

Maintenance Annex Guidance (MAG)

MAG change 8 del 19 novembre 2020

LE PRINCIPALI VARIAZIONI INTRODOTTE E ALTRE INFORMAZIONI CORRELATE AL MAG

DISCLAIMER: Il presente documento è stato sviluppato per supportare le imprese interessate nell'implementazione del Change 8 al MAG e descrive i punti salienti delle principali modifiche introdotte nelle sezioni A e C di interesse delle imprese AMO con sede nell'UE che vogliono ottenere o mantenere una approvazione FAA accordata nell'ambito dei criteri e requisiti stabiliti nel BASA/MAG tra Unione Europea (UE) e Stati Uniti di America (USA). Tale elenco non è da considerarsi comunque esaustivo: resta infatti piena responsabilità delle imprese interessate assicurare di aver analizzato tutte le variazioni introdotte dal Change 8, e implementato come necessario quelle applicabili alla propria realtà. Il documento riassume inoltre alcune ulteriori correlate informazioni / chiarimenti su problematiche connesse ai recenti "accadimenti" nello scenario internazionale (ad es. Brexit) o emerse, negli ultimi tempi, dall'attuazione del BASA-MAG e dall'analisi periodica e al monitoraggio su di essa effettuati a livello dei Board di coordinamento e decisionali previsti nel BASA/MAG.

1. Modifiche introdotte dal Change 8

a. Variazioni a seguito della cancellazione dell'elenco dell'appendice 2 dell'allegato 2 dell'accordo e relativo meccanismo per i nuovi entranti

A seguito della Decisione n. 0012 del Bilateral Oversight Board (BOB) del 19 Novembre 2020 con la quale si è decisa la cancellazione dell'Appendice 2 dell'allegato 2 dell'accordo BASA UE-USA, quest'ultimo è ora applicabile a tutti gli Stati membri dell'UE, senza esclusioni, e la loro Airworthiness Authority (AA) (o National Competent Authority (NCA)), definita genericamente agente tecnico, è considerata qualificata per gli scopi dell'accordo. *L'Appendice 2 dell'allegato 2 dell'accordo ora cancellata elencava solo un numero ristretto di agenti tecnici degli Stati membri (SM) dell'UE considerati qualificati per gli scopi dell'accordo, limitando quindi l'applicabilità dell'accordo ai soli territori degli SM di cui i suddetti agenti tecnici sono la NCA.*

NOTA1: Islanda, Svizzera, Norvegia e Liechtenstein, sono Stati membri dell'EASA e membri del consiglio di amministrazione dell'EASA, ma non sono Stati membri dell'Unione europea e quindi ad essi non si applica tale accordo. Tali Stati devono pertanto sottoscrivere accordi bilaterali separati con gli Stati Uniti d'America.

Pertanto tutti i riferimenti all'appendice 2 dell'allegato 2 dell'accordo sono stati rimossi dalla MAG Change 8. Ad esempio, l'elenco di NCA dell'appendice 1 sezione A del MAG è stato rimosso.

Parallelamente è stato però creato un "meccanismo per nuovi entranti" per le AA che non hanno precedentemente esercitato attività di certificazione e supervisione per conto della FAA in conformità con l'Allegato 2 al BASA. La procedura è spiegata al § 3 della sezione A,

"PROCEDURE PER AGGIUNGERE E SOSPENDERE L'ACCETTAZIONE DEI RISULTATI DELLE VERIFICHE DI CONFORMITÀ E DELLE APPROVAZIONI", e una nuova Appendice 9 "Questionario relativo alla valutazione della conformità di un'AA all'allegato 2 dell'Accordo" è stata introdotta nella Sezione A. In tale appendice è contenuto un questionario dedicato da compilare in tali evenienze.

NOTA 2: Nel rispetto del principio di reciprocità è stata creata una procedura simile per i Flight Standard Office (FSO) che non hanno precedentemente effettuato attività di certificazione e supervisione per conto dell'EASA in accordo all'allegato 2 dell'Accordo, ovvero la "Procedura per l'aggiungere un'autorità di sorveglianza iniziale dell'EASA a un FSO" nel §3.2 della sezione A del MAG.

b. Introduzione, nel MAG, di EASA come Autorità competente

Ai sensi dell'art. 64 del Regolamento (UE) 2018/1139, l'EASA può ora agire, su richiesta di uno Stato membro, come sua autorità competente per i compiti contemplati nella richiesta: il MAG è stato quindi rivisto al fine di non limitarsi più, quando applicabile, a fare riferimento solo alle AA come autorità competente.

c. Estensione della validità dell'approvazione

Sulla base della pregressa esperienza maturata in varie situazioni (ad es. COVID, chiusura delle sedi FAA), la procedura esistente per consentire in circostanze eccezionali all'EASA di concedere un'estensione (limitata a 60 giorni) della validità dell'approvazione (nel MAG Change 7, presente solo nella Sezione B, punto 6 del capitolo *II Renewal Process. Guidance for Renewal of the EASA Part-145 Approval*), è stata ora inserita anche nella Sezione C del MAG, riposizionandola però nella sezione B §2.6 e nella sezione C, §2.6, relativi al *Renewal Process*.

d. Ulteriori indicazioni per modifiche / emendamenti all'approvazione nella sezione C

A seguito di vari quesiti posti dalle NCA e dei risultati delle visite SIS effettuate dalla FAA/EASA; è stata evidenziata la necessità di chiarire il processo relativo all'aggiunta o alla cancellazione di un tipo di aeromobile / motore nell'ambito di una abilitazione (rating) già riconosciuta all'interno della Certificazione EASA o FAA posseduta dalla impresa AMO certificata. Per la parte relativa alle imprese di manutenzione approvate secondo Parte 145, con sede in uno SM UE e in possesso di approvazione FAA nell'ambito delle previsioni del BASA, questo chiarimento è stato fornito aggiungendo il § 3.1.3 nel capitolo 3 "**Change/Amendment to the approval**" della sezione C del MAG, nel quale si specifica che la notifica di queste variazioni avviene trasmettendo all'IFO FAA il SAS vital information (SAS VI) form accompagnato dall'EASA Form 3 UE e il relativo scope of approval .

In particolare nel MAG Sezione C Capitolo 3 "*Change/Amendment to the approval*" è stato aggiunto il seguente paragrafo (...)

3.1.3 The addition or deletion of an aircraft/engine type **under an existing EASA or FAA Rating** doesn't require submittal of a FAA 8310-3. The procedure is as follows:
(L'aggiunta o la cancellazione di un tipo di aeromobile o di motore nell'ambito di una abilitazione già riconosciuta nella Certificazione EASA o FAA già posseduta non richiede la presentazione di un FAA Form 8310-3, La procedura è la seguente:)

3.1.3.1 The AA shall inform the FAA IFO via E-Mail and attach the revised EASA Form 3 (including scope of approval), and a new SAS vital information form.
(L'Autorità di Aeronavigabilità informa l'IFO FAA via email e include l'EASA Form 3

revisionato (incluse le condizioni dell'approvazione) , e un nuovo SAS vital information form)

- 3.1.3.2 The FAA shall process the amendment to OpSpecs paragraph A003 without the need for additional documentation (e.g. FAA Form 8310-3). The FAA may request additional information from the AA before proceeding. *(La FAA processa la modifica al paragrafo A003 delle OpSpec senza la necessità di documentazione aggiuntiva (ad esempio, modulo FAA 8310-3). La FAA può richiedere ulteriori informazioni all'Autorità di Aeronavigabilità prima di procedere)*

Per notificare a FAA le altre modifiche per le quali il MAG non richiede la presentazione della domanda Form FAA 8310-3, si usa il SAS VI inviandolo a FAA IFO via E-Mail e allegando come necessario EASA Form 3 (including scope of approval) e/o gli estratti nel MOE relativi alla variazione interessata (ad es. i pertinenti capitoli della Parte 1).

NOTA 3: Nel paragrafo 9.0 *ADDITIONAL OPERATING LOCATIONS* della Appendice 1 *Guidance for FAA Supplement*, la AMO deve indicare come presenterà alla FAA, tramite la NCA, il form FAA 8310-3 compilato (domanda) quando si aggiungono o eliminano line station o basi di manutenzione fisse aggiuntive (modifica alle pagine della OPSpecs A101 e D107 in cui queste località sono elencate). L'aggiunta o la rimozione di una line station o di una base di manutenzione aggiuntiva sono quindi modifiche che rientrano tra quelle che richiedono l'invio di un FAA Form 8310-3.

e. Data della firma / Data di validità / Data di attuazione delle Variazioni al MAG

Fino al Change 7 del MAG sono state utilizzate tre date per definire le tempistiche di attuazione: la data della firma, la data di validità (data di pubblicazione) e la data di attuazione (entrata in vigore). Nel Change 8 è stato concordato un nuovo approccio.

La data della firma ufficiale è utilizzata come punto di partenza per il calcolo del tempo a disposizione dell'industria e delle autorità per attuare le nuove disposizioni.

Poiché c'è ancora incertezza su quanto tempo possa passare dalla firma alla pubblicazione di un change al MAG, il periodo per l'attuazione delle modifiche introdotte da una nuova modifica al MAG è stato portato a 120 giorni dalla data della firma, sia per l'industria che per le autorità.

NOTA 4: La precedente sezione D "Autorità" nel MAG è stata suddivisa in 2 sezioni. La Sezione D per l'entrata in vigore e la sezione E dedicata per le firme della nuova versione del MAG.

Questa modifica ha impatto sulla "procedura di revisione" del supplemento FAA, che dovrà ora prevedere un intervallo di 120 giorni, dalla firma del CHG al MAG (in luogo dei 90 giorni precedentemente previsti), entro il quale si dovranno modificare i contenuti del Supplement e dare attuazione alle modifiche del MAG.

f. Definizioni nel MAG

Fin dall'inizio, nel MAG è stato fornito un elenco completo di definizioni che include quelle che compaiono nel MAG e nella parte esecutiva dell'accordo BASA USA-UE.

Nel corso dei recenti processi di revisione del MAG (Change 8), e di definizione delle *Technical Implementation Procedures – Simulator (TIP-S)* e *Technical Implementation Procedures-Licensing (TIP-L)*, i legali FAA hanno indicato che questi documenti non possono contenere definizioni che appaiono nei documenti di livello superiore. Per contro, i team tecnici della FAA e dell'EASA sono fermamente convinti che l'elenco delle definizioni debba essere completo e disponibile in un unico "posto" a beneficio degli utenti.

Si è quindi trovata la soluzione di compromesso di separare tali definizioni istituendo una nuova appendice (Appendice 10) alla Sezione A del MAG. Nel primo capitolo di tale appendice sono riportate le 9 definizioni proprie del MAG, mentre nel capitolo 2 sono confinate le 14 definizioni presenti nel BASA e che sono ripetute nel MAG. In tal modo, il lettore potrà così trovare tutte le definizioni di interesse in un unico documento.

g. Modifica alla Sezioni C - change/amendment to the approval

Sulla base esperienza maturata sinora nell'applicazione del MAG, si è convenuto di ampliare, da 3 a 10 giorni lavorativi, il tempo a disposizione delle NCA per notificare alla FAA una qualsiasi modifica al corrente Certificato FAA, se diversa da una variazione nelle abilitazioni (ratings), dopo che la stessa è stata inserita nel Certificato di approvazione EASA Form 3 e /o nel correlato Terms of Approval..

La NCA, dopo averne discusso con la FAA, può raccomandare che l'AMO possa continuare a operare come *Repair Station* secondo 14 CFR parte 145 mentre vengono implementate le modifiche in questione.

h. Definizione di Maintenance function

Nel corso delle ispezioni SIS e a seguito di specifiche domande poste dalle NCA, si è deciso di introdurre nell'Appendice 10 la definizione di Maintenance Function:

“Una maintenance function è una fase (o una serie di fasi) nel corso dell'esecuzione della manutenzione, della manutenzione preventiva o di alterazioni.

i. Altre modifiche minori o amministrative

a) Sono stati indicati due differenti indirizzi di posta elettronica che fanno riferimento a due differenti IFO (International Field Office) FAA a cui inviare qualsiasi notifica o documentazione afferente i processi descritti nel MAG:

- 9-AVS-LAX-IFO-MAG@faa.gov del Los Angeles IFO (dedicato alle relazioni con le autorità Francesi, (DGAC), Spagnola (AESA) e Portoghese (ANAC));
- 9-AVS-NYC-IFO@faa.gov for New York IFO per tutte le altre autorità UE

Il Titolo dell'appendice 1 della sezione C relativa al Supplemento FAA al MOE è stato cambiato da “Esempio di Supplement FAA” a “Guida per il Supplement FAA” per chiarire che in essa sono identificati i contenuti che ci si aspetta siano trattati e sviluppati nelle procedure del FAA supplement e che descrivono le reali modalità di funzionamento dell'impresa nell'assicurare la rispondenza al BASA e al MAG.

2. Altre informazioni correlate al MAG: istruzioni, informazioni o scenari contingenti

a. Annual Review / Mid-term review / yearly assessment da parte FAA (informazione)

Al fine di ottemperare a un mandato politico, la FAA ha richiesto la possibilità di inserire nel MAG, per ogni AMO UE approvata FAA nell'ambito delle previsioni del BASA, l'esecuzione di una “valutazione” di metà ciclo per ogni AMO dell'UE da parte delle NCA. Durante le visite del SIS effettuate della FAA del 2019 e del 2020 questa possibilità era già stata anticipata dagli ispettori della FAA e, nella proposta iniziale del MAG 8, FAA aveva presentato una procedura specifica da introdurre nella sezione C con relativo modulo di rapporto. Nel rispetto del principio di reciprocità, EASA ha proposto l'inserimento di una procedura analoga nella sezione B.

Durante il processo di valutazione e definizione del Change 8 e sulla base di approfondimenti legali, la proposta di inserimento di una tale previsione è stata al momento accantonata, ma potrebbe essere riproposta in una successiva modifica al MAG.

b. Tempistiche per la definizione del Piano di Azioni Correttive a seguito ispezione SIS FAA (informazione)

Durante le varie sessioni di debriefing sulle verifiche effettuate nell'ambito del Sampling Inspection System (SIS), FAA ha chiesto che siano assicurati dalle AA/EASA tempi più rapidi per l'invio della proposta di azioni correttive per assicurare che il processo interno di valutazione e approvazione FAA possa concludersi nei 90 gg di tempo, dopo la visita, così come inteso, a loro avviso, nel MAG Sezione A § 4.5.6 menziona un piano di azioni correttive da presentare non oltre 90 giorni (se inviato a ridosso della scadenza dei 90 giorni, la sezione FAA preposta potrebbe non avere il tempo appropriato per rivedere e commentare). EASA ha concordato con questa lettura limitatamente a quanto riguarda il piano di azioni correttive relativo alle non conformità imputabili direttamente alla NAA, pur osservando che la gestione della risoluzione di non conformità (livello 2), derivanti dall'ispezione SIS ma imputabili alle AMO UE, da completarsi entro 90 gg è competenza della AA e non della FAA.

c. BREXIT – sedi approvate per Base e/o Line maintenance, in inglese Base e/o Line Maintenance Stations, in UK (informazione)

1) Applicabilità territoriale dell'Accordo per le Line Maintenance Station (LS)

Il paragrafo 4.3.3 dell'Allegato 2 al BASA, stabilisce che la certificazione FAA rilasciata nell'ambito del BASA EU-US copre le line station aggiuntive che sono sotto la sorveglianza della AA di uno Stato Membro (SM) UE, con la sola eccezione di quelle situate nel territorio degli USA.

Pertanto la certificazione FAA, rilasciata nell'ambito del BASA EU-US, a un'impresa AMO 145 certificata da uno SM UE (di seguito indicata come AMO 145 UE), copre tutte le LS approvate nell'ambito dell'approvazione AMO 145 UE ovunque esse siano situate (incluso il territorio del Regno Unito, che a partire dal 1° gennaio 2021 non è più Stato dell'UE né EASA) purché al di fuori del territorio degli Stati Uniti d'America.

2) Applicabilità territoriale dell'Accordo per le Base Maintenance Station (Manutenzione di Base su aeromobili o Manutenzione di componenti) – fixed maintenance stations

A partire dal 1° gennaio 2021, il Regno Unito non è più Stato dell'UE né EASA, né con esso l'UE ha sottoscritto, al momento, un accordo bilaterale per gli aspetti legati alla manutenzione. Le previsioni del BASA UE-US quindi non si applicano al Regno Unito, come pure gli atti delegati o di esecuzione sviluppati in accordo alle previsioni del Regolamento (UE) 2018/1139.

In conseguenza di ciò, qualsiasi sede manutentiva fissa di una AMO 145 UE situata nei territori del Regno Unito non rientra più, a partire dal 1° gennaio 2021, nell'ambito del BASA UE-USA. Se la sede principale delle attività dell'impresa in questione è nell'UE, tale sede non rientra inoltre nel nuovo BASA UK-USA.

Pertanto, con le informazioni oggi disponibili, l'AMO 145 UE in questione dovrebbe richiedere un'approvazione FAA autonoma (FAA stand-alone approval) per tale sede manutentiva fissa nel Regno Unito.

Per consentire che il processo di rilascio dell'approvazione FAA autonoma possa essere completato, è possibile concordare con FAA una soluzione temporanea transitoria speciale. Questa soluzione può essere attivata caso per caso in stretto coordinamento

tra EASA e FAA. Le imprese AMO 145 approvate ENAC con approvazione FAA sotto BASA UE-US che si trovassero in queste condizioni devono mettersi in contatto con la Direzione Operazioni di riferimento per concordare come procedere.

3) **Accettazione parti provenienti dal Regno Unito**

Al termine del 2020, l'UE ha sottoscritto con il Regno Unito un accordo commerciale e di cooperazione (*Trade and Cooperation Agreement between the EU and the European Atomic Energy Community, of the one Part, and the United Kingdom of Great Britain And Northern Ireland, of the other Part*). Tale accordo contiene, per il settore aeronautico, delle previsioni che garantiscono la continuità nel riconoscimento delle certificazioni solo per la progettazione e la produzione. Non esiste invece alcun accordo tra Regno Unito e UE che copra la manutenzione e la gestione della navigabilità continua. Le imprese con sede nel Regno Unito approvate dal CAA UK, a partire dal 1° gennaio 2021, sono trattate come approvazioni di Paesi Terzi e molte di esse hanno ricevuto le corrispondenti approvazioni EASA (Early Application Process) a copertura AA nazionale del Regno Unito).

Parallelamente è stato negoziato e firmato un BASA tra Regno Unito e Stati Uniti.

Ci sono tre differenti casi da considerare:

Parti nuove

Dal **1° gennaio 2021**, le leggi dell'Unione non sono più applicabili nel Regno Unito.

In base all'accordo di commercio e cooperazione tra il Regno Unito e l'UE pubblicato il 31 dicembre 2020 dalla Commissione Europea e applicabile in via provvisoria dal 1° gennaio 2021 (in particolare nella sezione E dell'Allegato AVSAF-1), l'UE riconosce le approvazioni POA con sede nel Regno Unito (UK) emesse dalla CAA UK (di seguito POA CAA-UK). Pertanto, le POA CAA-UK non hanno bisogno, né sono autorizzate a rilasciare parti con un EASA Form 1 a partire 1° gennaio 2021

(NOTA: qualsiasi EASA Form 1 emesso a partire dal 1 gennaio 2021 da una POA CAA-UK non avrebbe valore legale (sarebbe cioè "nullo") come authorized release certificate.

Per i nuovi prodotti e parti destinati ad essere esportati dal Regno Unito all'UE deve essere utilizzato il CAA Form 1, che fa riferimento all'approvazione POA emessa dal CAA del Regno Unito in accordo alla legge nazionale. Allo stesso modo, FAA ha confermato che anche per loro un tale CAA Form 1 è documento accettabile per le parti nuove sulla base dell'accordo in materia di aeronavigabilità sottoscritto tra UK e USA. Fare riferimento alle FAQ disponibili all'indirizzo: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/brexit#category-production-organisation>.

Parti usate deliberate dopo il 1° gennaio 2021

Poiché non esiste un accordo in vigore tra l'UE e il Regno Unito che copra la manutenzione, le imprese di manutenzione approvate secondo Parte 145 con sede nel Regno Unito, approvate precedentemente al 1 gennaio 2021 dal CAA UK (di seguito AMO145 CAA-UK), a partire da quest'ultima data sono trattate come approvazioni di Paesi terzi e molte di esse hanno già ricevuto approvazioni EASA secondo il processo *Early Applications* (in aggiunta alla loro approvazione nazionale rilasciata dal CAA UK). Le AMO145 CAA-UK con certificazione EASA pertanto possono rilasciare, a partire dal 1° gennaio 2021, l'EASA Form 1 in aggiunta al CAA Form 1 nazionale del Regno Unito. Questo EASA Form 1 è accettabile in base ai termini dell'accordo UE-USA per il montaggio su un aeromobile registrato nell'UE o su un componente da installare su di esso.

L'elenco delle organizzazioni approvate dall'EASA con sede nel Regno Unito è disponibile all'indirizzo:

https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/LIST_PART145_UK_APPROVALS_210101.pdf

Dopo il **31 dicembre 2020**, la AMO145 CAA-UK deve possedere un'approvazione secondo Parte 145 emessa da EASA per poter continuare a rilasciare un "EASA Form 1" per componenti/parti che devono essere installati su un aeromobile registrato in uno Stato membro dell'EASA (vedi <https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/brexit#category-aircraft-maintenance-and-continuing-airworthiness>).

Parti usate deliberate a partire dal **1° gennaio 2021** da AMO145 CAA-UK non in possesso di approvazione rilasciata da EASA (e quindi accompagnate solo da un CAA Form 1 con inclusa o meno una dichiarazione di rilascio in servizio valida negli USA, rilasciata ai sensi del BASA USA-Regno Unito) non sono accettabili per essere installate su un aeromobile registrato negli SM EASA o su un assieme superiore da riammettere in servizio ai sensi dei requisiti UE.

Parti usate deliberate prima del 1° gennaio 2021

Tali componenti da identificare singolarmente per i quali una AMO145 CAA-UK ha rilasciato un "EASA Form 1" e li ha immessi nel mercato prima del 1° gennaio 2021, possono continuare a essere utilizzati e installati su un aeromobile registrato in uno Stato membro dell'UE o EASA (salvo diversa decisione stabilita esplicitamente dallo specifico Stato) anche dopo tale data, a meno che la parte o altro componente non sia stato danneggiato o non conservato in conformità con i requisiti di sicurezza in vigore e stabiliti nell'UE. Ciò è previsto dall'articolo 41 dell'accordo di recesso UE-Regno Unito (https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/eu-uk-withdrawal-agreement_en).

Si ricorda che un "EASA Form 1" è solo una dichiarazione di aeronavigabilità al momento del suo rilascio e, come indicato nell'appendice II della parte M del regolamento (UE) n. 1321/2014, l'"EASA Form 1" non costituisce *"...approvazione per l'installazione dell'item su un determinato aeromobile, motore o elica, ma serve all'utilizzatore finale a stabilire il suo status di approvazione di aeronavigabilità"*. È quindi responsabilità ultima dell'utente o dell'installatore assumere questa decisione.

d. Liability Letter (Lettera sulla Responsabilità)

In caso di cambio della proprietà in una AMO 145 UE certificata in uno SM nell'ambito del BASA/MAG EU-US, con associato o meno un cambio di denominazione, è emerso che FAA possa richiedere al nuovo proprietario di firmare ed inviare una Liability Letter (lettera di responsabilità) nel caso in cui la subentrante proprietà voglia mantenere per il certificato FAA la precedente numerazione.

È stato chiarito dalla FAA che, nel caso in cui si voglia mantenere la numerazione della precedente certificazione, questa Liability Letter è richiesta da FAA per assicurarsi che la nuova proprietà sia consapevole che l'autorità statunitense potrebbe, in caso di indagine, dover rilasciare, nell'ambito del Freedom of Information Act (FOIA), alcune informazioni riguardanti questo numero di approvazione che potrebbero essere datate prima del cambio di proprietà e, quindi, ci potrebbe essere la possibilità che il richiedente nell'ambito del FOIA possa ritenere responsabile la nuova proprietà per gli eventi cui quell'informazione in questione si riferisce.

Per evitare disuniforme applicazione di questi concetti tra i vari PMI FAA coinvolti, FAA emetterà, una volta definiti e concordati i contenuti, una comunicazione ufficiale, associando anche un template di questa Liability Letter. In attesa di tale comunicazione, EASA ha anticipato, a puro titolo indicativo, che in questa comunicazione potrebbe essere affermato che:

“Quando si verifica un cambio di proprietà, ci sono due opzioni per la selezione della numerazione della certificazione quale Repair Station FAA. Queste due opzioni sono:

- 1. richiedere che sia assegnato un nuovo numero del certificato;*
- 2. richiedere di conservare per l'approvazione il numero di certificato corrente*

Le possibili conseguenze sono le seguenti:

- a. Se si sceglie di modificare il numero del certificato (opzione 1), il nuovo certificato FAA mostrerà la data del cambio di nome come "data di certificazione originale". FAA non associerà il nuovo numero di certificato ad alcuna richiesta, da parte di terzi, di fornitura di informazioni ai sensi del Freedom of Information Act (FOIA) riguardante la certificazione con differente numerazione, in essere antecedentemente al cambio di proprietà.*
- b. Se si sceglie di mantenere il numero di certificato corrente (opzione 2), il certificato FAA manterrà la data di certificazione originale. Se è presentata una successiva richiesta FOIA, esiste la possibilità che la FAA sia tenuta a condividere con la terza parte richiedente le informazioni associate a quella numerazione relative a date antecedenti il cambio di proprietà. In alcuni casi, a seconda dello scopo della richiesta FOIA, esiste la possibilità che il nuovo proprietario della Repair Station possa essere considerato, dal richiedente FOIA, responsabile dell'attività effettuate precedentemente al cambio di proprietà con il numero di certificato che si è richiesto di mantenere.*

È importante che i nuovi proprietari siano consapevoli di questa possibilità.”

e. Triple Release

Durante l'ultimo incontro del Joint Maintenance Coordination Board (JMCB) EASA / FAA, è stata discussa la questione del "Triple Release" e dei documenti specifici per l'accettabilità dei componenti in base ad altri BASA sottoscritti dagli USA. sono state sollevate molte domande al riguardo (anche da Aeronautical Repair Station Association ARSA). Inoltre, durante le visite del SIS sono state fornite diverse interpretazioni.

Il MAG Change 7 ha introdotto modifiche nei paragrafi relativi all'accettabilità di componenti / parti - in particolare quelle per i componenti usati. Ciò ha generato una serie di domande (anche dalla Aeronautical Repair Station Association ARSA) perché i riferimenti precedentemente forniti in merito all'accettabilità delle parti provenienti da altri ambienti regolamentari (ad es. TCCA) erano stati rimossi. Le modifiche a questi paragrafi (nella sezione B e nella sezione C del MAG) sono state introdotte solo per ridurre la complessità dalla guida limitando le informazioni fornite all'Accordo applicabile.

Ciò garantirebbe inoltre che le linee guida pubblicate non siano influenzate da modifiche introdotte in altri accordi o dalla conclusione di nuovi accordi. Di conseguenza è stato deciso di rimuovere qualsiasi riferimento ad altri accordi bilaterali (come TCCA) in tutti i MAG (EASA-FAA, EASA-TCCA, EASA-ANAC) e di inserire un riferimento generico ad "altri bilaterali" e, come applicabile, ad es. alla FAA AC 20-62, alla AC 571-024 e/o a una tabella pubblicata sul sito web dell'EASA. Tuttavia l'accettazione dei componenti usati non è stata influenzata da queste modifiche.

1. Emissione del "Triple Release":

Il certificato "Triple Release" può essere emesso solo da una AMO approvata in accordo alla Parte 145 situata negli Stati membri dell'UE (AMO 145 UE). Queste AMO possono utilizzare l'EASA Form 1 per dichiarare la conformità a 3 sistemi normativi in un unico modello, da cui l'espressione "triple release", aggiungendo sull'EASA Form 1 il loro numero di approvazione canadese e la dichiarazione FAA di Return to Service con il numero di approvazione del Certificato FAR 145.

Le procedure di implementazione relative alla manutenzione FAA-TCCA (MIP) riconoscono reciprocamente i certificati di rilascio in servizio per i componenti previsti nei rispettivi sistemi regolamentari senza alcuna condizione aggiuntiva (l'accordo tra gli Stati Uniti e il Canada garantisce il mutuo riconoscimento reciproco). Pertanto i Form FAA (8130-3) / TCCA (Form One) di tipo "dual release" non sono necessari. Questo è il motivo per cui non esiste un "Triple Release" su un modulo FAA 8130-3 da ditta di manutenzione con sede negli Stati Uniti o su un modulo TCCA Form One da una AMO con sede in Canada, quando queste AMO sono approvate o riconosciute nell'ambito dei tre BASA (es. FAA / EASA e FAA / TCCA ovvero TCCA / EASA e FAA / TCCA). Su questi due moduli è quindi possibile solo il "dual release" (FAA / EASA o TCCA / EASA) che però certifica anche che questa parte/ può essere utilizzata in tutti e tre i sistemi normativi.

2. "Triple Release" e titolo all'installazione (Eligibility) dei componenti usati / Componenti accettabili sulla base di vari BASA.

Per una AMO 145 EU, i documenti di rilascio in servizio ritenuti accettabili per l'installazione del componente su un aeromobile o su un assieme superiore, e il successivo rilascio della manutenzione su quest'ultimi, ai sensi dell'allegato II (Parte 145) al regolamento 1321/2014, in cui tali componenti sono installati, sono elencati nel sito web dell'EASA al seguente indirizzo: <https://www.easa.europa.eu/faq/66700> (la tabella raggiungibile da questo indirizzo indica che l'EASA Form 1 *triple release* (EASA / FAA / TCCA) è accettabile). Questo collegamento è richiamato nella sezione B EASA / FAA MAG e nella sezione B EASA / TCCA MAG.

Per le AMO CAR 573 con sede in Canada, sono accettabili i componenti usati che hanno ricevuto un "Triple Release" su un EASA Form 1. L'accettabilità per i componenti usati al di fuori della giurisdizione dell'accordo TCCA / EASA è indicata nella circolare AC 571-024.

Per le AMO CFR Part 145 con sede negli Stati Uniti, i componenti accettabili basati su disposizioni di altri accordi bilaterali (diversi da EASA / FAA) possono essere trovati nella FAA AC 20-62.

Nota: è stata sollevata una domanda in merito all'accettazione di un componente con TCCA Form One *dual release* (TCCA / EASA) per l'installazione da parte di un EU AMO su un motore da rilasciare con EASA Form 1 *dual release* (EASA / FAA) e infine installato su un aeromobile registrato con marche N. Dopo aver consultato la FAA e considerato il summenzionato MIP tra TCCA e FAA, e la AC FAA; è stato convenuto che un *dual release* TCCA / EASA sarebbe accettabile su un aeromobile con Marche N. Tuttavia, la AMO CAR 573 o la AMO che ha eseguito il lavoro sulla parte/componente in questione dovrebbe verificare che questa parte risulti conforme ai requisiti delle AD FAA applicabili.

f. Limitazione per FAA Memorandum per deviazioni alle procedure del MAG per rinnovo e modifica durante il COVID 19

Il memorandum FAA relativo alle deviazioni consentite alle procedure del MAG per il rinnovo e la modifica delle approvazioni durante il COVID 19 considera accettabile l'effettuazione di un desktop audit anziché un audit in loco, a condizione che sia stato eseguito almeno un audit in loco durante l'intero periodo di sorveglianza.

Poiché questo memorandum è già stato prorogato due volte, alcune NAA hanno segnalato la situazione in cui, a causa del mantenimento delle restrizioni ai viaggi, non sarebbe stato possibile eseguire alcun audit in loco durante l'intero periodo prima del

rinnovo.

La FAA ritiene che questa situazione potrebbe essere risolta mediante l'uso di ispezioni a distanza utilizzando specifiche attrezzature o metodologie video e di comunicazione interattiva (chiamate anche Video and Communication Technology o VCT come descritto nel Memorandum FAA del 22 aprile 2020).

Una comunicazione formale specifica al riguardo sarà inviata a tutte le NAA per confermare queste informazioni e fornire indicazioni di dettaglio.

g. Chiarimenti su requisiti di addestramento per il release (return) to service

Il paragrafo 18 e) 2 dell'Appendice 1 alla sezione B del MAG change 7 è stato rivisto (ora, nel change 8, paragrafo 18.5.2) per sottolineare la necessità che le AMO con sede negli USA, approvate da EASA nell'ambito del BASA EU-US e che forniscono servizi di manutenzione di linea, concordino con gli operatori EASA loro clienti, i requisiti di formazione per il personale della AMO con sede negli USA autorizzato al *release or return to service* dell'aeromobile presso le loro sedi approvate.

Di seguito si evidenzia, in corsivo, il testo modificato nel paragrafo 18 e) 2 (ora 18.5.2) di cui tener conto nella definizione e verifiche dei documenti interessati in linea con gli standard EU

Paragrafo 18.e)(2) dell'Appendice 1 alla sezione B del MAG change 7 :

“All line stations exercising the privileges of the EASA Part-145 approval must be listed in the EASA supplement together with associated operator, aircraft type, location, and contract specifying the scope of work for that particular operator. *This contract shall also contain the mutually agreed training requirements (between each individual operator and the repair station) for the certifying staff that will perform the approval for return to service* “

Paragrafo 18.5.2 dell'Appendice 1 alla sezione B del MAG change 8:

“All line stations exercising the privileges of the EASA Part-145 approval must be listed in the EASA Supplement together with associated operator, aircraft type, location, and contract specifying the scope of work for that particular operator. *This contract must also contain the mutually agreed training requirements (between each individual operator and the repair station) for the certifying staff that will perform the approval for **release or return to service**.*