione aeronautica valida e pienamente conforme all'allegato 1 dell'ICAO, in conformità all'appendice IV dell'allegato II (parte 145), accettabile per l'autorità competente;
- b) essere in possesso, da almeno 3 anni, di una licenza AML nella stessa categoria, rispetto a quella per cui si sta valutando il corso OJT, con abilitazione allo stesso tipo di aeromobile o con uno simile;
- c) avere esperienza e/o aver ricevuto formazione nella valutazione di altri (ad esempio, essere istruttori nei contratti di apprendistato, esaminatori in conformità all'allegato IV (parte 147), aver seguito corsi di formazione per formatori o possedere qualsiasi altra qualifica nazionale comparabile, o avere una formazione in tal senso accettabile per l'autorità competente);
- d) non devono essere stati coinvolti come Mentor nel corso di formazione OJT del candidato; quando il valutatore ha preso parte allo svolgimento della formazione OJT, un osservatore indipendente deve essere presente durante la valutazione della formazione OJT.

Se è richiesto un osservatore indipendente per la valutazione OJT (ossia quando il valutatore ha partecipato all'esecuzione dell'OJT), questi deve essere selezionato dall'impresa di manutenzione tra il personale di manutenzione che non ha partecipato allo svolgimento dell'OJT, ma possiede un'adeguata comprensione delle procedure di OJT.

Ulteriori indicazioni sui valutatori designati sono fornite nell'AMC dell'Appendice III della Parte 66.

3.6. Documentazione e registrazioni della formazione OJT

Il completamento soddisfacente della formazione OJT è attestato al richiedente con il **Rapporto di Valutazione finale** e il **Logbook OJT** compilato in ogni sua parte.

La documentazione della formazione OJT è fornita alla struttura competente ENAC a supporto della domanda di rilascio o modifica della licenza, come stabilito nelle apposite pertinenti pagine del sito internet ENAC (<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/la-licenza-di-manutenzione/>).

La documentazione della formazione OJT deve essere conservata dall'impresa di manutenzione presso la quale viene svolta la formazione OJT, in conformità alle procedure approvate da ENAC all'impresa di manutenzione, per un periodo minimo di 3 anni dalla data di ultimazione dell'OJT.

3.7. Approvazione OJT

La procedura che l'impresa di manutenzione è chiamata a seguire per l'approvazione del programma e della lista dei task dell'OJT per richiedere l'inserimento del primo tipo di aeromobile nella (sub)categoria di una LMA rilasciata da ENAC, variano a seconda dell'autorità competente che approva e sorveglia l'impresa di manutenzione. Questa procedura si differenzia a seconda se l'impresa di manutenzione che eroga l'OJT è approvata da ENAC o da altra autorità competente di uno Stato membro diverso da ENAC.

3.7.1. Imprese di manutenzione approvate da ENAC

Se l'OJT lo si effettua in una o più imprese di manutenzione approvate da ENAC, la richiesta di approvazione OJT va inviata dall'impresa di manutenzione che effettua la valutazione finale e controlla e coordina le attività OJT e ha la responsabilità dell'intero programma OJT alla Struttura ENAC che sorveglia tale impresa.

La AMO presenta la domanda per l'approvazione iniziale o di modifica del MOE (CAE) che includa la procedura 3.20 ovvero la procedura B.4 opportunamente integrata, secondo le indicazioni previste al riguardo nelle apposite pagine per il processo di approvazione delle imprese 145 e Parte CAO:

La seguente documentazione va allegata alla domanda di accettazione dell'OJT:

1. Il MOE o il CAE che include:
 - un programma della formazione OJT descritto nella procedura 3.20 del MOE (o come applicabile B.4 del CAE come applicabile) - Questo programma tiene conto di quanto contenuto nella Parte 66, sue Appendici e relative AMC, in queste istruzioni, e nelle eventuali istruzioni disponibili al riguardo per la predisposizione del MOE o del CAE;

- la lista dei Mentor e dei Valutatori designati dal CMM e/o come applicabile dal QM o responsabile dell'Organisational Review
- Il logbook dei task dell'OJT : può essere utilizzato il modulo [LOGBOOK OJT -sample ENAC \[https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/\]](https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/) o qualsiasi altro modulo predisposto dall'organizzazione, purché includa le stesse informazioni del modulo sopra menzionato. Tale modulo deve contenere la proposta della lista dei task individuati in relazione allo specifico tipo di aeromobile e alla relativa categoria della LMA. Il numero di questi [LOGBOOK OJT -sample ENAC](https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/) presentati in allegato deve corrispondere al numero di differenti tipi di aeromobili su cui si intendono effettuare i task elencati nella lista;
- il modello *Rapporto di Valutazione finale* predisposto dall'impresa sulla base dell'esempio fornito nell'apposita pagina del sito ENAC- [Modulistica LMA-CIT \(https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/\)](https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/) o in altro modulo predisposto dalla AMO purché contenga le medesime informazioni;
- la documentazione di supporto che descriva la qualificazione posseduta dai mentor e dai valutatori almeno pari a quella indicata nella pertinente sezione dellepresenti istruzioni.

Qualora l'OJT sia effettuato in più parti e venga eseguito in più imprese di manutenzione approvate da ENAC, potendo eventualmente combinare le attività presso strutture di manutenzione di linea e di base di più organizzazioni, la AMO presso cui viene effettuata la valutazione finale controlla e coordina le attività incluse nell'OJT ed effettuate nelle diverse imprese AMO coinvolte e assume la responsabilità complessiva del rispetto dell'intero programma OJT. In questo caso, le procedure 3.20 (o B.4 come applicabile) delle diverse AMO coinvolte è richiesto che contengano il programma di controllo e coordinamento relativo alla quota parte delle task OJT e delle attività svolte presso di loro.

Poiché l'elenco delle task, il programma OJT e l'elenco dei mentor e dei valutatori sono accettate da ENAC in qualità di autorità che emette la LMA, qualsiasi modifica alla procedura del Manuale aziendale che riguardo il programma di addestramento OJT richiede l'approvazione preventiva da parte di ENAC.

NOTA: si ricorda che per i programmi OJT non è valido il principio del mutuo riconoscimento e quindi il programma OJT e i relativi task che lo compongono deve essere approvato preventivamente dalla autorità competente che ha emesso la LMA di cui sono in possesso i candidati a partecipare all'OJT. Quest'ultima autorità può comunque tener conto nell'approvazione di tale programma di formazione OJT che lo stesso possa aver ottenuto l'approvazione dell'autorità competente per la AMO che lo eroga.

3.7.2. Imprese di manutenzione approvate da NAA diversa da ENAC

Quando l'OJT viene effettuato in una o più imprese di manutenzione approvate da autorità competenti diverse da ENAC, si possono verificare due possibili e differenti situazioni:

- 1) AMO approvate da autorità competenti di uno Stato membro EASA. In questo caso le imprese di manutenzione devono avere approvata dalla propria competente autorità la procedura 3.20 del MOE o B.4 del CAE per il programma OJT.
- 2) AMO di Paesi terzi approvate direttamente da EASA. In questo caso, poiché EASA non autorità competente per le licenze LMA non approva la procedura 3.20 del MOE o B.4 del CAE per il programma OJT. In questo caso quindi sarà la struttura ENAC competente per valutare la domanda di inserimento del primo tipo di aeromobile nell'ambito di una (sub) categoria della LMA che valuterà il programma OJT e la lista dei task associati indipendentemente dalla procedura nel MOE o nel CAE, seguendo criteri equivalenti a quelli che sarebbero stati richiesti e accettati nel MOE o nel CAE dell'impresa, in modo tale da consentire al titolare della LMA rilasciata da ENAC a seguire il corso OJT erogato presso AMO con sedi in Paesi terzi approvate direttamente da EASA. In questi casi la sezione MOO di EASA si è detta disponibile a effettuare per conto di ENAC (o di altra autorità di Stato Membro EASA) delle verifiche su specifiche aspetti che rientrano nell'ambito delle attività di accertamento per l'accettazione del programma OJT da eseguirsi presso la specifica AMO.

L'organizzazione richiedente l'approvazione del programma OJT è previsto che invii lo specifico modulo di **Domanda di accettazione del Programma OJT Mod. ENAC 66.A.45(c)-Domanda approvazione Programma OJT** fornito nell'apposita pagina del sito ENAC- **Modulistica LMA-CIT** (<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/>)

3.7.2.1. Imprese di manutenzione approvate da NAA di uno Stato membro EASA diverso da ENAC

Se l'OJT è previsto avere luogo in una o più AMO approvate da autorità competenti di uno Stato membro EASA diverso da ENAC, il candidato a seguire il programma OJT da approvare, in coordinamento con l'impresa AMO presso cui si svolge l'OJT (o in caso di più organizzazioni AMO coinvolto, quella presso cui si svolgerà la valutazione finale), prima di iniziare qualsiasi attività prevista nell'OJT, inoltra lo specifico modulo di **Domanda di accettazione del Programma OJT** alla Struttura ENAC competente per il processo di rilascio/modifica della LMA per l'inserimento del primo tipo di aeromobile cui l'OJT si riferisce (in caso di dubbi fare riferimento al contattare il PM settore Manutenzione della **Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche**).

In allegato alla domanda vanno inviati i seguenti documenti:

- il programma di formazione OJT approvato dall'autorità competente (NAA-C) e da svilupparsi secondo il contenuto della procedura 3.20 del MOE dell'impresa AMO 145 abilitata per il tipo o nella procedura B.4 del CAE dell'impresa secondo Parte CAO con privilegio per la manutenzione con abilitazione sul tipo ;
- evidenza documentale di approvazione del MOE o come applicabile del CAE da parte della
- il logbook contenente i task OJT approvato dalla NAA-C dell'impresa di manutenzione presso cui è svolto e finalizzato l'OJT;
- il modulo di valutazione finale approvato dalla competente autorità dell'impresa di manutenzione presso cui è svolto e finalizzato l'OJT;
- la lista dei mentor e dei valutatori designati per l'OJT;
- la documentazione di accreditamento che confermi la qualificazione posseduta dai mentor e dai valutatori e valutata dell'organizzazione stessa per il rilascio dell'autorizzazione ad agire il ruolo secondo quanto riportato nella sezione 3.5.

Una volta completata la valutazione, la Struttura ENAC competente per il processo di rilascio/modifica della LMA per l'inserimento del primo tipo di aeromobile cui l'OJT si riferisce, notifica al richiedente e all'impresa presso cui si svolge l'OJT, l'accettazione o la non accettazione dell'OJT proposto.

Una volta approvato l'OJT da parte di ENAC, le attività dell'OJT previste nel programma accettato possono avere luogo e completarsi nei tempi dovuti.

Il/i valutatore/i designato/i per la valutazione finale notifica con almeno 20 giorni di anticipo l'esecuzione della valutazione finale al candidato e alla Struttura ENAC competente che ha approvato l'OJT, indicando i dati pertinenti alla valutazione finale (luogo, data della valutazione, Valutatore(i) che la effettuano e Mentor che raccomandano il candidato alla valutazione).

Tale notifica è trasmessa tramite le modalità definite nella conferma dell'accettazione dell'OJT (ad esempio inviandola all'indirizzo protocollo@pec.enac.gov.it), consentendo così alla Struttura ENAC competente di parteciparvi. A tal fine, la Struttura ENAC competente contatta l'organizzazione per essere presente durante la valutazione finale.

3.7.2.2. Imprese di manutenzione con sede in Stati Terzi approvate da EASA o approvazione programma OJT indipendente da parte di ENAC presso impresa approvata secondo Parte 145 o Parte CAO di altro Stato Membro EASA che non ha approvato la procedura OJT nel proprio manuale

Se l'OJT è previsto avere luogo in una o più AMO con sede in Paesi Terzi approvate da EASA (vedi anche quanto di pertinente è riportato nel paragrafo 3.7.2), il candidato a seguire il programma OJT da approvare, in coordinamento con l'impresa AMO presso cui si svolge l'OJT (o in caso di più organizzazioni AMO coinvolto, quella presso cui si

svolgerà la valutazione finale), prima di iniziare qualsiasi attività prevista nell'OJT, inoltra lo specifico modulo di [Domanda di accettazione del Programma OJT](#) alla Struttura ENAC competente per il processo di rilascio/modifica della LMA per l'inserimento del primo tipo di aeromobile cui l'OJT si riferisce (in caso di dubbi fare riferimento al contattare il PM settore Manutenzione della [Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche](#)).

In allegato alla domanda vanno inviati i seguenti documenti:

- Il programma OJT.
In questo caso, EASA, poiché non è una Licensing Authority, non approva nel MOE una procedura 3.20 (al momento EASA non approva imprese secondo parte CAO con privilegio maintenance, ma in linea di principio il processo seguirebbe lo stesso iter). La Struttura ENAC competente per il processo di rilascio/modifica della LMA per l'inserimento del primo tipo di aeromobile cui l'OJT si riferisce (in caso di dubbi fare riferimento al contattare il PM settore Manutenzione della [Direzione Standardizzazione Attività Aeronautiche](#)) approva quindi un programma OJT indipendente (equivalente a quello richiesto dal Capitolo 3.20 del MOE per le organizzazioni di manutenzione di Parte 145 o dal Capitolo B.4 del CAE per le organizzazioni di manutenzione di Parte CAO di cui ai precedenti paragrafi). Questo programma consentirà ai titolari di una LMA Parte 66 rilasciata da ENAC di svolgere l'OJT presso organizzazioni di manutenzione approvate da EASA.;
- il logbook contenente i task OJT da approvare.
Può essere utilizzato il modulo OJT LOGBOOK [<https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/>] o qualsiasi altro modulo predisposto dall'organizzazione, purché includa le stesse informazioni del modulo sopra menzionato. Tale modulo deve contenere la proposta della lista dei task individuati in relazione allo specifico tipo di aeromobile e alla relativa categoria della LMA. Il numero di questi [LOGBOOK OJT -sample ENAC](#) presentati in allegato deve corrispondere al numero di differenti tipi di aeromobili su cui si intendono effettuare i task elencati nella lista;
- il modulo di valutazione finale
Può essere il modello [Rapporto di Valutazione finale](#) predisposto dall'impresa sulla base dell'esempio fornito nell'apposita pagina del sito ENAC- [Modulistica LMA-CIT \(https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/\)](https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/certificazione-del-personale/personale-manutentore/modulistica-lma-cit/) o in altro modulo predisposto dalla AMO purché contenga le medesime informazioni;
- la lista dei mentor e dei valutatori designati per l'OJT dal CMM (QM per le imprese CAO) dell'impresa di manutenzione in data antecedente quella di inizio dell'OJT;
- la documentazione di accreditamento che confermi la qualificazione posseduta dai mentor e dai valutatori e valutata dell'organizzazione stessa per il rilascio dell'autorizzazione ad agire il ruolo secondo quanto riportato nella sezione 3.5 delle presenti istruzioni.

Una volta completata la valutazione, la Struttura ENAC competente per il processo di rilascio/modifica della LMA per l'inserimento del primo tipo di aeromobile cui l'OJT si riferisce, notifica al richiedente e all'impresa presso cui si svolge l'OJT, l'accettazione o la non accettazione dell'OJT proposto.

Una volta approvato l'OJT da parte di ENAC, le attività dell'OJT previste nel programma accettato possono avere luogo e completarsi nei tempi dovuti.

Il/i valutatore/i designato/i per la valutazione finale notifica con almeno 20 giorni di anticipo l'esecuzione della valutazione finale al candidato e alla Struttura ENAC competente che ha approvato l'OJT, indicando i dati pertinenti alla valutazione finale (luogo, data della valutazione, Valutatore(i) che la effettuano e Mentor che raccomandano il candidato alla valutazione).

Tale notifica è trasmessa tramite le modalità definite nella conferma dell'accettazione dell'OJT (ad esempio inviandola all'indirizzo protocollo@pec.enac.gov.it), consentendo così alla Struttura ENAC competente di parteciparvi. A tal fine, la Struttura ENAC competente contatta l'organizzazione per essere presente durante la valutazione finale.