



**MINISTERO DELLA DIFESA**

Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale Armamenti  
Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità

**DIRETTIVA TECNICA**

**PROCEDURA APPLICATIVA PER IL TRANSITORIO  
DELLA AER(EP).P-145  
E DELLE ALTRE NORME DI AERONAVIGABILITA'**

**LA PRESENTE DIRETTIVA TECNICA ANNULLA E SOSTITUISCE LA DIRETTIVA  
TECNICA AER(EP).DT-2015-021 EDIZIONE BASE DEL 28/12/2015**

**ELENCO DELLE PAGINE VALIDE**

**AVVERTENZA:** Questa norma è valida se è composta dalle pagine sottoelencate, debitamente aggiornate.

Copia della presente norma può essere reperito al seguente indirizzo:

<http://www.difesa.it/SGD-DNA/Staff/DT/ARMAEREO/Biblioteca/Pagine/default.aspx>

Le date di emissione delle pagine originali ed emendate sono:

Originale..... 0.....del 10/05/2021

Questa norma è costituita complessivamente da N° 14 pagine come sotto specificato:

Pag. n°	Emend. n°
Frontespizio.....	0
A.....	0
I.....	0
1-5.....	0
Allegato A1	0
Allegato B1-B3	0

## INDICE

1. PREMESSA E SCOPO.....	1
2. DEFINIZIONI.....	1
3. ANALISI IMPATTO REQUISITI AER(EP).P-145.....	1
3.1 TERMINI DI APPROVAZIONE (145.A.20) .....	1
3.1.1 <i>Mission Design Series</i> .....	1
3.1.2 Conduzione di Prove Non Distruttive .....	2
3.2 REQUISITI DEL PERSONALE (145.A.30).....	2
3.2.1 Personale Responsabile .....	2
3.2.1.1 <i>Maintenance Manager/Workshop Manager, Quality Manager or equivalent</i> .....	2
3.2.1.2 Competenza personale di manutenzione e addestramento su <i>Human Factors</i> .....	2
3.3 <i>CERTIFYING STAFF</i> CATEGORIE A, B1, B2 E COMPONENTI (145.A.35).....	3
3.3.1 Competenza <i>Certifying staff</i> e <i>Support Staff</i> in materia di <i>Military Aviation Legislation</i> e <i>Military Human Factor</i> .....	3
3.3.2 Formazione <i>Certifying staff</i> e <i>Support Staff</i> per Sistemi di prima immissione in servizio.....	4
3.4 ACCETTAZIONE DEI COMPONENTI (145.A.42).....	4
3.4.1 Componenti provenienti da produzione (nuovi) .....	4
3.4.2 Componenti provenienti da manutenzione.....	4
3.5 DATI DI MANUTENZIONE (145.A.45).....	4
3.5.1 Tipologia di dati di manutenzione.....	5
3.5.2 <i>Worksheet</i> di manutenzione .....	5
3.6 PIANIFICAZIONE DEL LAVORO (145.A.47).....	6
3.7 SEGNALAZIONE INCONVENIENTI (145.A.60).....	6
3.8 PRIVILEGI DELL'ORGANIZZAZIONE DI MANUTENZIONE (145.A.75).....	6
3.8.1 Apertura di una Base Temporanea .....	6
3.8.2 Obbligatorietà dell'attestazione di Aeronavigabilità.....	7
3.9 LIMITAZIONI DELL'ORGANIZZAZIONE APPROVATA (145.A.80) .....	7
<b>ALLEGATO A - ELENCO COMPONENTI DA INSERIRE NELLA CAPABILITY LIST</b>	
<b>ALLEGATO B - CRITERI PER L'ACCETTAZIONE DEL PERSONALE RESPONSABILE DELL'IMPRESA</b>	

## 1. PREMESSA E SCOPO

La P.T. AER(EP).P-145 definisce i requisiti che un'organizzazione che effettua manutenzione su aeromobili militari e/o componenti deve soddisfare per garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità. Tale PT recepisce ed introduce nel quadro regolamentare nazionale l'*European Military Airworthiness Requirement 145 (EMAR)* approvato dal MAWA (*Military AirWorthiness Authorities*) Forum nell'ambito del progetto di revisione del quadro normativo europeo in materia di aeronavigabilità degli aeromobili militari. La EMAR 145 Sezione A e i relativi AMC e GM sono annessi alla PT AER(EP).P-145 e sono parte integrante della stessa.

Scopo della presente Direttiva è di fornire, alle organizzazioni che richiedono l'approvazione in accordo alla P.T. AER(EP).P-145, procedure e linee guida per la gestione del transitorio al fine di dimostrare la rispondenza ai requisiti in essa prescritti.

## 2. DEFINIZIONI

Ai fini della presente Direttiva valgono tutte le sigle, i vocaboli e le locuzioni presenti nella EMAD 1.

## 3. ANALISI IMPATTO REQUISITI AER(EP).P-145

La presente Direttiva definisce le modalità di applicazione dei soli requisiti che richiedono specifiche misure transitorie per la loro piena implementazione:

- 145.A.20 *Terms of Approval*
- 145.A.30 *Personnel requirements*
- 145.A.35 *Certifying Staff & Support Staff*
- 145.A.42 *Acceptance of Components*
- 145.A.45 *Maintenance data*
- 145.A.47 *Production planning*
- 145.A.60 *Occurrence Reporting*
- 145.A.75 *Privileges of the Organisation*
- 145.A.80 *Limitations of the organisation*

### 3.1 TERMINI DI APPROVAZIONE (145.A.20)

#### 3.1.1 *Mission Design Series*

Lo *Scope of Work* di una organizzazione richiedente una approvazione per Classe Aircraft (*Rating "A"*) deve riportare nelle limitazioni il *Mission Design Series (MDS)* relativo alle configurazioni approvate dalla DAAA per ogni aeromobile, individuato secondo i dettami della AER(EP).0-0-12, cui la *Application* è riferita. Non saranno accettati dalla DAAA denominazioni commerciali e/o *Popular names* senza indicazione dell'MDS.

Le Organizzazioni già approvate che, alla data dell'emissione della presente direttiva, non rispettino pienamente i presenti dettami devono presentare,

entro 12 mesi e comunque prima della scadenza dell'audit biennale, apposita richiesta di emendamento dello *Scope of Work* precedentemente rilasciato, a fronte della verifica o aggiornamento della propria disponibilità di dati manutentivi ed addestramento del personale. La mancata ottemperanza comporterà il decadimento e ritiro del certificato. Ulteriori successive *Application* verranno considerate alla stregua di *Initial* e sottoposte allo stesso processo.

### **3.1.2 Conduzione di Prove Non Distruttive**

Una Organizzazione fornitrice di processi *Non-Destructive Testing* (NDT) deve chiedere una approvazione per *Rating* "D1" al fine di poter emettere un *EMAR Form 1* al termine dei servizi forniti a supporto della Organizzazione richiedente.

Tale approvazione non è necessaria se le attività NDT non sono fornite a terzi, bensì condotte esclusivamente nell'ambito dei task manutentivi di cui allo *Scope of work* approvato, da personale dell'Organizzazione adeguatamente qualificato come indicato al requisito 145.A.30(f).

## **3.2 REQUISITI DEL PERSONALE (145.A.30)**

### **3.2.1 Personale Responsabile**

L'organizzazione deve nominare una persona o un gruppo di persone con la responsabilità di assicurare la rispondenza dell'organizzazione ai requisiti della AER(EP).P-145 [rif. 145.A.30(b)]; per le responsabilità peculiari oggetto della nomina tale personale deve riportare direttamente *all'Accountable Manager*, anche se organicamente dipendente per via indiretta.

#### **3.2.1.1 *Maintenance Manager/Workshop Manager, Quality Manager or equivalent***

La DAAA procederà alla accettazione del personale, tramite la sottoscrizione del *EMAR Form 4*, in accordo ai requisiti definiti in Allegato "B" alla presente Direttiva. In caso di prodotti *Dual Use*, per le valutazioni del caso, si potrà tenere conto della eventuale già avvenuta accettazione da parte della *National Civil Aviation Authority* (NCAA), fatte salve le peculiarità del prodotto militare.

#### **3.2.1.2 *Competenza personale di manutenzione e addestramento su Human Factors***

Le imprese di manutenzione dovranno erogare al personale di cui al AMC 145.A.30(e) 6, un addestramento (iniziale) riguardante i principi dello *Human Factors*. Viene considerato equivalente l'addestramento iniziale già effettuato in conformità alla EASA Part 145 GM 145.A.30

(e), fatto salvo quanto successivamente specificato nei prossimi paragrafi per il personale *Certifying Staff*.

Nel caso di imprese di manutenzione con abilitazioni nella classe aeromobili e componenti, ove applicabile, dovrà inoltre essere approntato un piano per la gestione delle *Critical Design Configuration Control Limitations* (CDCCL) con associato programma di addestramento per il personale coinvolto. L'addestramento dovrà essere suddiviso in livello 1 (*awareness*) e livello 2 (*detailed*).

### 3.3 CERTIFYING STAFF CATEGORIE A, B1, B2 E COMPONENTI (145.A.35)

#### 3.3.1 Competenza *Certifying staff* e *Support Staff* in materia di *Military Aviation Legislation* e *Military Human Factor*

Si applicano le prescrizioni di cui alla AER(EP).DT-2019-024 e successive modifiche intervenute.

Al personale presentato dalla Organizzazione quale *Certifying Staff* dovranno essere somministrati i seguenti corsi:

- *Military Aviation Legislation*;
- *Military Human Factor*.

I corsi dovranno essere erogati secondo i programmi addestrativi dei corsi di *Military Human Factor* (M9) e *Military Aviation Legislation* (M10), stabiliti dalla DAAA unitamente ai requisiti delle Organizzazioni eroganti e al profilo degli Istruttori. Risultano accettabili eventuali corsi *Human Factor* già effettuati sulla base della normativa EASA, somministrati al personale prima della emissione della presente DT.

L'aggiornamento in materia di *Military Human Factor* è erogabile anche da personale della Organizzazione di Manutenzione – *Maintenace Organization* (MO) secondo la norma AER(EP).P-145, che sia stato riconosciuto idoneo dalla Organizzazione secondo procedura interna accettata dalla DAAA per tramite del *Maintenance Organisation Exposition* (MOE). Gli aggiornamenti sono considerati accettabili anche se effettuati sulla base della normativa EASA.

L'aggiornamento in materia di *Military Aviation Legislation* è onere proprio del *Certifying Staff*, secondo procedura interna accettata dalla DAAA per tramite del MOE e oggetto di intervista nel corso degli audit periodici condotti dalla MO e dalla DAAA. L'erogazione di corsi periodici interni alla AMO in materia di *Military Aviation Legislation* contribuisce al soddisfacimento del requisito ma in maniera non esaustiva stante la natura continuativa dell'aggiornamento richiesto dal personale certificatore.

La DAAA riconosce quale *Military Certifying Staff* il personale dotato di opportuna *Military Aircraft Maintenance Licence* (MAML), in accordo

all'AER(EP).P-66, e *Certification Authorisation* rilasciata dalla MO stessa in relazione allo *Scope of Work* approvato.

### **3.3.2 Formazione *Certifying staff* e *Support Staff* per Sistemi di prima immissione in servizio**

In assenza di un *Type Course* approvato per un Sistema di prima immissione in servizio, le procedure per il riconoscimento del personale quale *Certifying Staff* e *Support Staff* devono essere oggetto di dedicato concordamento preventivo con la DAAA.

## **3.4 ACCETTAZIONE DEI COMPONENTI (145.A.42)**

### **3.4.1 Componenti provenienti da produzione (nuovi)**

Fino alla entrata in vigore dell'emendamento all'AER(EP).P-21 che recepirà l'applicabilità della *Subpart G* ai componenti, sarà considerata conforme l'accettazione da parte della MO di componenti corredati dai documenti di delibera in uso (Certificato di Conformità), quale alternativa all'EMAR Form 1 (produzione). Detti componenti saranno installabili fino ad esaurimento scorte. I documenti di delibera quali EASA *Form 1* o FAA *Form 8130-3* o TCA *Form 1* o previsti da accordi internazionali sottoscritti dalle Autorità di Aeronavigabilità sono sempre considerati equivalenti all'EMAR *Form 1*. Alla MO sarà comunque richiesta evidenza delle predisposizioni in atto a condurre la transizione verso la cogenza normativa.

### **3.4.2 Componenti provenienti da manutenzione**

Fino al 31 marzo 2022 sarà considerata conforme l'accettazione da parte della MO, in alternativa all'EMAR *Form 1*, di componenti corredati dai documenti di delibera in uso alla data di entrata in vigore della PT AER(EP).P-145 (Certificato di Conformità). Detti componenti saranno installabili fino ad esaurimento scorte. I documenti di delibera quali EASA *Form 1* o FAA *Form 8130-3* o TCA *Form 1* o previsti da accordi internazionali sottoscritti dalle Autorità di Aeronavigabilità, saranno sempre considerati equivalenti all'EMAR *Form 1*.

## **3.5 DATI DI MANUTENZIONE (145.A.45)**

Sono considerati *Applicable Maintenance Data* i dati approvati dalla DAAA già in uso nei vari programmi militari alla data di entrata in vigore della PT AER(EP).P-145. Tali dati, in alcuni casi, sono specifici per il prodotto/cliente militare, mentre in altri casi e tipicamente per i prodotti *dual use*, vengono utilizzati gli analoghi dati validi per l'impiego civile.

Le ditte che intendono inserire nella propria *capability list* componenti i cui manuali di manutenzione non sono inseriti nella LOAP del Sistema d'Arma, a valle di una

comprovata impossibilità di instaurare un canale di comunicazione/accordo con la Ditta progettatrice/costruttrice/produttrice/licenziataria per la produzione dei componenti in argomento, dovranno compilare il *Form* (allegato “A” alla presente DT) per la relativa valutazione *case by case* da parte della DAAA.

In taluni casi, tipicamente i consorzi, non esiste un unico *Engine Manual*, ma ogni partecipante al consorzio, quale responsabile del rispettivo Modulo (*Design & Manufacturer*), emette le relative istruzioni tecniche di *maintenance* e *airworthiness* (*Module*).

I Moduli emessi dai singoli partecipanti, contenenti le istruzioni tecniche e di *airworthiness*, devono comunque essere approvati da DAAA via PT.

### 3.5.1 Tipologia di dati di manutenzione

- a) Prodotti *dual use*: Sono considerati *Applicable Maintenance Data*, tutte le pubblicazioni tecniche emesse in ambito civile e recepite dalla DAAA con le modalità attualmente in vigore.

Le *Airworthiness Directive* e i *Service Bulletin* mandatori (afferenti la *safety*) saranno considerate quali *Applicable Maintenance Data* dal momento della loro pubblicazione se coperte da una specifica PTA “ombrello” secondo quanto previsto dalla PT AER(EP).00-00-5.

I *Service Bulletin* opzionali saranno di volta in volta valutati ed eventualmente autorizzati dalla DAAA attraverso l’emissione di una specifica PTA.

- b) Programmi specificatamente Militari: Sono considerati *Applicable Maintenance Data* le Pubblicazioni Tecniche approvate dalla DAAA con le modalità attualmente in vigore.

Le precedenti disposizioni sono superate in caso di privilegi approvati alle referenti *Military Design Organisation Approval* (MDOA) segnalate attraverso il riporto del numero della MDOA sul SB o sulla manualistica aggiornata (*Instructions for Continuing Airworthiness – ICA*).

### 3.5.2 Worksheet di manutenzione

La documentazione di lavoro (*work card*) utilizzata per attività di *base maintenance* di aeromobili dovrà essere redatta in modo da documentare l’esecuzione dei controlli del *Support staff* di categoria B1 e B2, per assicurare che le attività manutentive siano state svolte secondo gli standard applicabili, prima della emissione del CRS da parte del *Certifying staff* di categoria C.

Nel caso in cui, i dati di manutenzione approvati, originati dalla Ditta Responsabile di Sistema (DRS) o *Military Type Certificate Holder* (MTCH), identificassero l’attività come CDCCL, la corrispondente documentazione di lavoro (*work card*) dovrà essere aggiornata per incorporare tale requisito.

### 3.6 PIANIFICAZIONE DEL LAVORO (145.A.47)

Qualora l'organizzazione, al momento della richiesta di approvazione, non disponga del Sistema di pianificazione previsto dal requisito 145.A.47(a), dovrà elaborare un Piano, da includere nel MOE, che illustri le modalità per il soddisfacimento di tale requisito.

### 3.7 SEGNALAZIONE INCONVENIENTI (145.A.60)

Gli inconvenienti indicati al paragrafo relativo all'*Occurrence Reporting* (145.A.60) dovranno essere processati, ove non diversamente normato, secondo i requisiti della norma AER(EP).00-01-6 con le modalità e tempistiche stabilite per le SI Ca 1. Tutti gli inconvenienti che pur non avendo impatto diretto sulla sicurezza dell'aeromobile/componente, presentano difetti che se non eliminati potrebbero:

- avere effetto negativo sulla prontezza, efficienza e capacità operativa,
- ridurre la vita operativa o l'impiego incondizionato del tipo di equipaggiamento interessato,
- creare aggravii economici di un certo rilievo,

dovranno essere gestiti secondo l'iter stabilito per le SI Ca 2 dalla stessa norma AER(EP).00-01-6.

In tale casistica, la MO si identifica come Ente Originatore (E.O.) pertanto assume le medesime peculiarità e invierà la S.I. "Fonte" al nominato Ente Centrale (E.C.) competente, individuato o delegato secondo i criteri esposti nella norma stessa.

### 3.8 PRIVILEGI DELL'ORGANIZZAZIONE DI MANUTENZIONE (145.A.75)

#### 3.8.1 Apertura di una Base Temporanea

Per eseguire un'attività manutentiva in una località non riportata nel MOE l'organizzazione di manutenzione deve:

- Dimostrare che si tratta di un'attività occasionale o temporanea di *Line Maintenance* o che tale richiesta derivi da un'avaria dell'aeromobile;
- Accertarsi che la location rispetti i requisiti della AER(EP).P-145 per l'attività manutentiva prevista in termini di *facility, maintenance data, attrezzature, ecc.* come da specifica procedura inclusa nel MOE [vedi 145.A.50 (a)];
- Informare l'autorità di sorveglianza (DAAA) della apertura di una base di Linea temporanea.

L'attività potrà essere richiesta per massimo 30 giorni, rinnovabili a seguito di rivalutazione dell'esigenza da parte della DAAA.

In ogni caso nessuna attività di *Base Maintenance* può essere eseguita in un luogo diverso da quello previsto nel certificato dell'organizzazione.

### 3.8.2 Obbligatorietà dell'attestazione di Aeronavigabilità

La DAAA, al termine del processo di approvazione, riconoscerà all'Organizzazione di Manutenzione il privilegio di emettere il CRS e/o il *Form 1* a fronte del completamento della manutenzione di cui allo *Scope of Work*. Conseguentemente tale Organizzazione di Manutenzione avrà l'obbligo, indipendentemente dai requisiti contrattuali negoziati, di emettere sempre il CRS e/o *Form 1* al termine delle suddette attività (145.A.50) mantenendone copia agli atti per fornire evidenza alla DAAA, quando richiesto.

L'inadempienza a tale obbligo rappresenta una mancanza di evidenza oggettiva della finalizzazione/certificazione del processo manutentivo attuato dalla MO approvata dalla DAAA. Tale inadempienza è pertanto considerata un *finding*, ovvero un'interruzione di continuità della rispondenza ai requisiti dell'AER(EP).P-145 e gestita secondo i criteri esposti al punto 2.4 della norma stessa, ovvero comporta una sospensione della certificazione fino alla produzione di elementi giustificativi sostanziali da parte della MO.

Costituisce eccezione a tale obbligo quanto previsto per la componentistica al precedente punto 3.4.2 la quale, senza ulteriore rilavorazione, potrà essere rilasciata per come accettata in ingresso, in assenza del componente nello *Scope of Work* della MO approvata.

### 3.9 LIMITAZIONI DELL'ORGANIZZAZIONE APPROVATA (145.A.80)

L'Organizzazione può effettuare la manutenzione di un aeromobile o componente per il quale è stata approvata, solo se dispone di:

- *Tools*;
- *Facilities*;
- *Equipment*;
- *Certifying staff*;
- Dati di manutenzione approvati.



## **ALLEGATO B - CRITERI PER L'ACCETTAZIONE DEL PERSONALE RESPONSABILE DELL'IMPRESA**

### *RESPONSABILE DELLA GESTIONE TECNICA*

1. Titolo di studio non inferiore a diploma tecnico di scuola media superiore;
2. Conoscenza documentata (diploma, attestato superamento corso, *basic examination* ecc.) delle materie tipiche del settore aeronautico costruzioni aeronautiche, motori per aeromobili, eliche, elementi sulla fatica dei materiali, attrezzature, elementi sulla corrosione nei materiali aeronautica, pratiche di manutenzione, impianti, equipaggiamenti e strumenti di bordo;
3. Esperienza di almeno 5 anni nella pertinente classe di prodotto o comunque di esperienza riconducibile al tipo di prodotto (possono essere ridotti a 2 anni nel caso di laurea triennale in ingegneria aeronautica, aerospaziale, elettronica, meccanica o equivalente e a 1 anno nel caso di laurea quinquennale in ingegneria aeronautica, aerospaziale, elettronica, meccanica o equivalente);
4. Aver frequentato corso di familiarizzazione relativo alla tipologia di aeromobili, motori o componenti contenuti nella *capability list* dell'organizzazione;
5. Aver frequentato il corso di *Military Aviation Legislation*;
6. Conoscenza della norma AER(EP).P-145;
7. Conoscenza delle procedure dell'impresa;
8. Conoscenza dei principi *Human Factor*;
9. Conoscenza della lingua utilizzata nell'ambito dell'impresa e della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e la documentazione del costruttore.

## *MAINTENANCE MANAGER*

1. Titolo di studio non inferiore a diploma tecnico di scuola media superiore;
2. Conoscenza documentata (diploma, attestato superamento corso, *basic examination* ecc.) delle materie tipiche del settore aeronautico costruzioni aeronautiche, motori per aeromobili, eliche, elementi sulla fatica dei materiali, attrezzature, elementi sulla corrosione nei materiali aeronautica, pratiche di manutenzione, impianti, equipaggiamenti e strumenti di bordo;
3. Esperienza di almeno 5 anni nella pertinente classe di prodotto o comunque di esperienza riconducibile al tipo di prodotto (possono essere ridotti a 2 anni nel caso di laurea triennale in ingegneria aeronautica, aerospaziale, elettronica, meccanica o equivalente e a 1 anno nel caso di laurea quinquennale in ingegneria aeronautica, aerospaziale, elettronica, meccanica o equivalente);
4. Esperienza direttiva di almeno 2 anni nella gestione di strutture organizzative (non necessariamente nella qualifica dirigenziale) di cui almeno 1 anno presso aziende aeronautiche;
5. Aver frequentato il corso di *Military Aviation Legislation*;
6. Conoscenza della norma AER(EP).P-145;
7. Conoscenza delle procedure dell'impresa;
8. Conoscenza dei principi *Human Factor*;
9. Conoscenza della lingua utilizzata nell'ambito dell'impresa e della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e la documentazione del costruttore.

## QUALITY MANAGER

1. Titolo di studio non inferiore a diploma tecnico di scuola media superiore;
2. Conoscenza documentata (diploma, attestato superamento corso, *basic examination* ecc.) delle materie tipiche del settore aeronautico costruzioni aeronautiche, motori per aeromobili, eliche, elementi sulla fatica dei materiali, attrezzature, elementi sulla corrosione nei materiali aeronautica, pratiche di manutenzione, impianti, equipaggiamenti e strumenti di bordo;
3. Esperienza di almeno 5 anni nella pertinente classe di prodotto o comunque di esperienza riconducibile al tipo di prodotto (possono essere ridotti a 2 anni nel caso di laurea triennale in ingegneria aeronautica, aerospaziale, elettronica, meccanica o equivalente e a 1 anno nel caso di laurea quinquennale in ingegneria aeronautica, aerospaziale, elettronica, meccanica o equivalente);
4. Esperienza direttiva di almeno 2 anni nella gestione di strutture organizzative (non necessariamente nella qualifica dirigenziale) di cui almeno 1 anno presso aziende aeronautiche.
5. Aver frequentato il corso di *Military Aviation Legislation*;
6. Conoscenza della norma AER(EP).P-145;
7. Conoscenza delle procedure dell'impresa;
8. Conoscenza dei principi *Human Factor*;
9. Conoscenze delle materie relative ai Sistemi di Gestione Qualità ed alle metodologie di *auditing*;
10. Conoscenza della lingua utilizzata nell'ambito dell'impresa e della lingua nella quale sono scritte le procedure dell'impresa e la documentazione del costruttore.