



**PARERE N. 03/2008**

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

**del 1° settembre 2008**

**concernente un regolamento della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio 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**

***"Attuazione CAEP/7"***

## **I. Generalità**

1. Il presente parere si prefigge di proporre alla Commissione la modifica dell'articolo 6 del regolamento (CE) 216/2008<sup>1</sup> della Commissione (il regolamento di base). I motivi di tale attività normativa sono presentati qui di seguito.
2. Il parere è stato adottato seguendo la procedura definita dal consiglio di amministrazione<sup>2</sup> dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia), conformemente alle disposizioni dell'articolo 19 del regolamento di base.

## **II. Consultazione**

3. Il progetto di parere per un regolamento della Commissione che modifichi il regolamento di base (Comunicazione di proposta di modifica - NPA No 2008-02) è stato pubblicato sul sito web dell'Agenzia il 20 marzo 2008.
4. Alla data del 1° maggio 2008, l'Agenzia ha ricevuto tre osservazioni formulate da tre autorità aeronautiche nazionali.
5. È stato preso atto di tutte le osservazioni ricevute che sono state incorporate in un documento di risposta alle osservazioni (CRD), pubblicato sul sito web dell'Agenzia il 26 giugno 2008 per un periodo di consultazione di due mesi. Tale documento CRD contiene un elenco di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno fornito delle osservazioni e le relative risposte dell'Agenzia. In risposta al CRD è stata registrata solo una reazione che sosteneva il CRD e, pertanto, non è stato necessario apportare alcuna modifica.
6. Tutte le osservazioni ricevute appoggiavano l'incorporazione delle modifiche ICAO nella legislazione comunitaria nonché delle relative modifiche all'articolo 6 del regolamento di base e del CS-36, proposte dall'Agenzia.

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

7. Questo parere ha lo scopo di modificare l'articolo 6 del regolamento di base, per aggiornare il riferimento all'ultima edizione dell'allegato 16. Il contenuto di tali modifiche è descritto qui di seguito.

### Modifica n. 9 dell'allegato 16, volume I della convenzione di Chicago

8. La modifica n. 9 alle Norme internazionali e pratiche raccomandate – Tutela dell'ambiente – Rumore degli aeromobili (allegato 16, volume I della convenzione dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale) è stata adottata dal consiglio dell'ICAO nella quarta riunione della sua 183<sup>a</sup> sessione svoltasi il 7 marzo 2008. Il consiglio dell'ICAO ha stabilito che la modifica entrerà in vigore, fatta salvo qualsiasi parte per la quale la maggioranza degli Stati contraenti avrà notificato la sua disapprovazione entro il 20 luglio 2008. Nella misura in cui sarà effettiva, la modifica n. 9 entrerà in vigore il 20 novembre 2008. Mediante una circolare AN 1/61.2-08/20 del 28 marzo 2008, suddette decisioni sono state notificate agli Stati contraenti.

---

<sup>1</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, 19.3.2008, pag. 1).

<sup>2</sup> Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, emettere specifiche di certificazione e materiale esplicativo (procedura di regolamentazione). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

9. Lo scopo della modifica n. 9 all'allegato 16, volume I della convenzione di Chicago è di chiarire questioni amministrative e tecniche che insorgono nell'applicazione degli schemi dimostrativi e dei relativi orientamenti per la certificazione del rumore di un aeromobile. I seguenti paragrafi contemplano in dettaglio alcune delle principali questioni amministrative e tecniche introdotte dall'emendamento n. 9.

#### *Modifiche ai termini di applicabilità*

10. La modifica n. 8 all'allegato 16, volume I della convenzione di Chicago, al volume I, capitolo 1 (Amministrazione), sostituiva l'espressione precedentemente in uso "certificato di aeronavigabilità per il prototipo" con i termini "Certificato di omologazione del tipo". Ciò rifletteva l'uso attuale e allineava l'allegato 16, volume I agli altri documenti ICAO. Successivamente, la modifica n. 9 comportava il medesimo cambiamento in tutto l'allegato 16, volume I della convenzione di Chicago. Tuttavia, si è vigilato a mantenere la nozione di originalità convogliata dal termine "prototipo" già usata in quell documento; è stata pertanto introdotta una lieve variazione al paragrafo 1.10 del capitolo 1 della modifica n. 9 per ripristinare le norme di applicabilità nel loro significato originale. Tale modifica si riferiva all'applicazione da parte dello Stato di progettazione ed era perciò coerente con i termini di applicabilità di cui all'allegato 8 della convenzione di Chicago.
11. Per essere maggiormente in sintonia con l'allegato 8 della convenzione di Chicago, i termini di applicabilità nella modifica n. 9 all'allegato 16, volume I della convenzione suindicata si riferiscono ora alla data di presentazione della domanda anziché di quella di accettazione della domanda.

#### *Definizioni relative alle velocità del vento*

12. Le definizioni dei vari limiti di velocità del vento di cui all'allegato 16, volume I della convenzione di Chicago erano sinora ambigue e incoerenti. Si imponeva un chiarimento, poiché il superamento dei limiti di velocità del vento costituisce un ragionevole motivo per sospendere i test molto onerosi di certificazione del rumore. Delle differenze nell'attuazione tecnica dovute ad ambiguità e incoerenze potevano potenzialmente comportare differenze enormi per i vari richiedenti dei costi della certificazione del rumore e altresì comportare potenzialmente delle differenze nella ripetibilità e accuratezza dei risultati. Avvalendosi del materiale esplicativo dell'Organizzazione meteorologica mondiale (OMM) e con l'ausilio dei pareri di esperti della sezione meteorologia dell'ICAO, la modifica n.9 dell'allegato 16, volume I della convenzione di Chicago introduce delle disposizioni atte a creare una serie di specifiche tecnicamente corrette e ben definite.

#### *Aggiornamento dei riferimenti dell'IEC*

13. L'allegato 16, volume I della convenzione di Chicago contiene dei riferimenti a numerose norme della Commissione elettrotecnica internazionale (IEC) che stabiliscono le specifiche per le attrezzature usate nella certificazione del rumore da aeromobili. Col passare degli anni, tali specifiche sono state aggiornate dall'IEC per rispecchiare i progressi compiuti nelle tecniche elettroniche, manifatturiere e della misurazione. La modifica n. 9 all'allegato 16, volume I della convenzione di Chicago fa riferimento alle più recenti norme IEC.

#### Modifica n. 6 all'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago

14. La modifica n. 6 alle Norme internazionali e pratiche raccomandate – Tutela dell'ambiente – Emissioni dei motori di aeromobili (allegato 16, volume II della convenzione sull'aviazione civile internazionale) è stata adottata dal consiglio dell'ICAO

nella quarta riunione della sua 183<sup>a</sup> sessione svoltasi il 7 marzo 2008. Il consiglio dell'ICAO ha stabilito che la modifica entrerà in vigore, fatta salvo qualsiasi parte per la quale la maggioranza degli Stati contraenti avrà notificato la sua disapprovazione prima del 20 luglio 2008. Nella misura in cui sarà effettiva, la modifica n. 6 entrerà in vigore il 20 novembre 2008. Mediante una circolare AN 1/61.2-08/21 del 2 aprile 2008, suddette decisioni sono state notificate agli Stati contraenti.

15. La modifica n. 6 all'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago affronta questioni amministrative e tecniche, riguardanti essenzialmente la modernizzazione degli schemi dimostrativi e i relativi orientamenti per la certificazione dei motori. I seguenti paragrafi contemplano in dettaglio alcune delle principali questioni amministrative e tecniche introdotte dalla modifica n. 6.

*Revisione delle attuali correzioni alle emissioni di gas rispetto alle condizioni nel giorno di riferimento*

16. In passato, il Comitato protezione ambientale e aviazione (CAEP) aveva rilevato un determinato numero di settori di preoccupazione relativamente al fatto che:

- 1) all'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago, la terminologia relativa alle correzioni delle condizioni del motore di riferimento e alle condizioni atmosferiche di riferimento non era coerente,
- 2) i termini utilizzati per le correzioni dell'umidità non erano chiari e
- 3) numerosi termini apparentemente equivalenti venivano utilizzati per descrivere la regolazione della spinta.

Allo scopo di risolvere queste incoerenze la modifica n. 6 all'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago

- 1) contiene un testo rivisto volto a specificare chiaramente le correzioni applicabili al motore standard di riferimento nonché alle condizioni atmosferiche standard,
- 2) introduce una netta distinzione tra i due termini di umidità usati e
- 3) usa l'espressione "modalità operative in atterraggio e decollo (LTO)" in riferimento ai punti ciclici specifici LTO, mentre usa l'espressione "regolazione della spinta" riferendosi a condizioni operative non specifiche.

*Revisione degli attuali requisiti in materia di specifiche del carburante*

17. Una revisione della disponibilità di carburante, rispondente alle specifiche, aveva rilevato che i carburanti generalmente disponibili non ottemperavano ad un determinato numero di limiti di specifica. La modifica della specifica volta ad inglobare tutti i carburanti disponibili avrebbe tuttavia un effetto restrittivo. Pertanto, la modifica n. 6 dell'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago consente di scostarsi dai requisiti delle specifiche del carburante che sono soggette all'applicazione di correzioni concordate. I cambiamenti apportati nella modifica n. 6 ridurranno le spese di certificazione consentendo ai costruttori di utilizzare carburanti disponibili localmente, previa applicazione di correzioni accettabili per eliminare qualsiasi effetto sui risultati dei test. Senza tale modifica, molto probabilmente il CAEP sarebbe portato a modificare periodicamente la specifica del carburante per tenere conto delle future variazioni nelle forniture di carburante.

*Modifiche volte a consentire l'uso di materiali di campionamento alternativi all'acciaio inossidabile*

18. Il campionamento delle emissioni dietro ai moderni motori a turbine a gas richiede l'uso di dispositivi di misurazione (pettini) fabbricati con materiali capaci di resistere ai carichi termici e strutturali che si verificano durante operazioni ad elevata potenza. L'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago definisce le specifiche per la fabbricazione dei dispositivi e, sinora, il solo materiale specificato era l'acciaio inossidabile. Recenti test di certificazione di taluni motori di tecnologia recente che si avvalevano di dispositivi di misurazione in acciaio inossidabile, di cui all'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago, avevano creato dei problemi a livello delle attrezzature di campionamento, il che ha comportato onerosi ritardi per il programma di test. Per risolvere il problema, i costruttori in un lavoro comune con le autorità di certificazione hanno utilizzato dei dispositivi di misurazione fatti in materiali più resistenti anziché in acciaio inossidabile, dimostrando che l'accuratezza della misurazione delle emissioni non era stata compromessa. La modifica n. 6 all'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago introduce di conseguenza una nuova formulazione che consente ai costruttori di produrre dispositivi di misurazione in materiali con un'adeguata capacità termica, purché siano non reattivi.

Impatto sulla normativa dell'Agenzia

19. Il regolamento di base definisce i requisiti essenziali per la protezione dell'ambiente riferendosi all'allegato 16 della convenzione di Chicago. L'articolo 6, paragrafo 2 precisa che in occasione della modifica dell'allegato 16 della convenzione di Chicago dovrà essere operato un adeguamento, conformemente alla procedura di cui all'articolo 65, paragrafo 3 dello stesso regolamento, per allineare conformemente i requisiti essenziali della protezione ambientale con i relativi standard dell'ICAO.

20. Benché nella modifica n. 9 dell'allegato 16, volume I e nella modifica n. 6 dell'allegato 16, volume II della convenzione di Chicago non siano state fatte raccomandazioni specifiche relative al rigoroso rispetto degli standard di rumorosità e di emissioni, tali modifiche, come precedentemente chiarito, chiudono la via a scappatoie e aiutano a conseguire un trattamento equo di tutti i richiedenti. Poiché talune di queste modifiche riguardano la formulazione dei requisiti stessi sarà necessario trasporre i miglioramenti dell'allegato 16 della convenzione di Chicago nella legislazione comunitaria. Il presente parere propone tale adeguamento a seguito dell'adozione della modifica n. 9 dell'allegato 16, volume I e della modifica n. 6, volume II della convenzione di Chicago.

21. L'Agenzia ha esaminato un riferimento alle ultime modifiche dell'allegato 16, volumi I e II nell'articolo 6, paragrafo 1 del regolamento di base ed è giunta alla conclusione che il testo, così come ivi figura, potrebbe sollevare controversie per stabilire se sono applicabili solo i requisiti delle ultime modifiche o i requisiti degli interi capitoli dell'allegato 16. L'Agenzia prevede pertanto di proporre un nuovo testo per l'articolo 6, paragrafo 1 del regolamento di base (cfr. Appendice: proposta di modifica al regolamento).

#### **IV. Valutazione dell'impatto della regolamentazione**

##### Sicurezza

22. Tali misure non prevedono impatti per la sicurezza.

##### Economia

23. Si prevedono degli impatti economici positivi. Aderendo agli standard adottati dall'ICAO, i prodotti europei e gli aeromobili registrati nell'Unione europea saranno accettati più facilmente in varie parti del mondo. La conseguente riduzione dell'onere amministrativo per l'industria che comporta l'adozione delle modifiche inalterate dell'ICAO genererebbe un effetto economico positivo.

##### Ambiente

24. Si prevede che le modifiche concordate dall'ICAO abbiano un effetto positivo sull'ambiente in quanto si ritiene che i cambiamenti introdotti risolvano ambiguità e incoerenze, forniscano chiarimenti, forniscano un aggiornamento degli ultimi sviluppi tecnici e introducano delle specifiche corrette e ben definite.

##### Sociale

25. Non si attende un impatto sociale da tali opzioni diverso dall'effetto indiretto della mitigazione degli effetti ambientali negativi che l'aviazione esercita sull'ambiente.

##### Armonizzazione globale

26. La normativa comunitaria sarà in linea con l'insieme globale di norme adottate dall'ICAO solo se le modifiche concordate dall'ICAO vengono adottate così come sono.

##### Altri requisiti aeronautici al di fuori dall'ambito dell'Agenzia

27. Si prevede che le modifiche saranno adottate inalterate da altre autorità aeronautiche nel mondo.

##### Riassunto e valutazione finale

28. In base a quanto sopra e alla decisione adottata dall'ICAO dopo ampie discussioni, si raccomanda l'adozione delle modifiche.

Colonia, 1 settembre 2008

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo