

Rapporto di Qualificazione per:
Compliance Monitoring Manager - CAMO.A.305(a)(4) / CAMO.A.305(c)

Nome e Cognome:	
Luogo e data di nascita:	
Impresa:	
Ruolo	

La CAMO deve descrivere nel CAME il sistema (rif. CAMO.A.305(g) e relative AMC/GM) per determinare, valutare e controllare la competenza del proprio personale, e in particolare per quelli che ricoprono ruoli chiave soggetti all'accettazione ENAC. Il presente rapporto è predisposto dall'impresa con lo scopo di facilitare la verifica delle pertinenti evidenze relative alla qualificazione della persona proposta per il ruolo sopra riportato in accordo all'Allegato Vquater (Parte CAMO) al regolamento (UE) 1321/2014 e succ. modif., da presentare per l'accettazione ENAC. Il rapporto deve essere citato ed allegato al modello Mod. [ENAC 4 - OPS/FCL/CAW/IAW](#) presentato per il candidato. I criteri di qualificazione sono quelli stabiliti dal Regolamento (UE) n. 1321/2014 e nelle relative AMC, come revisionati, nonché quelli specifici indicati dall'ENAC laddove la normativa rimanda a criteri accettabili per l'Autorità competente.

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

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

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

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

Criteri di qualificazione (vedere note esplicative.)		Alligati	Esiti val.ne CAMO	Riservato ENAC
CAMO.A.305 (c) <i>The person or persons nominated in accordance with points (a)(3) to (a)(5) and (b)(2) of point CAMO.A.305 shall be able to demonstrate relevant knowledge, background and satisfactory experience related to aircraft continuing airworthiness management and demonstrate a working knowledge of this Regulation. Such person(s) shall be ultimately responsible to the accountable manager.</i>				
AMC1 CAMO.A.305(c): <i>Persons or group of persons nominated in accordance with points CAMO.A.305(a) and CAMO.A.305(b) should have:</i>				
(a)	<i>practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices;</i>			
(b)	<i>a comprehensive knowledge of:</i>			
	(i) <i>relevant parts of operational requirements and procedures (see Notes);</i>			
	(ii) <i>the AOC holder's operations Specifications when applicable; (see Notes)</i>			
	(iii) <i>the need for, and content of, the relevant parts of the AOC holder's Operations Manual when applicable</i>			
(c)	<i>knowledge of:</i>			
	(i) <i>HF principles</i>			
	(ii) <i>safety management systems based on the EU management system requirements (including compliance monitoring) and ICAO Annex 19. (see Notes)</i>			
(d)	<i>5 years of relevant work experience of which at least 2 years should be from the aeronautical industry in an appropriate position (see Notes);</i>			
(e)	<i>a relevant engineering degree or an aircraft maintenance technician qualification with additional education that is acceptable to the competent authority. 'Relevant engineering degree' means an engineering degree from aeronautical, mechanical, electrical, electronic, avionics or other studies that are relevant to the maintenance and/or continuing airworthiness of aircraft/aircraft components; (see Notes);</i> <i>The above recommendation may be replaced by 5 years of experience additional to those already recommended by paragraph (d) above. These 5 years should cover an appropriate combination of experience in tasks related to aircraft maintenance and/or continuing airworthiness management (engineering) and/or surveillance of such tasks.</i>			
(f)	<i>thorough knowledge with the organisation's CAME;</i>			
(g)	<i>knowledge of a relevant sample of the type(s) of aircraft gained through a formalised training course. These courses should be at least at a level equivalent to Part-66 Appendix III Level 1 General Familiarisation and could be provided by a Part-147 organisation, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the competent authority. (see Notes).</i> <i>'Relevant sample' means that these courses should cover typical aircraft and aircraft systems that are within the scope of work. (see Notes)</i> <i>For all balloons and any other aircraft of 2 730 kg MTOM or less, the formalised training courses may be replaced by a demonstration of the required knowledge by providing documented evidence, or by an assessment performed by the competent authority. This assessment should be recorded.</i>			
(h)	<i>knowledge of maintenance methods. (see Notes)</i>			
(i)	<i>knowledge of applicable regulations. (see Notes)</i>			

Rapporto di Qualificazione per:**Compliance Monitoring Manager - CAMO.A.305(a)(4) / CAMO.A.305(c)**

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

Riservato ENAC - Note:

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

Esito delle verifiche condotte dall'ENAC:Favorevole Non favorevole

Note

I professionisti ENAC :

Nome:	Date e Firme:

Rapporto di Qualificazione per:**Compliance Monitoring Manager - CAMO.A.305(a)(4) / CAMO.A.305(c)****Note - Notes (il riferimento riportato nella colonna a sinistra indica il criterio richiamato nella precedente tabella)**

È richiesto che il candidato dimostri la conoscenza della lingua usata nell'impresa e delle lingue nelle quali sono redatte le documentazioni dei TCH/STCH, le procedure aziendali e la regolamentazione applicabile

(a)	<p><i>practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices può intendersi come un'appropriata combinazione di esperienza lavorativa in attività correlate alla gestione della navigabilità continua (ingegneria), e/o alla manutenzione (ad es. nella assicurazione qualità-settore aeronavigabilità, ovvero nei settori di ingegneria di produzione/planning di impresa di manutenzione, ecc.), e/o di sorveglianza di tali compiti, della pertinente classe di aeromobili di cui almeno una parte sia nel coordinamento/direzione di settori organizzativi di imprese del pertinente settore operativo, di dimensioni e scala delle operazioni comparabili.</i></p>
(b)	<p><i>In relazione ai punti (i) e (ii) si precisa che è ritenuto accettabile in relazione alla tipologia di operazioni in cui sono impiegati gli aeromobili gestiti, la conoscenza, per le parti applicabili, del regolamento (UE) n. 965/2012 (operazioni di volo commerciali e non commerciali, in accordo ai termini di implementazione decisi da ENAC), del regolamento (UE) n. 1178/2011 (solo attività ATO/DTO), Regolamento (UE) n. 2018/395 (Balloons: Operation and Flight Crew Licensing), Regolamento (UE) n. 2018/1976 (Sailplanes: Operation and Flight Crew Licensing), Regolamento Tecnico ENAC ed altri pertinenti Regolamenti ENAC, relative AMC e Circolari, per le parti applicabili, riguardando quanto riconosciuto all'operatore nella Specifica delle Operazioni, o documento equivalente.</i></p> <p><i>Nel caso in cui la CAMO contrattualmente supporti per gli aspetti tecnici un operatore coinvolto in attività commerciali, e ne gestisca la navigabilità continua degli aeromobili in essa impiegati, deve essere dimostrata la conoscenza delle parti applicabili del manuale operativo dell'operatore sotto contratto e dell'eventuale manuale per le procedure di interfaccia sviluppato in conformità agli obblighi contrattuali assunti</i></p>
(c)	<p><i>Riferirsi ai contenuti della "GM2 CAMO.A.305(g) Personnel requirements" per la definizione e la valutazione dell'appropriatezza dei corsi di addestramento per l'acquisizione delle conoscenze richieste.</i></p> <p><i>Corsi su safety management, safety management system, safety risk management (rif. Previsioni Regolamentari UE, ICAO Annex 19)</i></p> <p><i>Per gli aspetti di compliance monitoring (Vedi AMC4 CAMO.A.305(g) punto (c)), l'acquisizione delle pertinenti conoscenze su auditing techniques (ad es. corsi su tecniche di auditing secondo ISO 19011) e root cause analysis.</i></p> <p><i>Le conoscenze possono essere acquisite con corsi erogati da imprese approvate Parte CAMO, Parte 145, Parte 147 o altre organizzazioni accettate da ENAC. Il corso deve essere supportato dal pertinente syllabus e dal certificato/ attestato di completamento.</i></p>
(d)	<p><i>Per "five years relevant work experience" (related to aircraft continuing airworthiness) si intende:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Per trasporto aereo commerciale soggetto a licenza secondo Regolamento (CE) 1008/2008, 5 anni di esperienza lavorativa accumulata in attività di gestione della navigabilità continua (ingegneria), e/o di sorveglianza di tali compiti, della pertinente classe di aeromobili di cui almeno due nel coordinamento/direzione di settori organizzativi di imprese del pertinente settore operativo, di dimensioni e scala delle operazioni comparabili;</i> <i>• Nel caso di attività diverse dal trasporto aereo commerciale soggetto a licenza secondo Regolamento (CE) 1008/2008, 5 anni totalizzati come appropriata combinazione di esperienza lavorativa in attività correlate alla gestione della navigabilità continua (ingegneria), e/o alla manutenzione (ad es. nella assicurazione qualità-settore aeronavigabilità, ovvero nei settori di ingegneria di produzione/planning di impresa di manutenzione, ecc.), e/o di sorveglianza di tali compiti, della pertinente classe di aeromobili di cui almeno due nel coordinamento/direzione di settori organizzativi di imprese del pertinente settore operativo, di dimensioni e scala delle operazioni comparabili. Questa esperienza può essere stata accumulata a tempo pieno o part-time, sia come professionista o su base volontaria e nel computo dei 5 anni di esperienza, può essere considerata l'eventuale esperienza pratica acquisita durante il conseguimento del titolo o della qualificazione di cui al punto (e) della AMC1 CAMO.A.305(c) od il possesso di un titolo di studio di ramo appropriato di ordine superiore (ad es. nel caso di Laurea in Ingegneria di secondo livello (Laurea quinquennale) di ramo appropriato tale esperienza può essere ridotta di due anni).</i>
(e)	<p><i>Si precisa quanto segue:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Per "relevant engineering degree" deve intendersi almeno una Laurea in Ingegneria di primo livello (Laurea breve) di ramo appropriato (ramo appropriato deve intendersi aeronautico, meccanica, elettrotecnica, elettronica, avionica ovvero altri studi considerati pertinenti in relazione alla manutenzione ed alla navigabilità continua degli aeromobili e loro componenti).</i> <i>• Il criterio alternativo individuato con la dizione "aircraft maintenance technician qualification with additional education" deve intendersi titolo di studio di perito in costruzione aeronautiche, ovvero possesso di un diploma di scuola media superiore, e di una licenza di manutentore aeronautico di categoria C, o B2, o B1 (con sottocategoria di tipo appropriato), anche se limitata (purché la limitazione non riguardi la specifica tipologia di aeromobile o sistemi peculiari di esso per i quali è richiesta l'approvazione), ovvero equivalente CIT ENAC. In relazione alla complessità degli aeromobili impiegati, il tipo e la scala delle operazioni, la complessità organizzativa, ecc., dovrà inoltre essere dimostrato il possesso delle conoscenze specialistiche, quali ad esempio sviluppo ed evoluzione dei programmi di manutenzione, metodi statistici e di analisi sull'affidabilità dei sistemi, fatica dei materiali, sviluppo dei programmi per il controllo e prevenzione della corrosione e per l'integrità strutturale, ecc, mediante opportuni corsi post scuola secondaria superiore effettuati presso università, primarie autorità aeronautiche e costruttori.</i> <i>• Qualora ricorrano i presupposti per l'applicazione dell'ultimo capoverso del punto (e) della AMC1 CAMO.A.305(c) Personnel requirements, l'impresa può proporre all'accettazione di ENAC, quale alternativa alle prime due previsioni del punto (e) della AMC1 CAMO.A.305(c), un programma di addestramento specifico che consenta al candidato per la posizione di cui ai punti (a)(4) o (a)(5) del paragrafo CAMO.A.305 di acquisire un'adeguata comprensione degli appropriati e pertinenti standard manutentivi e concetti e principi di continuing airworthiness. Quanto sopra, come confermato da EASA, è valido sia se il candidato già ricopre la posizione equivalente in un'approvazione vigente sia se la sua accettazione nel ruolo, a seguito del completamento del summenzionato programma di addestramento specifico, è all'interno di un processo contestuale di rilascio dell'approvazione iniziale in entrambe gli ambienti regolamentari per cui è proposto nel ruolo in questione.</i>

	[DENOMINAZIONE ED INDIRIZZO DELL'IMPRESA APPROVATA]
	Rapporto di Qualificazione per: Compliance Monitoring Manager - CAMO.A.305(a)(4) / CAMO.A.305(c)

(g)- nota 1	<p>In termini pratici, per "relevant sample" questo tipicamente dovrebbe, come minimo, coprire almeno un corso per tipo di aeromobile per ciascuna sottocategoria (ad es. dirigibili, elicottero a pistoni, elicottero a turbina, velivoli a pistoni, velivoli a turbina come appropriato) includendo ciascun tipo di sistema di propulsione a turbina (turbofan, turboprop), tenendo conto della complessità tecnologica costruttiva dell'aeromobile (tipo tradizionale, fly by wire, convertiplano, strutture primarie in composito, ecc.), e della massima capacità passeggeri certificata.</p> <p>I suddetti corsi di addestramento (formalised training course), dovrebbero essere ad un livello equivalente all'Appendix III Parte 66 Level 1 General Familiarisation, e dovrebbero essere forniti da una organizzazione approvata secondo Parte 147, secondo Parte 145, dal manufacturer o da qualsiasi altra organizzazione considerata accettabile da ENAC. Il corso deve essere supportato dal pertinente certificato/ attestato di completamento</p>
(g)- nota 2	<p>Un'organizzazione che fornisce un corso sul tipo di aeromobile è considerata accettabile da ENAC quando viene dimostrato ad ENAC che l'impresa è in grado di somministrare il corso di addestramento sul tipo di aeromobile a Livello 1 General Familiarisation (rif. lettera 0011538/DIRGEN/TMP del 19 Feb. 2009) predisposto in accordo a</p> <ul style="list-style-type: none"> • Specifiche indicazioni e istruzioni pubblicate da ENAC per gli aspetti didattici e gestionali del corso (strutture, ausili didattici, qualificazione degli istruttori e degli esaminatori, ecc.); • l'Appendice III alla Parte 66 Level 1 General Familiarisation per la definizione dei contenuti (programmi), dei livelli degli argomenti didattici da trattare e delle modalità di esame.
(h)	<p>Rientra in tale ambito l'addestramento iniziale e ricorrente su Fuel Tank Safety(FTS) e CDCCL e sulla problematica EWIS (Electrical Wiring Interconnection System) per le persone responsabili (postholders) che operano rispettivamente sugli aeromobili rientranti nell'applicabilità dell'Appendix III to AMC4 to CAMO.A.305(g) e delle AMC serie 20-21, -22 e -23. Inoltre rientrano in tale ambito l'addestramento iniziale e ricorrente di familiarizzazione in merito alle pratiche standard in manutenzione, alla gestione di un magazzino aeronautico, delle attrezzature di controllo e della loro calibrazione e taratura, agli aspetti di human factor in manutenzione, trattamenti di de-icing e anti-icing degli aeromobili e rimozione dei residui del trattamento. Per quanto riguarda il processo di gestione dei Programmi di Manutenzione incluso, quando applicabile, il collegato programma di reliability per la valutazione della sua efficacia dovrebbe dimostrare conoscenza o ricevere il pertinente addestramento sull'analisi statistica, reliability e sulle metodologie per lo sviluppo del Programma di Manutenzione raccomandato dai costruttori (ad es. la logica del maintenance steering group (MSG)).</p>
(i)	<p>Le ulteriori regolamentazioni applicabili sono:</p> <p>Conoscenza, per le parti applicabili in relazione all'aeromobile, dei Regolamenti (UE) n° 1321/2014 e suoi allegati, (UE) n° 748/2012 e CS-STAN, (UE) n° 2018/1139, Regolamento (UE) n. 2018/395 (Balloons: Operation and Flight Crew Licensing), Regolamento (UE) n. 2018/1976 (Sailplanes: Operation and Flight Crew Licensing), (UE) 376/2014 (occurrence reporting)/ECCAIRS2, Regolamento Tecnico ENAC ed altri pertinenti Regolamenti ENAC, relative AMC e Circolari, unitamente ad ogni futura altra regolamentazione applicabile emessa dalla Commissione Europea e dall'EASA. In relazione a problematiche di interfaccia (IAW/CAW e OPS), conoscenza, per le parti applicabili in relazione all'aeromobile, del Regolamenti (UE) n. 2015/640 (specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012).</p>

Allegato N.	Descrizione del documento allegato
1	Mod. ENAC 4 - OPS/FCL/CAW/IAW
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	