

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/1159 DELLA COMMISSIONE**del 5 agosto 2020****recante modifica dei regolamenti (UE) n. 1321/2014 e (UE) 2015/640 per quanto riguarda l'introduzione di nuovi requisiti di aeronavigabilità supplementari**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 17, paragrafo 1, lettera h),

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 76, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139 l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (l'«Agenzia») pubblica specifiche di certificazione (CS) e le aggiorna periodicamente. Un aeromobile la cui progettazione sia stata già certificata non deve tuttavia essere conforme a una versione aggiornata delle specifiche di certificazione all'atto della produzione o mentre è in servizio. Al fine di mantenere un livello elevato di requisiti in materia di sicurezza aerea e ambiente nell'Unione, è pertanto opportuno richiedere la conformità di tali aeromobili ai requisiti di aeronavigabilità supplementari non inclusi nelle CS iniziali al momento della certificazione della progettazione. Il regolamento (UE) 2015/640 della Commissione ⁽²⁾ definisce tali requisiti di aeronavigabilità supplementari. È ora opportuno modificare tale regolamento per aggiungere nuovi requisiti relativi all'invecchiamento degli aeromobili.
- (2) L'Agenzia ha pubblicato nel 2007 i metodi accettabili di rispondenza (*Acceptable Means of Compliance - AMC*) 20-20, che forniscono orientamenti tecnici per lo sviluppo di un programma di mantenimento dell'integrità strutturale mirato a garantire l'esercizio in sicurezza degli aeromobili durante l'invecchiamento per tutta la loro vita operativa. Data la natura non vincolante delle AMC, l'applicazione di tali orientamenti può non risultare coerente in tutta l'Unione. Potrebbero di conseguenza essere attualmente in esercizio aeromobili di grandi dimensioni progettati, modificati o riparati senza tenere conto in maniera efficace di valutazioni della tolleranza ai danni, danni diffusi da fatica e prevenzione della corrosione. Al fine di prevenire avarie catastrofiche da fatica, comprese fatica e corrosione diffuse, è opportuno introdurre nel regolamento (UE) 2015/640 requisiti di aeronavigabilità supplementari relativi all'invecchiamento degli aeromobili.
- (3) Si ritiene che l'invecchiamento abbia inizio per tutti gli aeromobili dal momento della loro fabbricazione. L'invecchiamento di un aeromobile dipende da fattori quali l'età, il numero di cicli di volo e il numero di ore di volo. I singoli componenti degli aeromobili invecchiano in modo diverso e alcuni dei fattori di invecchiamento sono la fatica per cicli ripetitivi, l'usura, il deterioramento e la corrosione. Tali fattori, se non sono gestiti adeguatamente per tutta la durata di vita dell'aeromobile, potrebbero causare criticità significative in materia di sicurezza. L'esperienza di servizio ha dimostrato la necessità di aggiornare costantemente le conoscenze in merito all'integrità strutturale degli aeromobili durante l'invecchiamento. È pertanto opportuno introdurre nel regolamento (UE) 2015/640 nuovi requisiti per mantenere aggiornate le conoscenze in merito ai fattori di invecchiamento sulla base dell'esperienza operativa in tempo reale e mediante l'uso di moderni strumenti analitici e di prova.
- (4) Detti requisiti relativi all'invecchiamento degli aeromobili dovrebbero garantire che i titolari delle approvazioni di progettazione producano i dati e seguano le procedure, le istruzioni e i manuali necessari a prevenire avarie da corrosione e fatica durante l'invecchiamento delle strutture e li mettano a disposizione degli operatori. I titolari delle approvazioni di progettazione dovrebbero a tal fine essere tenuti a elaborare un programma globale di mantenimento dell'integrità strutturale per il tipo di aeromobile e a valutare le modifiche e i progetti di riparazione esistenti nell'ottica della tolleranza ai danni. Gli operatori dovrebbero essere nel contempo tenuti a integrare tali dati nei loro programmi di manutenzione, tenendo allo stesso tempo in considerazione le ripercussioni negative delle modifiche e delle riparazioni su ciascuna cellula e i relativi requisiti di manutenzione.

⁽¹⁾ GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 (GU L 106 del 24.4.2015, pag. 18).

