

PARERE n. 02/2006

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

in merito all'opportunità di emendare l'articolo 7, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

I. Premessa

1. Lo scopo del presente parere è chiarire la posizione dell'Agenzia in merito all'opportunità di posticipare la data ultima di entrata in vigore delle disposizioni della parte 145.A.30(g) e della parte 145.A.30(h)(1) applicabili ad aeromobili di grandi dimensioni con massa massima al decollo di più di 5700 kg (28 settembre 2006) fissata dall'articolo 7, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2042/2003¹ della Commissione.
2. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia² conformemente alle disposizioni dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1592/2002³.

CONTESTO

3. Il 20 novembre 2003, la Commissione europea ha adottato il regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, la cui appendice II (parte 145) prevede che il personale certificatore debba essere opportunamente qualificato in base alle disposizioni del suo allegato III (parte 66). La parte 66 si basa su JAR-66. L'attuazione di JAR-66 è iniziata nel 1998 e gli Stati membri delle JAA hanno convenuto di intraprendere tutte le procedure di attuazione entro il 2001, stabilendo che il periodo di transizione per la conversione delle qualifiche nazionali in licenze JAR-66 avrebbe dovuto concludersi nel 2011.
4. All'atto della stesura del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, si era addivenuti all'unanime conclusione che non fosse necessario un periodo di transizione così lungo e che un'applicazione immediata avrebbe permesso di trarre il maggiore beneficio possibile da un'azione comunitaria in questo campo. Sebbene l'attuazione di JAR-66 fosse iniziata nel 1998, alcuni Stati membri delle JAA, riconoscendo il fatto che nel loro paese fosse stata posticipata, avevano chiesto di poter rinviare l'attuazione della parte 66 fino al 28 settembre 2006 per gli aeromobili di grandi dimensioni e fino al 28 settembre 2008 per gli aeromobili di piccole dimensioni poiché questi ultimi non erano stati regolamentati dalle JAA. La richiesta è stata accolta e l'articolo 7, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione fornisce la base per tale possibilità di deroga.
5. Analizzando la situazione dell'utilizzo di tale clausola derogatoria, emerge quanto segue:
 - tutti gli Stati membri e gli Stati associati⁴ hanno optato per l'utilizzo dell'articolo 7, paragrafo 3, lettera c), seconda riga, del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione.

¹ 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, 28.11.2003, pag. 1). Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 707/2006 della Commissione dell'8 maggio 2006 (GU L 122, 9.5.2006, pag. 17).

² Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (denominata "procedura normativa"). AESA MB/7/03 del 27.06.2003.

³ Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (GU L 240, 7.09.2002, pag. 1). Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1701/2003 della Commissione del 24 settembre 2003 (GU L 243, 27.9.2003, pag. 5).

⁴ Gli Stati associati sono Islanda, Lichtenstein, Norvegia e Svizzera.

- tutti gli Stati membri e gli Stati associati, tranne uno, hanno optato per l'utilizzo dell'articolo 7, paragrafo 3, lettera c), terza riga, del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione.

È pertanto evidente che, nel momento in cui hanno optato per la deroga, tutti gli Stati soggetti alle disposizioni della parte 145 fossero consapevoli di dover programmare il rilascio di licenze a norma della parte 66, o la conversione delle licenze nazionali in dette licenze, per conformarsi a tutti gli effetti, entro il 28 settembre 2006, alle disposizioni della suddetta parte per quel che riguarda le qualifiche del personale certificatore per la manutenzione di linea e di base di aeromobili con massa massima al decollo di più di 5700 kg.

6. Per quanto concerne il livello dei preparativi attualmente raggiunto in vista della suddetta data di entrata in vigore, dall'approfondimento svolto dall'Agenzia emerge quanto segue:
 - metà degli Stati membri e degli Stati associati ha cominciato a convertire le qualifiche nazionali in licenze a norma della parte 66, rilasciando le corrispondenti licenze, e sarà in grado di conformarsi pienamente per tempo;
 - nove Stati membri e Stati associati, pur avendo intrapreso lo stesso processo, sono tuttavia in ritardo e ritengono che avranno difficoltà a rispettare il termine di applicazione previsto;
 - quattro dei ventotto Stati membri e Stati associati soggetti a tali requisiti sono risultati molto in ritardo rispetto ai tempi e non in grado di conformarsi per tempo. Tre di essi non avevano neanche ancora predisposto rapporti di conversione.

Il 31 gennaio 2006, l'Agenzia ha trasmesso alla Commissione europea il proprio rapporto annuale di standardizzazione sottolineando lo stato critico del processo di conversione di cui alla parte 66 rispetto alla scadenza del 28 settembre 2006.

7. Ciò che andava appurato era se fosse opportuno prorogare il periodo di transizione, tenuto conto di tutte le implicazioni di una siffatta proroga.

II. Consultazione

8. Sul sito web dell'Agenzia (www.easa.europa.eu), in data 12 luglio 2006, è stato pubblicato un preavviso di proposta di emendamento – NPA 08/2006⁵ – secondo la normale procedura normativa dell'AESA, limitando il periodo di consultazione a sei settimane dalla data di pubblicazione del suddetto NPA per raccogliere i commenti, rispondervi ed essere in grado di formulare un parere entro il 28 settembre 2006.
9. Alla data di chiusura, ossia il 21 agosto 2006, l'Agenzia aveva ricevuto 15 commenti da 12 autorità nazionali, organizzazioni di categoria e privati.
10. Tutti i commenti pervenuti sono stati recepiti e inseriti in un documento di risposta ai commenti (CRD) pubblicato unitamente al presente parere sul sito web dell'Agenzia. Detto CRD contiene un elenco di tutte le persone e le organizzazioni che hanno formulato commenti, nonché le risposte dell'Agenzia.

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>.

11. Tutti i commenti ricevuti, tranne uno, sono risultati a favore dell'idea di non posticipare la data di entrata in vigore delle disposizioni della parte 145 relative alle qualifiche del personale certificatore per la manutenzione di linea e di base di aeromobili con massa massima al decollo di più di 5700 kg. Nessuno Stato membro ha segnalato eventuali difficoltà nell'attuare la normativa corrente.
12. Ai sensi dell'articolo 8 della procedura normativa standard dell'AESA, il direttore esecutivo non potrebbe adottare un parere sull'argomento in oggetto prima di 2 mesi dalla data di pubblicazione del documento di risposta ai commenti, al fine di lasciare alle parti interessate tempo sufficiente per reagire al suo contenuto. Tuttavia, per i motivi esposti nel precedente paragrafo 8, il parere dell'Agenzia deve essere reso noto nel più breve tempo possibile in modo che tutte le parti interessate siano informate che le disposizioni dell'articolo 7, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione non saranno emendate e che, pertanto, l'entrata in vigore (il 28 settembre 2006) delle disposizioni della parte 145 riguardanti le qualifiche del personale certificatore per la manutenzione di linea e di base di aeromobili con massa massima al decollo di più di 5700 kg non sarà posticipata.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

13. Visti i risultati del CRD (di cui al paragrafo 11), l'Agenzia europea per la sicurezza aerea suggerisce che la Commissione non modifichi l'articolo 7, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione.

IV. Valutazione dell'impatto normativo

14. Settori interessati

Il principale settore interessato è quello degli operatori di aeromobili di grandi dimensioni. Poiché i tecnici manutentori non muniti di licenza a norma della 66 non sarebbero in grado di deliberare in servizio detti aeromobili, gli operatori dovrebbero reperire personale opportunamente qualificato allo scopo.

Le imprese di manutenzione non in grado di avvalersi di tecnici muniti di idonea licenza potrebbero perdere parte dei propri contratti, poiché, durante un periodo transitorio, non risulterebbero conformi alle disposizioni della parte 145.

Quanto ad alcuni tecnici manutentori, fino alla conversione delle loro qualifiche essi perderebbero i privilegi di cui hanno goduto nell'ambito dei sistemi nazionali.

Le autorità nazionali dell'aviazione che non avessero convertito le qualifiche nazionali in licenze a norma della parte 66 o rilasciato un numero sufficiente di licenze dovrebbero intensificare i propri sforzi e far fronte a procedimenti di infrazione avviati dalla Commissione europea.

15. Impatto sulla sicurezza

La decisione di mantenere invariata la data di entrata in vigore concordata è, in linea di principio, la più opportuna per migliorare la sicurezza nella Comunità, poiché potrebbero essere deliberati in servizio soltanto gli aeromobili sottoposti a idonea verifica da parte di tecnici che soddisfano i massimi requisiti di qualifica.

Ciò, tuttavia, potrebbe indurre alcuni Stati membri ad affrettarsi nella conversione delle qualifiche nazionali in licenze a norma della parte 66 senza un appropriato rapporto di giustificazione/conversione, concedendo dunque privilegi indebiti ad alcuni tecnici manutentori, il che, ovviamente, potrebbe avere ripercussioni sulla sicurezza nel caso in cui dovessero essere deliberati in servizio aeromobili inidonei.

Nel caso degli aeromobili di grandi dimensioni, tale rischio pare tuttavia limitato, visto che essi sono sottoposti ad ulteriori verifiche da parte di imprese di manutenzione preposte al mantenimento dell'aeronavigabilità. Inoltre, il ruolo dell'Agenzia è quello di svolgere ispezioni di standardizzazione per verificare che tale pratica non sia messa in atto o sia immediatamente seguita da opportuni interventi correttivi.

16. Impatto economico

In linea di massima, tale decisione non dovrebbe avere un impatto economico globale in quanto l'investimento per la conversione al nuovo regime normativo adottato dalla Comunità va effettuato in ogni caso in maniera che tutte le parti interessate usufruiscano dei benefici derivanti dal completamento del mercato interno in questo campo.

La possibile carenza di tecnici muniti di licenza in alcuni Stati membri potrebbe comportare ritardi nella delibera in servizio degli aeromobili e generare notevoli costi indiretti per gli operatori, il che potrebbe anche incidere sul funzionamento del mercato del personale certificato e innalzarne il livello retributivo medio con un effetto diretto sulle imprese di manutenzione e indiretto sui loro clienti. Non occorre tuttavia esagerare le conseguenze che potrebbero derivarne durante il periodo necessario alle autorità nazionali dell'aviazione per recuperare il ritardo accusato, poiché è probabile che la bassa mobilità sul mercato di questo tipo di servizi di certificazione interessi unicamente i paesi che sinora non hanno compiuto progressi sufficienti nel processo di conversione.

Nella maggior parte dei casi, le autorità nazionali dell'aviazione non subiranno alcuna conseguenza, avendo già rilasciato un numero sufficiente di licenze. Solo quelle in ritardo dovranno intensificare i propri sforzi e ciò potrebbe comportare alcuni costi ulteriori se dovessero avere necessità di ingaggiare personale aggiuntivo per convertire tutte le licenze rilasciate nell'ambito del sistema nazionale al fine di conformarsi al regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione.

17. Impatto ambientale

Nessuno.

18. Impatto sociale

È probabile che alcuni tecnici certificatori non muniti di licenza a norma della parte 66 subiscano notevoli conseguenze in quanto, dopo il 28 settembre 2006, non sarebbero più qualificati per deliberare in servizio aeromobili di grandi dimensioni, e ciò potrebbe incidere sulle loro condizioni di lavoro.

V. Conclusione

Alla luce dell'analisi condotta in merito all'opportunità di posticipare la data di entrata in vigore delle disposizioni della parte 145.A.30 (g) e della parte A.30 (h) (1) applicabili alla qualifica del personale certificatore per la delibera in servizio di aeromobili con massa massima al decollo di più di 5700 kg (manutenzione di linea e di base), l'Agenzia conclude che le disposizioni dell'articolo 7, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione non vanno emendate e che la data ivi indicata v a mantenuta invariata.

Colonia, 25 settembre 2006

P. GOUDOU