

NOTA INFORMATIVA



ATTUAZIONE REGOLAMENTI (UE) 2019/1383 E 2020/270, CHE AGGIORNANO IL REGOLAMENTO (UE) 1321/2014

Introduzione nuova Parte ML, Parte CAO, Parte CAMO, e aggiornamento Parte M e altri allegati

Le note informative contengono informazioni attinenti le aree della Sicurezza del Volo (Safety), della Security e del Trasporto Aereo e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), EAL (Economico, Amministrativo Legale), LIC (Personale di Volo), MED (Medicina Aeronautica), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), SEC (Security), **al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari**. I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Non interessato</i>
ATM	<i>Non interessato</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Non interessato</i>
MED	<i>Non interessato</i>
NAV	<i>Tutte le imprese certificate in accordo al Reg.(UE) 1321/2014 e il personale coinvolto nei compiti correlati alla navigabilità continua degli aeromobili e loro prodotti</i>
OPV	<i>Non interessato</i>
SEC	<i>Non interessato</i>

1. INTRODUZIONE

1.1 Nelle date del 4 settembre 2019 e del 27 febbraio 2020 sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, con applicabilità **24 marzo 2020**, rispettivamente il **Regolamento (UE) 2019/1383** (il relativo corrigendum) e il **Regolamento (UE) 2020/270**¹ che aggiornano il Regolamento (UE) 1321/2014, revisionando in particolare gli Allegati I (Parte M), II (Parte 145), III (Parte 66), IV (Parte 147) e Va (Parte T) e introducendo gli Allegati Vb (Parte ML), Vc (Parte CAMO) e Vd (Parte CAO). Tali variazioni intendono perseguire i seguenti obiettivi:

- a) semplificazione delle norme di navigabilità continua applicabili all'aviazione leggera con l'introduzione di nuovi privilegi e della cosiddetta approvazione "combinata" (Parte CAO) che consente con un'unica approvazione la gestione dell'aeronavigabilità continua e l'esecuzione della manutenzione.
- b) introduzione del Management System con l'SMS all'interno delle organizzazioni per la gestione dell'aeronavigabilità continua.
- c) sorveglianza continua da parte dell'Autorità basata su valutazioni del rischio

¹ Il Regolamento (UE) 2020/270 introduce anche aggiornamenti che hanno effetto sui paragrafi della Parte M introdotti con il Regolamento (UE) 2019/1384, pubblicato per tener conto delle modifiche introdotte al Regolamento (UE) 965/2012 relativamente ad aeromobili elencati su un certificato di operatore aereo quando usati per operazioni non commerciali e operazioni specializzate (così dette "operazioni miste") e ai "maintenance check flight".

- 1.2 In data 13 marzo 2020 EASA ha pubblicato, sul proprio sito istituzionale, la **ED Decision 2020/002/R** contenente gli aggiornamenti alle AMC/GM relative alle modifiche regolamentari introdotte con la summenzionata nuova normativa.

2. SCOPO E APPLICABILITÀ

- 2.1. L'ENAC fornisce istruzioni per l'attuazione nel sistema nazionale delle modifiche introdotte dai Regolamenti (UE) 2019/1383 e 2020/270, con un focus sui principali aspetti innovativi introdotti nel regolamento (EU) 1321/2014²
- 2.2. La presente NI si applica:
- alle organizzazioni approvate in accordo al Regolamento (UE) n. 1321/2014 ed al personale che opera in queste organizzazioni
 - agli aeromobili immatricolati in Italia o la cui sorveglianza è stata trasferita ad ENAC in accordo ai termini del relativo accordo con l'autorità dello Stato di Registrazione, e ai componenti su di essi installati
 - al personale tecnico titolare di LMA secondo Parte 66 (Certifying Staff).

3. ACRONIMI E DEFINIZIONI

3.1. ACRONIMI:

CAO	Combined Airworthiness Organization
CMPA	Complex Motor Powered Aircraft (vedi art. 140 del Regolamento (UE) 2018/1139)
NCMPA	Aeromobili diversi da CMPA
SMS	Safety Management System
LAC	Aeromobili di qualsiasi tipologia impiegati da Vettore Aereo
NoLAC	Aeromobili impiegati da <i>operatori diversi</i> da Vettore Aereo

3.2. DEFINIZIONI:

Light Aircraft:	Per gli scopi della presente NI, sono aeromobili NCMPA che rientrano nelle seguenti categorie: <ol style="list-style-type: none"> Velivoli con MTOM inferiore o uguale a 2730 Kg Elicotteri con MTOM inferiore o uguale a 1200 Kg, certificati per un massimo di 4 occupanti Altri aeromobili ELA2 Per le definizioni di European Light Aircraft ELA1 e ELA2, vedi articolo 2 punti (k) e (ka) del Regolamento (UE) 1321/2014.
Vettore Aereo:	Organizzazione titolare di Certificato di Operatore Aereo (AOC o COA) in possesso di Licenza per servizi di trasporto aereo commerciale rilasciata in accordo al Regolamento (CE) 1008/2008

4. INFORMAZIONI GENERALI

- 4.1. La struttura modificata del Regolamento (UE) n.1321/2014 introduce:
- un nuovo raggruppamento per gli aeromobili per comodità identificati con la denominazione non ufficiale di **Light Aircraft**, rappresentato da un sottoinsieme del raggruppamento **NCMPA** con le caratteristiche riportate nella precedente sezione 3.2 (definizioni). Fanno parte di questo raggruppamento i palloni, alianti/motoalianti fino a 2000kg e i dirigibili come da definizione ELA2.

² Le parti interessate sono tenute ad approfondire e identificare il complesso delle modifiche da implementare attraverso un'attenta lettura della norma e del materiale interpretativo associato

- un nuovo Allegato Vb, la **Parte ML**, applicabile ai **Light Aircraft NoLAC** (impiegati da operatori diversi da LAC)³, dove sono stati riversati, aggiornandoli ed integrandoli come necessario, gran parte dei precedenti requisiti tecnici per la gestione dell'aeronavigabilità continua e della manutenzione per gli aeromobili di analoghe caratteristiche presenti nella Parte M. Per i **Light Aircraft NoLAC** dovrà essere applicata la **Parte ML** (e non la Parte M) per tutto quello che afferisce ai requisiti di "Accountability", "Continuing Airworthiness", "Maintenance Standard", "Components", "Certificate of Release to Service", "Airworthiness Review Certificate".
 - una separazione nella regolamentazione UE tra i requisiti di aeronavigabilità continua per i **Light Aircraft NoLAC** (per i quali ora è applicabile la **Parte ML**) e quelli, già esistenti, applicabili ai **LAC**, ai CMPA e agli **NCMPA diversi da Light Aircraft** per i quali si continua ad applicare solo la Parte M (vedi schemi in allegato per una visualizzazione grafica). Non è consentito per i **Light Aircraft NoLAC** l'uso, anche su base volontaria, dei corrispettivi requisiti della Parte M.
 - una semplificazione, con la **Parte ML**, delle norme di manutenzione esistenti offrendo un approccio meno prescrittivo e oneroso per i programmi di manutenzione, per le revisioni dell'aeronavigabilità, per i differimenti/rettifiche dei difetti e per le estensioni del TBO. Offre inoltre maggiori privilegi per piloti, proprietari, personale Certifying Staff indipendente e piccole organizzazioni di manutenzione.
 - l'obbligo di applicare nuovamente i requisiti della Parte M nel caso in cui un **Light Aircraft NoLAC** cambia operatore e viene ad essere utilizzato da un **Vettore Aereo** (vedi lo schema in allegato per una visualizzazione grafica), avendo preventivamente provveduto a soddisfare quanto richiesto nel punto 3 dell'articolo 3 della Cover Regulation del Regolamento (UE)1321/2014 come revisionato: (a) Approvazione nuovo PdM, (b) Manutenzione aggiuntiva secondo Part 145 e (c) Nuova Airworthiness Review e nuovo ARC.
 - le basi per una separazione tra i requisiti di approvazione delle organizzazioni e i requisiti tecnici che devono essere soddisfatti per assicurare l'aeronavigabilità continua degli aeromobili. Per cui la Parte M e la **Parte ML** conterranno (dopo il **24 settembre 2021**)⁴ solo i requisiti tecnici che dovranno essere soddisfatti dalle organizzazioni, dai titolari di LMA secondo Parte 66, nonché dai proprietari/locatari di aeromobili. Le organizzazioni e le persone sopra menzionate opereranno in conformità con la Parte M o la **Parte ML**, o entrambe come applicabile, in relazione al tipo di aeromobile sul quale operano e/o al tipo di impiego dello stesso.
- 4.2. La struttura modificata del Regolamento (UE) n.1321/2014 introduce una nuova organizzazione certificata: la **CAO** (vedi definizioni). L'allegato Vd (Parte CAO):
- stabilisce le condizioni per il rilascio e il mantenimento delle approvazioni di organizzazioni combinate per la manutenzione e la gestione dell'aeronavigabilità continua che possono operare sui **NCMPA NoLAC**.
 - consente di ottenere, sotto un'unica approvazione, privilegi per la gestione dell'aeronavigabilità continua e per l'esecuzione e delibera della manutenzione per tali aeromobili. Non c'è l'obbligo di richiedere tutti i privilegi previsti dalla **Parte CAO**.

³ In accordo al punto 3.a dell'articolo 3 del Regolamento (CE) 1008/2008, i servizi aerei prestati mediante aeromobili non motorizzati (ad es. palloni e alianti) e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri, e i voli locali, non sono soggetti all'obbligo del possesso di una licenza d'esercizio valida ai sensi del Regolamento (CE) 1008/2008

⁴ Fino al 24 settembre 2021 saranno ancora presenti nella Parte M i requisiti per la certificazione e la sorveglianza di organizzazioni secondo Capitoli F e G che decadranno a partire da tale data

- consente alle imprese approvate **Parte CAO** di gestire aeromobili per i quali sono applicabili i requisiti tecnici contenuti nella **Parte ML insieme** ad aeromobili per i quali sono applicabili i requisiti tecnici contenuti nella Parte M (vedi schemi in allegato per una visualizzazione grafica). In questo caso l'organizzazione dovrà porre attenzione ai corretti requisiti da applicare in funzione della tipologia dell'aeromobile su cui è autorizzata ad operare e del suo impiego.
- ingloba, aggiorna e riorganizza i precedenti requisiti per il rilascio e il mantenimento delle approvazioni secondo la precedente Parte M Capitolo F e Capitolo G (senza introdurre requisiti per il **Management System**) applicabili a **NCMPA NoLAC**.

Tale approvazione sostituisce le precedenti approvazioni secondo la Parte M/F, parte delle approvazioni secondo la Parte M/G che non hanno obbligo di ottenimento della approvazione secondo **Parte CAMO** (vedi anche paragrafo 4.3), e potenzialmente (a richiesta per quelle che operano solo su **NCMPA NoLAC**) alcune approvazioni secondo la Parte 145.

4.3. La struttura modificata del Regolamento (UE) n.1321/2014 introduce una nuova organizzazione certificata: la **CAMO** in accordo all'Allegato Vc. L'Allegato Vc:

- stabilisce le condizioni per il rilascio e il mantenimento delle approvazioni di organizzazioni per la gestione dell'aeronavigabilità continua dei CMPA o dei **LAC**.
- ingloba, aggiorna e riorganizza i precedenti requisiti per il rilascio e il mantenimento delle approvazioni secondo la Parte M/G, introducendo le previsioni per il **Management System**, comprendente l'SMS.
- consente alle imprese approvate **Parte CAMO** di gestire, su base volontaria, la aeronavigabilità continua di aeromobili **NCMPA NoLAC**. In questo caso l'Impresa si troverà a gestire aeromobili per i quali sono applicabili i requisiti tecnici contenuti nella **Parte ML insieme** ad aeromobili per i quali sono applicabili i requisiti tecnici contenuti nella Parte M (vedi schemi in allegato per una visualizzazione grafica). L'Impresa dovrà porre attenzione ai corretti requisiti da applicare in funzione della tipologia dell'aeromobile su cui è autorizzata ad operare e del suo impiego.

Tale approvazione sostituisce le precedenti approvazioni secondo la Parte M/G che transiteranno verso la **Parte CAMO** obbligatoriamente quando abilitate per CMPA o **LAC**, ovvero negli altri casi anche verso l'approvazione secondo la **Parte CAO** (vedi anche paragrafo 4.2).

4.4. Commercial ATO e Commercial DTO: è stata introdotta la "**GM1 ML.A.201(e) Responsibilities**" che fornisce alcuni esempi di aeromobili non considerati come operati da Commercial ATO e/o Commercial DTO.

5. FASE DI TRANSIZIONE

- 5.1. In virtù dell'introduzione delle nuove tipologie di organizzazioni certificate le pre-esistenti approvazioni in accordo alla Parte M Capitoli F e G dovranno "transitare" verso una nuova approvazione in accordo, come applicabile, alle **Parte CAO** o alla **Parte CAMO**. Il termine ultimo per la transizione è fissato al **24 settembre 2021**. Dopo tale data le approvazioni rilasciate in accordo al capitolo F e al capitolo G della Parte M non saranno più valide.
- 5.2. Tra il **24 marzo 2020** e il **24 settembre 2021** le organizzazioni approvate in accordo alla Parte M Capitoli F e G potranno continuare ad operare con la attuale certificazione (previo adeguamento alle modifiche introdotte per i requisiti pertinenti al tipo di approvazione posseduta) in attesa della "transizione" alle nuove tipologie di organizzazione.
- 5.3. EASA ha reso disponibile una guida "**GUIDE FOR TRANSITION TO PART-CAO and PART-CAMO**" di supporto per la gestione di tale "transizione" scaricabile nella [FAQ n.108380](#) sul sito EASA. Tale guida non è di carattere obbligatorio per le Autorità Nazionali.

- 5.4. La normativa consente ad ENAC, fino al 24 settembre 2020, di rilasciare ancora approvazioni in accordo al Capitolo F e al Capitolo G della Parte M. Tuttavia tali certificazioni dovranno comunque “transitare” verso una delle nuove approvazioni entro il **24 settembre 2021**, pena la decadenza del certificato.
- 5.5. Le organizzazioni certificate in accordo alla Parte M Capitolo G che gestiscono CMPA o **LAC** sono obbligate a ottenere un’approvazione in accordo alla **Parte CAMO**. Negli altri casi possono scegliere, per motivi di opportunità, se passare alla **Parte CAMO** o alla **Parte CAO** con privilegio della *Gestione dell’aeronavigabilità continua*.
- 5.6. Il processo di conversione, per le organizzazioni approvate in accordo alla Parte M Capitolo G, non ha impatto sulla condizione di *permanenza in ambiente controllato* degli aeromobili che esse gestiscono (vedi M.A.901(b)(1) e/o ML.A.901(c)(1)).
- 5.7. Le organizzazioni certificate in accordo alla Parte M Capitolo F passeranno ad una approvazione in accordo alla **Parte CAO** con privilegio della *Manutenzione*, salvo che non decidano di passare alla Parte 145 con conseguente adeguamento al Quality System e, in futuro, al **Management System** con l’introduzione dell’SMS.
- 5.8. La transizione verso la **Parte CAO** è possibile anche per le organizzazioni certificate in accordo alla Parte 145 che operano su **NCMPA NoLAC**. In questo caso il passaggio non è obbligatorio ed è dettato da motivi di opportunità sulla base di valutazioni dell’Impresa stessa. È da tenere in considerazione che la Parte 145 rimane comunque *obbligatoria* per deliberare la manutenzione su **LAC** e CMPA.
- 5.9. Le domande di transizione alla nuova approvazione secondo **Parte CAMO** o **Parte CAO** vanno presentate al più presto utilizzando il modello reso disponibile nella pagina del sito internet ENAC dedicata a tale processo.

6. SITO INTERNET ENAC

- 6.1. La sezione [Gestione della Navigabilità Continua](#) degli aeromobili pubblicata sul sito internet ENAC è in continua evoluzione per adeguare i contenuti alla nuova regolamentazione, fornendo al contempo la documentazione e la modulistica necessaria. Per domande specifiche vedere il successivo paragrafo 8.
- 6.2. Le Linee Guida generiche emesse da ENAC potranno essere riviste per verificare la necessità di rimuovere dalla loro applicabilità ai **Light Aircraft** cui si applicano i requisiti della **Parte ML**.

7. AZIONI A CARICO DELLE IMPRESE, DEI PROPRIETARI/OPERATORI E DEL PERSONALE TECNICO

- 7.1. AEROMOBILI RAGGRUPPAMENTO **Light Aircraft NoLAC**:
- Si applica la **Parte ML** dove sono stati spostati i requisiti applicabili e sono state apportate le più significative modifiche.
 - La **Parte ML** è *l’unica opzione* per questa categoria di aeromobili.
 - Tuttavia, nel caso in cui siano impiegati da un **Vettore Aereo** anche a questi si applica la Parte M e ci si deve attenere a quanto indicato nel successivo paragrafo 7.2 (vedi schemi in allegato per una visualizzazione grafica).
- a) **RESPONSABILITÀ**:
- Il paragrafo ML.A.201 riporta i requisiti per l’attribuzione delle responsabilità per la gestione della Navigabilità continua dei **Light Aircraft NoLAC**
- b) **PROGRAMMA DI MANUTENZIONE (PDM)**:
- Il paragrafo ML.A.302 riporta i requisiti per lo sviluppo, l’approvazione e la gestione del PDM
 - I casi in cui è possibile fare la dichiarazione sono riportati nel paragrafo ML.A.302(b)
 - I paragrafi ML.A.302(e) e ML.A.302(f) descrivono una nuova opzione per la quale il PDM non debba essere né sviluppato né approvato/dichiarato

- ENAC non sarà più coinvolto nell'approvazione dei programmi di manutenzione
- Il PdM in vigore approvato secondo le precedenti previsioni normative continua ad essere valido. Va, tuttavia, adeguato alle nuove previsioni normative alla prima occasione di modifica e comunque non oltre la review annuale
- Per le informazioni aggiornate si rimanda alle pagine sulla Gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili pubblicate sul sito internet ENAC (vedi paragrafo 6)

c) *AIRWORTHINESS REVIEW*:

- È introdotto un nuovo certificato di revisione dell'aeronavigabilità (ARC - AESA modulo 15c) che può essere rilasciato da ENAC, da un'organizzazione approvata o da titolari di Licenza Parte 66 indipendenti con adeguata autorizzazione rilasciata dalla Autorità competente per la licenza
- L'ARC in vigore emesso nel rispetto delle precedenti previsioni regolamentari rimane in vigore fino alla data in cui va riemesso o esteso di validità (solo modulo 15a o 15b). Dopo tale data:
 - a) nel caso di scadenza con nuova emissione di ARC, andrà eseguita una nuova Airworthiness Review ed emesso il nuovo modulo 15c issue 3 con le modalità previste dalla **Part ML**
 - b) nel caso di estensione, andrà emesso il nuovo modulo 15c issue 3 senza eseguire la Airworthiness Review ed andranno copiati sul nuovo modulo i dati esistenti nel precedente modulo (non è necessario firmare nuovamente le sezioni già emesse). Il precedente modulo andrà allegato al nuovo, fino alla definitiva sostituzione.

- Per le informazioni aggiornate si rimanda alle pagine sulla Gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili pubblicate sul sito internet ENAC (vedi paragrafo 6).

7.2. ALTRI AEROMOBILI:

- Per la gestione della Navigabilità Continua dei **LAC**, dei CMPA e degli **NCMPA diversi da Light Aircraft**, continua ad essere applicabile la Parte M nella versione aggiornata dalle ultime variazioni.
- Per le informazioni aggiornate si rimanda alle pagine sulla Gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili pubblicate sul sito internet ENAC (vedi paragrafo 6).

7.3. ORGANIZZAZIONI APPROVATE PART M-G:

- Il Capitolo B delle sezioni A della **Parte ML** e della Parte M identificano le casistiche in cui è obbligatorio o opzionale utilizzare una **Part CAMO** o una **Part CAO** per la gestione dell'aeronavigabilità (vedi schemi in allegato per una visualizzazione grafica).
- L'Impresa deve adeguare le procedure e l'organizzazione interna per rispondere alle modifiche dei requisiti applicabili.

a) *TRANSIZIONE*:

- Le organizzazioni che gestiscono **LAC** o CMPA sono obbligate a ottenere un'approvazione in accordo alla **Parte CAMO**. Negli *altri casi* possono scegliere, per motivi di opportunità, se passare alla **Parte CAMO** o alla **Parte CAO** con privilegio della *Gestione dell'aeronavigabilità continua*
- L'organizzazione, nel tempo necessario ma comunque entro il **24 settembre 2021**, deve predisporre la documentazione necessaria per transitare alla nuova certificazione identificata, secondo le indicazioni del precedente paragrafo 5.9
- L'approvazione secondo Parte M/G rimane *valida* fino a transizione completata, ma comunque non oltre il **24 settembre 2021**

- Per le informazioni aggiornate si rimanda alle pagine sulla Gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili pubblicate sul sito internet ENAC (vedi paragrafo 6).

7.4. ORGANIZZAZIONI APPROVATE PART M-F:

- Il Capitolo B delle sezioni A della **Parte ML** e della Parte M identificano le casistiche in cui è obbligatorio o opzionale utilizzare una **Part CAO** o una Part 145 per l'esecuzione della manutenzione (vedi schemi in allegato per una visualizzazione grafica).
- L'Impresa deve adeguare le procedure e l'organizzazione interna per rispondere alle modifiche dei requisiti applicabili.

- A far data dal **24 marzo 2020**, è *revocato* il privilegio di sviluppare programmi di manutenzione per aeromobili ELA2 non impiegati da **Vettori Aerei**.
- a) **TRANSIZIONE:**
 - Le organizzazioni transiteranno verso una approvazione in accordo alla **Parte CAO** con privilegio della *Manutenzione*, salvo che non decidano di passare alla Parte 145 con conseguente adeguamento al Quality System e, in futuro, al **Management System** con l'introduzione dell'SMS.
 - L'organizzazione, nel tempo necessario ma comunque entro il **24 settembre 2021**, deve predisporre la documentazione necessaria per transitare alla nuova certificazione identificata, secondo le indicazioni del precedente paragrafo 5.9
 - L'approvazione secondo Parte M/F rimane *valida* fino a transizione completata, ma comunque non oltre il **24 settembre 2021**
- Per le informazioni aggiornate si rimanda alle pagine sulla Gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili pubblicate sul sito internet ENAC (vedi paragrafo 6).

7.5. TITOLARI DI LMA:

- La **Parte ML** introduce un'autorizzazione per il Certifying Staff Indipendente che consente ai titolari di licenza secondo Parte 66 di effettuare la revisione dell'aeronavigabilità e di rilasciare l'ARC congiuntamente all'ispezione annuale per i **Light Aircraft**.
- Per i titolari di CIT ENAC questa tipologia di autorizzazione non è al momento rilasciabile, in virtù dei requisiti del R. T. ENAC. Tuttavia, entro il 30 settembre 2020 terminerà il processo di conversione dei CIT per alianti e palloni e verrà meno la necessità di modificare il RT ENAC.
- Sono decadute, a far data dal 24/03/2020, le autorizzazioni M.A.901(g) rilasciate da ENAC al personale in possesso di LMA per effettuare la revisione della aeronavigabilità su aeromobili ELA1 non impiegati in operazioni commerciali. Tuttavia ad oggi non risultano essere state rilasciate da ENAC tali autorizzazioni.
- Per le informazioni aggiornate si rimanda alle pagine sulla Gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili pubblicate sul sito internet ENAC (vedi paragrafo 6).

7.6. ORGANIZZAZIONI APPROVATE PART 145:

- Il Capitolo B delle sezioni A della **Parte ML** e della Parte M identificano le casistiche in cui è obbligatorio o opzionale utilizzare una Part 145 per l'esecuzione della manutenzione (vedi schemi in allegato per una visualizzazione grafica).
- l'Impresa deve adeguare le procedure e l'organizzazione interna per rispondere alle modifiche dei requisiti applicabili.
- A far data dal **24 marzo 2020**, è *revocato* il privilegio di sviluppare programmi di manutenzione per aeromobili ELA2 non impiegati da **Vettori Aerei**.
- a) **TRANSIZIONE:**
 - La transizione verso la **Parte CAO** è possibile anche per le organizzazioni certificate in accordo alla Parte 145 che operano su **NCMPA NoLAC**. In questo caso il passaggio non è obbligatorio ed è dettato da motivi di opportunità sulla base di valutazioni dell'Impresa stessa.
 - La Parte 145 rimane comunque *obbligatoria* per deliberare la manutenzione su **LAC** e **CMPA**
 - L'organizzazione, nel tempo necessario e senza limiti temporali, predisponde la documentazione necessaria per transitare alla nuova certificazione identificata, secondo le indicazioni del precedente paragrafo 5.9
 - l'approvazione secondo Parte 145 *continua* a rimanere valida, a meno che l'organizzazione non decida di restituirla
- Per le informazioni aggiornate si rimanda alle pagine sulla Gestione dell'aeronavigabilità continua degli aeromobili pubblicate sul sito internet ENAC (vedi paragrafo 6).

8. DOMANDE

Domande sull'argomento della presente NI possono essere inviate all'indirizzo e-mail: navigabilita@enac.gov.it

9. VALIDITÀ

Le indicazioni della presente NI decorrono dalla data della sua pubblicazione sul sito dell'ENAC, con le modalità sopra indicate.

Questa Nota Informativa rimane in vigore, salvo diverso avviso.

Il Direttore Regolazione Navigabilità
Ing. Carmela TRIPALDI
*(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)*

SCHEMI – NUOVA STRUTTURA DI GESTIONE DELLA AERONAVIGABILITÀ CONTINUA

È stata introdotta la “GM Article 3 Continuing airworthiness requirements and Approvals for organisations involved in the continuing airworthiness” che fornisce una tabella riassuntiva dell’applicabilità degli Annessi in relazione ai requisiti di aeronavigabilità e alle organizzazioni coinvolte.

Di seguito vengono proposte le due chiavi di lettura dello schema presente nella GM al fine di renderne chiaro il messaggio.

	Operatori diversi da Vettore Aereo						Vettore Aereo	
	Attività non commerciali			Attività commerciali			NCMPA	CMPA
	NCMPA		CMPA	NCMPA		CMPA		
	Light Aircraft	Non-Light		Light Aircraft	Non-Light			
Parte M (Annesso I)		Parte M obbligatoria			Parte M obbligatoria			
Parte ML (Annesso Vb)	Parte ML obbligatoria			Parte ML obbligatoria				

Figura 1 - Separazione requisiti **Light Aircraft** – ALTRI AEROMOBILI

	Operatori diversi da Vettore Aereo						Vettore Aereo	
	Attività non commerciali			Attività commerciali			NCMPA	CMPA
	NCMPA		CMPA	NCMPA		CMPA		
	Light Aircraft	Non-Light		Light Aircraft	Non-Light			
Parte CAMO (Annesso Vc)	Gestione del proprietario oppure CAO-CAM oppure CAMO		Parte CAMO obbligatoria	CAO-CAM oppure CAMO		Parte CAMO obbligatoria		
Parte CAO (Annesso Vd)			Gestione Aeronavigabilità (CAO-CAM)					
	Pilot-owner e/o CS indep. oppure CAO-M			CAO-M oppure Parte 145				

Figura 2 - Casistiche per la Gestione della Navigabilità continua