

DECISIONE (UE) 2017/190 DELLA COMMISSIONE**del 1° febbraio 2017****che autorizza la Francia, a norma dell'articolo 14, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, a derogare a talune norme comuni in materia di sicurezza aerea relative all'installazione di componenti***[notificata con il numero C(2017) 458]*

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE⁽¹⁾, in particolare l'articolo 14, paragrafo 7,

considerando quanto segue:

- (1) La Francia ha notificato l'intenzione di concedere un'approvazione in deroga alle regole comuni in materia di sicurezza aerea di attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008, contenute nel regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione⁽²⁾. A norma dell'articolo 14, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 216/2008, la Commissione ha valutato la necessità della deroga proposta e il livello di protezione da essa derivante in base alla raccomandazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in seguito «AESA») del 24 settembre 2015⁽³⁾.
- (2) La deroga proposta, notificata dalla Francia il 24 luglio 2015, riguarda il punto M.A.501 dell'allegato I (parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014, a norma del quale non può essere installato sugli aeromobili alcun componente la cui omologazione per il servizio non sia certificata dal modulo 1 dell'AESA o equivalente.
- (3) La deroga proposta concerne l'installazione dei motori R755B2M sugli aeromobili YMF5C registrati in Francia. Tali aeromobili sono prodotti dalla WACO Classic Aircraft Corporation, con sede negli Stati Uniti d'America, che detiene il certificato di omologazione EASA.IM.A.055 e il certificato di produzione n. 328CE della FAA che approva la produzione del tipo di aeromobile in questione. I motori R755B2M sono prodotti dall'AIR REPAIR, anch'essa con sede negli Stati Uniti d'America, che detiene il certificato di omologazione EASA.E.092 approvato dall'AESA. L'AIR REPAIR fornisce alla WACO Classic Aircraft Corporation i propri motori ai fini dell'installazione. L'AIR REPAIR non è tuttavia in possesso di un'approvazione della produzione né di un'approvazione FAA 145 relativa al centro di riparazione e non può quindi fornire ad altri clienti motori corredati di moduli di riammissione in servizio. Sulla scorta delle informazioni ricevute dall'AESA, l'AIR REPAIR non è interessata ad ottenere un'approvazione della produzione o un'approvazione AESA in conformità alla parte 145.
- (4) Dato che i nuovi motori prodotti dall'AIR REPAIR non possono essere forniti ai clienti corredati di un modulo 1 dell'AESA o equivalente, le autorità francesi hanno precisato che una deroga al requisito di cui al punto M.A.501 è necessaria al fine di garantire che il proprietario di un aeromobile YMF5C, che intenda acquistare un nuovo motore P/N (modello) R755B2M, numero di serie 17819, possa farlo installare, in Francia, su tale aeromobile.
- (5) Le autorità francesi hanno spiegato che è possibile ottenere un livello di protezione equivalente con altri mezzi. Tali mezzi consistono nel requisito secondo il quale il produttore dell'aeromobile dichiara che i motori da installare sono analoghi a quelli che verrebbero installati nella propria linea di produzione e nel requisito in base al quale detti motori sono installati da personale qualificato e in conformità al manuale applicabile di manutenzione dell'aeromobile, che contiene le informazioni necessarie per la rimozione e l'installazione di detti motori.

⁽¹⁾ GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GUL 362 del 17.12.2014, pag. 1).

⁽³⁾ CAUSA AESA 2015/87 — Raccomandazione n. FR/18/2015 — lettera AESA 2015(D)54366

- (6) In base alla raccomandazione dell'AESA del 24 settembre 2015 la Commissione ritiene che, tramite tali altri mezzi, possa essere conseguito un livello di protezione equivalente a quello raggiunto mediante l'applicazione del punto M.A.501 dell'allegato I (parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014. La Francia dovrebbe quindi essere autorizzata a concedere la deroga proposta.
- (7) A norma dell'articolo 14, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 216/2008, una decisione della Commissione in cui si stabilisce che uno Stato membro può concedere una deroga proposta deve essere notificata a tutti gli Stati membri, che avrebbero inoltre la facoltà di applicare la misura in oggetto. Tutti gli Stati membri dovrebbero pertanto essere destinatari della presente decisione. La descrizione della deroga, nonché le condizioni ad essa collegate, dovrebbe essere tale da permettere agli altri Stati membri di applicare tale misura quando si trovano nella stessa situazione, senza richiedere un'ulteriore decisione da parte della Commissione. Gli Stati membri dovrebbero scambiarsi informazioni sull'applicazione della misura, qualora la applichino, a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008, poiché tale applicazione potrebbe produrre effetti al di fuori degli Stati membri che concedono la deroga.
- (8) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

In deroga al punto M.A.501 dell'allegato I (parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014, la Francia può concedere approvazioni ai proprietari di aeromobili YMF5C prodotti dalla WACO Classic Aircraft Corporation che intendano acquistare motori R755B2M e farli installare sui loro aeromobili, purché il costruttore dell'aeromobile abbia dichiarato che tali motori sono analoghi a quelli che verrebbero installati nella propria linea di produzione e purché i motori siano installati da personale qualificato e in conformità al manuale applicabile di manutenzione dell'aeromobile, che contiene le informazioni necessarie per la rimozione e l'installazione di tali motori.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 1° febbraio 2017

Per la Commissione
Violeta BULC
Membro della Commissione
