



**PARERE N. 04/2008**

**DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA**

**del 5 settembre 2008**

**relativo a un regolamento della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni**

***"Nuovi requisiti di formazione per il personale di manutenzione in materia di sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici"***

## **I. Premessa**

1. Il presente parere intende suggerire alla Commissione di modificare il regolamento (CE) n. 2042/2003<sup>1</sup> della Commissione. L'ambito di applicazione di tale attività normativa è illustrato nel mandato MDM.002 e viene descritto più dettagliatamente in prosieguo.
2. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in appresso "l'Agenzia")<sup>2</sup> in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>3</sup> (in appresso il "regolamento di base").

## **II. Consultazione**

3. L'avviso di proposta di modifica (NPA) 01-20071<sup>4</sup> contenente il progetto di parere relativo a un regolamento della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione è stato pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia il 10 marzo 2007.
4. Alla scadenza del 13 giugno 2007 l'Agenzia aveva ricevuto 116 osservazioni da parte di autorità nazionali, organizzazioni di categoria e aziende private.
5. Si è provveduto ad accusare ricevuta di tutte le osservazioni pervenute e a incorporarle in un apposito documento di risposta (CRD) 2007-01, pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia il 6 marzo 2008<sup>5</sup>. Il CRD contiene l'elenco di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno formulato osservazioni, nonché le risposte dell'Agenzia.

## **III. Contenuto del parere dell'Agenzia**

6. Le modifiche al regolamento (CE) n. 2042/2003 fanno parte di un pacchetto di misure più ampio messo a punto dall'Agenzia per affrontare i rischi per la sicurezza individuati in relazione ai sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici nei velivoli a grande capacità. Le specifiche di certificazione per i velivoli a grande capacità (CS-25) vengono perfezionate ed estese per aumentare la sicurezza della progettazione e migliorare il mantenimento dell'aeronavigabilità di tali sistemi.
7. Le modifiche alla parte M e alla parte 66, proposte nel presente parere, intendono sensibilizzare tutto il personale addetto al mantenimento dell'aeronavigabilità sugli specifici rischi per la sicurezza rappresentati dai sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici nel corso delle attività di manutenzione, e sono esposte dettagliatamente nel prosieguo del testo.
8. La modifica alla parte M garantirà un adeguato controllo della competenza del personale delle imprese incaricate della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità. Per tale motivo, il punto M.A.706 è stato modificato per far sì che la competenza del personale addetto alla gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, alla revisione

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione (GU L 94 del 4.4.2007, pag. 18).

<sup>2</sup> Decisione del consiglio di amministrazione in merito alla procedura da applicare da parte dell'Agenzia per esprimere pareri, specifiche di certificazioni e materiale di riferimento (procedura normativa). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

<sup>3</sup> 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 (GU L 79 del 19.03.2008, pag. 1)

<sup>4</sup> Vedi archivio normativo in [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

<sup>5</sup> Vedi archivio normativo in [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

dell'aeronavigabilità e agli audit di qualità venga valutata in base a una procedura. Questa misura ripristinerà anche la coerenza con i pertinenti requisiti riguardanti il personale delle imprese di manutenzione di cui alla parte 145. Ciò significa che il controllo di competenza deve comprendere la valutazione del personale che si occupa dei sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici.

9. La modifica alla parte 66 estenderà i requisiti fondamentali di conoscenza del personale autorizzato a certificare addetto alla manutenzione al fine di includere due punti specifici riguardanti i sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici. Inoltre, i requisiti fondamentali di conoscenza del modulo "Sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici" richiesti al personale autorizzato a certificare B1 e B2, che gode di prerogative specifiche connesse alla manutenzione dei sistemi elettrici, vengono innalzati dal livello 2 al livello 3. Si propone quindi una modifica alla parte 66, appendice I (Requisiti fondamentali di conoscenza), mentre non è necessario modificare la parte 66, appendice II (Criteri fondamentali per lo svolgimento delle prove d'esame).
10. Il personale già in possesso della licenza di manutentore aeronautico con addestramenti sul tipo di aeromobile riconosciuti e/o già qualificato come personale autorizzato a certificare ai sensi della parte 145 (o personale di supporto) dovrà conseguire una formazione adeguata in relazione agli elementi dei sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici tramite la formazione continua (145.A.35). Ciò significa che il regolamento contiene già disposizioni in merito, per cui non sono necessarie ulteriori modifiche della parte 145. Non è stata proposta nessuno scadenziario per una formazione specifica concernente i sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici, in quanto è previsto che il personale riceva una formazione periodica, nell'arco di ogni biennio, conformemente al punto 145.A.35(d): tale intervallo temporale è considerato ragionevole e dovrebbe costituire l'estrema rete di sicurezza, in quanto il personale autorizzato a certificare è quello che effettua le ispezioni dei sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici oppure svolge la manutenzione che può provocare il degrado dei cavi.
11. L'Agenzia fornisce una serie completa di metodi accettabili di rispondenza riguardo alla formazione sui sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici del personale tecnico. Gli AMC 20-21, AMC 20-22 e AMC 20-23<sup>6</sup> rappresentano materiale di orientamento per redigere i programmi di formazione e per sensibilizzare il personale coinvolto nella gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e nelle attività di manutenzione.

#### **IV. Valutazione dell'impatto normativo**

12. Come già osservato al paragrafo 6 di cui sopra, le modifiche al regolamento (CE) n. 2042/2003 fanno parte di un pacchetto di misure più ampio messo a punto dall'Agenzia per affrontare i rischi per la sicurezza individuati in relazione ai sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici nei velivoli a grande capacità. La valutazione dell'impatto normativo dell'intero pacchetto (contenuta nell'avviso di proposta di modifica NPA 01-2007) ha indotto l'Agenzia a concludere – alla luce dei vari impatti delle modifiche proposte a norme e standard – che tali modifiche erano giustificate.
13. Dal momento che le varie modifiche di cui sopra sono tutte collegate tra loro, è arduo distinguere lo specifico impatto sulla sicurezza da attribuire a ogni singolo elemento del pacchetto normativo. Per l'intero pacchetto, è stato dimostrato che l'applicazione delle nuove norme eviterà 32,8 eventi fortuiti o incidenti, compresi 1,2 incidenti mortali, nei

---

<sup>6</sup> *Decision No. 2003/12/RM of the Executive Director of the Agency of 5 November 2003 on general acceptable means of compliance for airworthiness of products, parts and appliances (« AMC-20 »). Decision as last amended by Decision No 2008/004/R of the Executive Director of the European Aviation Safety Agency of 25 April 2008* (Decisione n. 2003/12/RM del direttore esecutivo dell'Agenzia, del 5 novembre 2003, sui mezzi accettabili di rispondenza per la navigabilità di prodotti aeronautici, parti e pertinenze (AMC-20), modificata da ultimo dalla decisione n. 2008/004/R del direttore esecutivo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea, del 25 aprile 2008).

prossimi 25 anni, nella flotta statunitense degli aeromobili da trasporto. Estrapolando questi dati e rapportandoli alle dimensioni della flotta europea, se ne ricava che sarà possibile evitare 22,4 eventi fortuiti o incidenti a velivoli a grande capacità, tra cui 0,8 incidenti mortali.

14. Un altro vantaggio è rappresentato dai risparmi derivanti dalla prevenzione di guasti ai cavi che causerebbero ritardi ai voli. Anche in questo caso, un'estrapolazione che rapporta alla flotta europea i dati disponibili per gli USA indica che il risparmio ammonterebbe a 61 milioni di euro su un periodo di 25 anni.
15. I costi per le parti interessate si possono disaggregare nel modo seguente.
  - I costi per le imprese di formazione approvate, di cui alla parte 147, che dovranno aggiornare i propri programmi di formazione e gli esami per la formazione relativa alla parte 66, al fine di includervi le nuove disposizioni della parte 66.  
Una modifica rilevante della parte 66, appendice I, è già prevista dal NPA 07-2007. Ciò porterà, entro la fine dell'anno, a formulare un parere inteso a recare modifica al regolamento (CE) n. 2042/2003. Sarà quindi possibile integrare l'adattamento limitato dei programmi di formazione, necessario per inserirvi gli elementi dei sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici, nel più ampio adattamento derivante dal citato NPA. L'impatto è perciò trascurabile.
  - I costi per le imprese di cui alla parte 145, che dovranno aggiornare la propria formazione continua per il personale di manutenzione.  
Tali imprese sono tenute ad aggiornare la propria formazione continua ogni 24 mesi per tener conto degli sviluppi tecnologici. L'aggiunta degli elementi dei sistemi di interconnessione di cablaggi elettrici nel normale aggiornamento della formazione non avrà un impatto di rilievo.
  - I costi per le imprese incaricate della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità che dovranno stabilire procedure e standard per definire e controllare la competenza del personale.  
Tali costi non sono trascurabili, ma non sono neppure ricorrenti. Inoltre, il periodo di 18 mesi previsto per l'attuazione consentirà alle imprese interessate di includere l'elaborazione di una procedura specifica e la definizione di standard nel regolare aggiornamento delle procedure e degli standard richiesto nel quadro del sistema di gestione della qualità. L'impatto complessivo non si può quindi considerare rilevante.
16. L'Agenzia conclude che le misure proposte avranno un effetto positivo sulla sicurezza e un impatto economico negativo minore sulle imprese interessate. In base a tali considerazioni, l'Agenzia ritiene che le misure proposte siano giustificate.

Colonia, 5 settembre 2008

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo