

ITALIAN JOURNAL OF AEROSPACE MEDICINE



N. 5 - JULY 2011



AIMAS - ASSOCIAZIONE ITALIANA DI MEDICINA AERONAUTICA E SPAZIALE

FLIGHT CREW: APRIL 8th, 2012 THE NEW EASA MEDICAL REQUIREMENTS ENTER INTO FORCE

PERSONALE DI VOLO: 8 APRILE 2012 IN VIGORE I NUOVI REQUISITI MEDICI EASA

■ ANTONELLO FURIA MD

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Direzione Centrale Standardizzazione Sicurezza – Roma.

✓ CORRESPONDING AUTHOR/CONTATTI

Dr. Antonello Furia
ENAC
Direzione Centrale Standardizzazione Sicurezza
Via di Villa Ricotti, 42 - 00161 Rome, Italy.
tel. +39 06 4418 5759
a.furia@enac.gov.it

► Short title

New EASA medical requirements.

► Keywords

EASA, medical requirements, flight crew.

The date of entry into force of the European regulation, which will contain new medical requirements for crew certification, now seems to have been definitely decided and it has been set in less than eight months time, for April the 8th, 2012.

On that long overdue date, the European Gazette will publish the medical requirements for the following flight personnel:

- aircraft and helicopter pilots;
- glider and motor glider pilots;
- airship pilots and hot air balloon pilots;
- flight attendants.

We still have to wait some time for EASA air traffic controllers medical requirements, but a new type of license will be introduced for the first time, named Light Aircraft Pilot License (LAPL), which will allow to fly aircrafts of up to 2000 kg and will entail *ad hoc* medical requirements. The new European requirements, technically named "Implementing Rules", are being released by the European Commission. They will be applicable not only to flight crew, as mentioned above, but also to the National Aviation Authority (ENAC in Italy), which will enforce the application of the rules, and those in charge of the medical

► Titolo breve

Nuovi requisiti medici EASA.

► Parole chiave

EASA, requisiti medici, personale di volo.

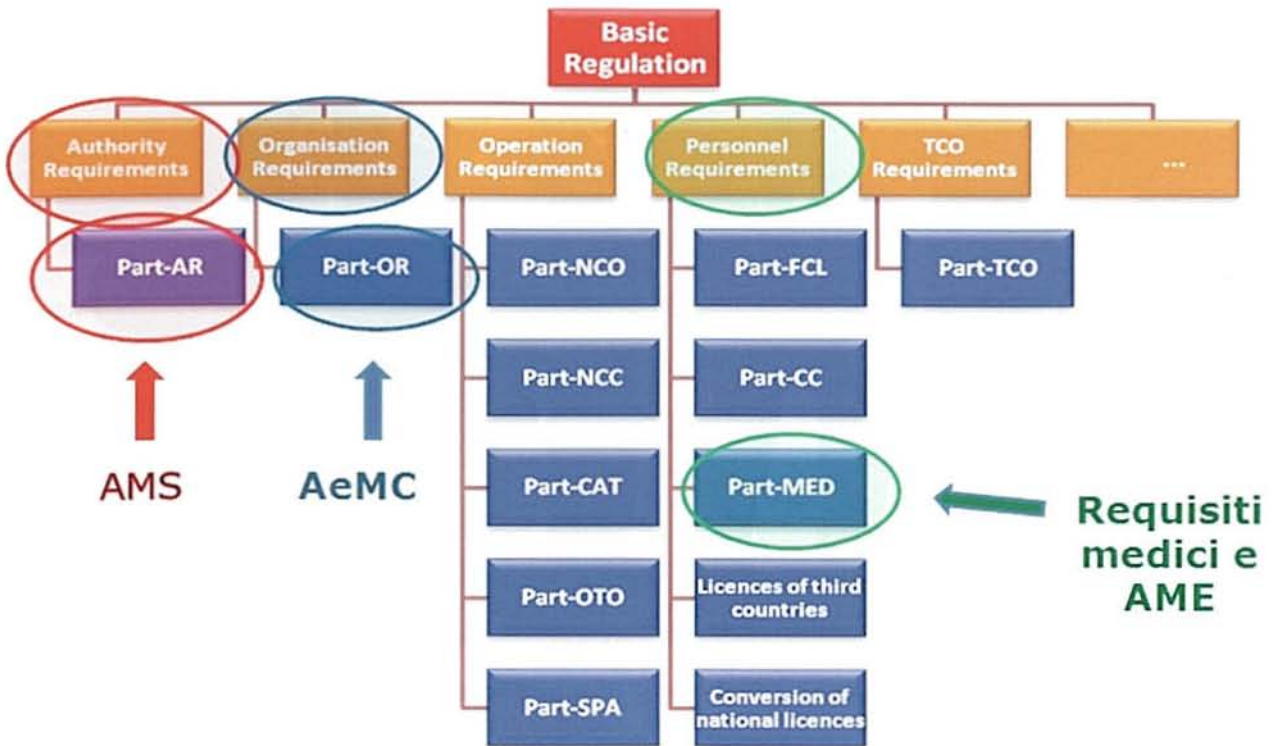
La data di entrata in vigore del regolamento europeo, che conterrà i nuovi requisiti per la certificazione medica del personale di volo, sembra oramai essere stata definitivamente decisa ed è stata fissata, tra meno di otto mesi, per l'8 aprile 2012.

In tale data, attesa da tempo, saranno pubblicati sulla Gazzetta europea i requisiti medici per il seguente personale di volo:

- piloti di aeromobile e di elicottero;
- piloti di aliante e motoaliante;
- piloti di dirigibile e di mongolfiera;
- assistenti di volo.

Bisognerà ancora aspettare qualche tempo per i requisiti medici EASA dei controllori del traffico aereo mentre verrà introdotto, per la prima volta, un nuovo tipo di licenza, denominata Light Aircraft Pilot Licence (LAPL), che permetterà di pilotare aeromobili al disotto dei 2000 kg, e cui si applicheranno requisiti medici "ad hoc".

I nuovi requisiti europei, definiti tecnicamente "implementing rules", stanno per essere "licenziati" dalla Commissione Europea e saranno applicabili come vedremo non solo al personale di volo, come accennato in precedenza, ma anche a chi deve sorvegliare



certification, namely the aero-medical centers (AeMC) and the medical examiners (AME).

We are approaching the end of the first part of a long and complex regulatory path, started in 2008 with the publication of the basic Regulation n. 216, which was followed by the publication of the regulatory proposal drafts NPA-17, NPA and NPA-22-2e. It will still be possible to introduce some decisions and last-minute changes to the text during this last step before publication, defined in technical jargon as "Comitology".

In fact, a committee, established under the European Commission and consisting of high level experts belonging to each Country of the Union, is going to screen the regulatory proposal text (Opinion), which has been finalized last April by the technical body of the European Commission, the European Aviation Safety Agency (EASA).

The Agency has indeed the institutional task of preparing drafts opinions in order to assist the European Commission in the preparation of regulatory proposals and basic requirements, which are then sent to the European Parliament and the Council for approval.

The Opinions provided to the Commission by the Agency are considered regulations, and once the EASA has issued an Opinion, this is transferred to the European Commission and the decision process continues outside the mandate of EASA.

Changes to the basic Regulation, which defines the general requirements are however usually managed directly by the Council and European Parliament.

An additional task for EASA in the near future will be to prepare guidance material for the compliance with

sull'applicazione delle regole ovvero alle Autorità aeronautiche nazionali (l'Enac in Italia), ed a coloro cui è delegata la certificazione medica ovvero i Centri aeromedici (AeMC) ed i medici esaminatori (AME).

Sta quindi per concludersi la prima parte di un lungo e complesso percorso normativo, avviato nel 2008 con la pubblicazione del Regolamento basico n.216, cui è seguita la pubblicazione delle bozze di proposta regolamentare denominate NPA-17, NPA-22 ed NPA-2e. Sono a questo punto ancora possibili alcune decisioni e ritocchi dell'ultima ora al testo in questa che rappresenta la fase conclusiva che precede la pubblicazione e che è definita in gergo tecnico fase della "Comitology".

Un comitato infatti, istituito nell'ambito della Commissione europea e costituito da esperti di alto livello appartenenti ad ogni singolo Paese dell'Unione, sta passando al vaglio il testo della proposta regolamentare (Opinion) finalizzata lo scorso mese di aprile da parte dell'organo tecnico della stessa Commissione Europea, l'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo (EASA).

L'Agenzia, infatti, ha il compito istituzionale di predisporre bozze di pareri al fine di assistere la Commissione europea nella preparazione di proposte regolamentari e di requisiti fondamentali, che successivamente vengono inviati al Parlamento e al Consiglio europeo per l'approvazione.

I pareri (Opinion) forniti alla Commissione sono regolamenti dell'Agenzia; una volta che l'Agenzia ha pubblicato un parere, questo viene trasferito alla Commissione europea e quindi il processo decisionale continua al di fuori del mandato dell'EASA.



the Regulation implementing rules (Article 18 of the Basic Regulation), which are immediately applicable without any European Council approval.

At the Comitology stage, currently in progress, it will also be decided when and how each Country can set the implementation starting date of certain classes of those requirements, which will be published on the 8th of April, 2012. To date, it has been hypothesized, but not yet decided, the mechanisms that would grant the Countries the power of decision to postpone, for a period ranging from six months to three years, the actual entry into force of those requirements that require organizational efforts for implementation. At present, 2015 should be the date for the entry into force in all Member States of the Light Aircraft Pilot License (LAPL), although there is pressure to bring forward this date. Concerning the requirements for flight attendants, dates between 2012 and 2014 are suggested. Within a few months we will have more reliable information with regard to this. As mentioned, the Opinion includes both flight crew (pilots and cabin crew) requirements and Authorities and organizations requirements.

The requirements established are based on the latest ICAO standards, the JAR-FCL 3 Amendment 5 and

Le modifiche al Regolamento basico, che definisce i requisiti generali, tuttavia, sono solitamente gestiti direttamente dal Consiglio e dal Parlamento europeo.

Come vedremo più avanti, un ulteriore compito che spetta nell'imminente futuro ad EASA è quello di predisporre materiale guida per l'applicazione delle norme di attuazione del Regolamento (Articolo 18 del Regolamento basico) che diventa immediatamente applicabile senza alcun passaggio al Consiglio europeo.

Nella fase della Comitology, attualmente in svolgimento, verranno decisi anche i tempi e le modalità attraverso le quali i vari Paesi potranno decidere la decorrenza dell'implementazione di alcune classi dei requisiti che saranno pubblicati l'8 aprile 2012. Al momento sono stati ipotizzati, ma non ancora decisi, meccanismi di deroga che concederebbero agli Stati il potere decisionale di procrastinare il momento di effettiva entrata in vigore, per un periodo variabile da sei mesi a tre anni, di quei requisiti che richiedono, ad esempio, sforzi organizzativi particolari. Al momento si parla del 2015 per l'entrata in vigore in tutti gli Stati della Light Aircraft Pilot Licence (LAPL), anche se ci sono pressioni per anticipare tale data. Per quanto riguarda invece i requisiti per gli assistenti di volo si ipotizzano date comprese fra il 2012 ed il 2014. Entro qualche mese avremo sicuramente notizie più certe in merito.

Entriamo ora a grandi linee nei contenuti del nuovo Regolamento Easa. Come accennato l'Opinion riporta sia i requisiti per il personale di volo (piloti ed equipaggi di cabina), sia quelli per le Autorità e le organizzazioni competenti in materia di aviazione civile.

I requisiti predisposti si basano sui più recenti standard ICAO, sulla JAR-FCL 3 emendamento 5 e sulle Joint Implementation Procedures JAA (JIPs); essi sono organizzati in una parte generale (GEN) che contiene requisiti comuni applicabili anche al personale navigante, ed





the JAA Joint Implementation Procedures (JIPs). The requirements are organized into a general part (GEN), which contains common requirements that also apply to flight operations, as well as specific requirements covering the areas of licensing, medical certificates, attestation for cabin crew, authorized organizations including the aeromedical centers (AeMC), simulators, and training devices.

The sub-specific legislations called AR.MED, AR.AeMC and OR.AeMC (where AR stands for Authority Requirements and OR for Organization Requirements) include requirements for the medical certification of crew, requirements applicable to organization such as medical centers (AeMCs), the method for protection on medical examinations data kept at the AME, AeMC and Competent Authority, and the shelf life of such documentation, set by the regulator in 10 years.

The Authority Requirements (Part-AR) and the Organizations Requirements (Part-OR) define, but are not limited to, the mode of interaction between medical examiners (AME), authorized organizations (AeMC) and the Competent Authority, cooperation and exchange of medical information between EASA Member States, the immediate reaction to an event that may affect the levels of flight safety, as well as the conditions for issuing, maintaining, amending, limiting, suspending and revoking certificates and approvals, as required by the basic rules in Articles 7 and 8.

The validity periods of medical certificates for Class 1 and 2 are those set by ICAO and confirmed by the Jar-Fc13. The new license LAPL validity of the certificate will be 60 months up to 50 years of age, 24 months between 50 and 70 years of age, and 12 months after 70 years of age.

The news for flight attendants is that they will no longer require a medical certificate but a medical attestation, which would assess the necessary medical requirements. The medical attestation may be issued by an AeMC or an AME, but also by an occupational medicine doctor. It will be valid for 60 months up to 40 years of age, 24 months between 40 and 50 years of age, and 12 months after 50 years of age.

Finally, there are several ENAC key tasks arising from the new regulations. While the competence on the regulation and supervision of the Countries will be headed by the EASA, national Aviation Authorities need to focus on standardization and proper requirements implementation in the territory, and the authorization and supervision of the medical examiner (AME) and the organizations (AeMC). ENAC will therefore carry out all those specific functions assigned by the Regulations, including the application of medical certificate limitations in all those cases where the evaluation of fitness must be deferred to the Authority, and the imposition of sanctions, suspensions and revocations, as indicated by the EU standards.

In conclusion, with the help of the chart published in this article, we are confident that the EASA Regulation



in una parte contenente requisiti specifici che coprono le aree delle operazioni di volo, le licenze di volo, le certificazioni mediche, l'attestato per il personale di cabina, le organizzazioni autorizzate fra cui i centri aeromedici (AeMC), i simulatori e i dispositivi di addestramento.

Le sottoparti specifiche della normativa denominate AR.MED, AR.AeMC ed OR.AeMC (dove AR sta per Authority requirements ed OR per Organisation requirements) comprendono le regole per la certificazione medica dell'equipaggio di volo, i requisiti per l'organizzazione dei centri medici (AeMCs), le modalità di protezione dei dati relativi agli esami medici custoditi presso gli AME, AeMC e l'Autorità competente, nonché il tempo di conservazione di tale documentazione, fissato dal regolatore in 10 anni.

I requisiti per l'Autorità (parte AR) e quelli per le Organizzazioni (part-OR) definiscono, a solo titolo di esempio, le modalità di interazione tra i medici (AME), organizzazioni autorizzate (AeMC) e l'Autorità competente, la cooperazione e lo scambio di informazioni mediche tra gli Stati membri, la modalità di reazione immediata ad un evento che possa influenzare i livelli di sicurezza del volo, così come le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione e la revoca dei certificati, attestati e certificazioni come previsto dal regolamento basico agli articoli 7 e 8.

Per quanto riguarda invece i periodi di validità dei certificati medici, per la 1^a e 2^a classe vengono confermati quelli indicati dall'ICAO e dalla Jar-Fc13 mentre per la nuova licenza LAPL la validità del certificato sarà di 60 mesi fino a 50 anni, 24 mesi fra 50 e 70 anni e 12 mesi dopo i 70 anni.

Per gli assistenti di volo, per i quali saranno previsti requisiti medici dedicati, la vera novità è rappresentata dal fatto che non sarà più richiesto un certificato medico bensì un attestato medico. L'attestazione medica potrà essere rilasciata, oltre che da un AeMC o da un AME, anche da un medico specializzato in medicina del lavoro ed avrà validità di 60 mesi fino a 40 anni, 24 mesi fra 40 e 50 anni e 12 mesi dopo i 50 anni.

Vediamo infine quali saranno alcuni dei compiti fondamentali dell'Enac derivanti dal nuovo Regolamento. Mentre la competenza di regolamentazione e la sorveglianza sugli Stati sarà in capo ad EASA, a livello



will provide a set of medical requirements, published in the Part-MED Personnel Requirements, for each of the following classes assessed:

- Class 1 and Class 2;
- Light Aircraft Pilot License (LAPL);
- Flight Attendant Attestation;
- Air Traffic Controller (in the near future).

In the same Part-MED are published the requirements applicable to medical examiners (AME), whereas the requirements for aero-medical centers (AeMC) will be published in the Part-OR (Organization Requirements). Lastly, the requirements governing the Authority Aero-medical Section (AMS) will be present in the Part-AR – (Authority Requirements).

As announced by the European Aviation Safety Agency, by the date of April the 8th, 2012, there will also be published the Acceptable Means of Compliance (AMC) requirements and the guidance material, which was represented by the Manual of Aviation Medicine during the Joint Aviation Authority. Both documents are a core competence of EASA and may be published without the approval of the European Commission. The availability of the AMC and guidance material is considered essential for the proper implementation of the new Regulation and the achievement of an acceptable level of standardization in all Union Countries. The difficult preparation for the transition from Jar-Fcl3 to EASA Regulation had already begun, and this will require an extraordinary commitment that will allow the Countries to be ready at the critical moment of transition.

nazionale le Autorità aeronautiche dovranno occuparsi della standardizzazione e della corretta applicazione dei requisiti sul territorio, dell'autorizzazione e sorveglianza del personale (AME) e delle organizzazioni (AeMC). Sarà infine compito di Enac svolgere tutte quelle funzioni specifiche affidate dal Regolamento, fra cui l'applicazione delle limitazioni ai certificati medici in tutti quei casi in cui il giudizio di idoneità deve essere rinviato all'Autorità, nonché la comminazione delle sanzioni, sospensioni, revoche previste dalla norma europea.

In conclusione, con l'ausilio del grafico pubblicato in questo articolo, possiamo dire che il Regolamento EASA fornirà un set di requisiti medici, pubblicato nella Part MED dei Personnel Requirements, per ognuno delle seguenti classi di visita:

- Classe 1 e Classe 2;
- Light Aircraft Pilot Licence (LAPL);
- Attestato per assistenti di volo;
- Controllori di volo (in un futuro prossimo).

Nella stessa Part MED sarà possibile trovare i requisiti applicabili ai medici esaminatori (AME), mentre i requisiti relativi ai Centri Aeromedici (AeMC) saranno pubblicati nella Part OR-Organisation Requirements.

Infine i requisiti che regolamentano la Sezione Aero-medica dell'Autorità (AMS) saranno riportati nella Part AR – Authority Requirements.

Secondo quanto reso noto dall'Agenzia europea per la Sicurezza del volo, entro la data dell'8 aprile 2012, saranno anche disponibili i metodi accettabili di rispondenza ai requisiti (AMC-Acceptable Means of Compliance) ed il materiale guida che, nel periodo della Joint Aviation Authority era rappresentato dal Manuale di Medicina Aeronautica (Aviation Medicine Manual). Entrambi i documenti sono di stretta competenza EASA e potranno essere pubblicati senza l'approvazione della Commissione Europea. La disponibilità delle AMC e del materiale guida è ritenuta essenziale per la corretta applicazione del nuovo Regolamento ed il raggiungimento di un accettabile livello di standardizzazione in tutti i Paesi dell'Unione in cui è già iniziata l'impegnativa fase di preparazione per il passaggio dal sistema Jar-Fcl3 a quello EASA che sicuramente richiederà per tutti un impegno straordinario che dovrà permettere di essere pronti nel momento critico della transizione.

► REFERENCES/BIBLIOGRAFIA

- European Aviation Safety Agency- Rulemaking-Opinion: <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>
 European Aviation Safety Agency- Rulemaking-Npa-17c: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202008-17c.pdf
 European Aviation Safety Agency- Rulemaking-Npa-22c: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202008-22c%20-%20Part-OR.pdf
 European Aviation Safety Agency- Rulemaking-Npa-22b: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202008-22b%20-%20Part-AR.pdf
 European Aviation Safety Agency- Rulemaking-Npa-22b: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf