



**PARERE N. 03/2010**

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

**del 28 maggio 2010**

**concernente il regolamento XXX/2010 della Commissione che stabilisce le regole di attuazione per il rilascio delle licenze e la certificazione medica dei controllori del traffico aereo**

## I. Generalità

1. La continua crescita dell'aviazione in Europa comporta molti cambiamenti, in particolare per quanto riguarda i fattori chiave della sicurezza degli aeroporti e degli ATM/ANS. Si è quindi ritenuto necessario stabilire una serie di misure volte all'attenuazione dei rischi al fine di garantire la sicurezza attraverso un approccio normativo armonico ed olistico degli Stati Membri.
2. Il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> (in appresso: il «regolamento di base»), modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009<sup>2</sup>, istituisce un quadro adeguato ed esaustivo per la definizione e l'attuazione dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative dell'aviazione civile. La direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo<sup>3</sup> viene pertanto abrogata, fatte salve le certificazioni o le licenze già rilasciate a persone e organizzazioni in forza di tale direttiva. Il regolamento di base autorizza la Commissione ad adottare le norme di attuazione per il rilascio di licenze dei controllori del traffico aereo e relative autorizzazioni, che rispecchiano lo stato dell'arte, tra cui le migliori pratiche e i progressi scientifici e tecnici ottenuti, in materia di addestramento dei controllori del traffico aereo. Il regolamento di base prevede inoltre che le norme di attuazione siano inizialmente sviluppate tenendo conto delle disposizioni della direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo.
3. Il campo di applicazione di tale attività legislativa è delineato nei termini di riferimento ATM.003<sup>4</sup> «estensione del mandato AESA in materia di gestione del traffico aereo (ATM) e di servizi di navigazione aerea (ANS) - elaborazione di norme sul rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo». Come spiegato nel capitolo II del presente parere però, il contenuto e l'iter normativo seguito dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in appresso: «l'Agenzia») non è stato pienamente conforme ai termini di riferimento di cui sopra. Il contenuto di questo parere fa seguito alla decisione presa durante la 33<sup>a</sup> riunione del comitato per il cielo unico europeo, tenutasi il 3 ed il 4 dicembre 2009, illustrata nella conseguente lettera<sup>5</sup> della Commissione europea indirizzata all'Agenzia per definire ulteriormente il procedimento «accelerato» volto ad accelerare la trasposizione della normativa esistente, di cui alla direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo.
4. Con riferimento a quanto sopra, il presente parere riguarda la trasposizione di tale direttiva con l'aggiunta di aggiornamenti tecnici minimi. Va sottolineato che il contenuto di questo parere rappresenta solo il primo passo del processo diviso in due fasi previsto nella lettera della Commissione europea; la completa attuazione dei requisiti contenuti nel regolamento di base e la piena conformità ai requisiti essenziali elencati nell'allegato V ter del medesimo regolamento saranno garantiti nella seconda e ultima fase del processo che seguirà l'adozione della procedura normativa decisa dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia. L'Agenzia dovrebbe modificare i termini di riferimento precedentemente menzionati al fine di rispecchiare meglio tale approccio graduale.

---

<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 del 19.03.2008, pag. 1).

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea, e che abroga la direttiva 2006/23/CE (GU L 309 del 24.11.2009, pag. 51).

<sup>3</sup> Direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 Aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo (GU L 114 del 27.4.2006, pag. 22).

<sup>4</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf)

<sup>5</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614, datato 9 dicembre 2009.

5. L'attività è stata svolta da un gruppo di regolamentazione scelto dall'Agenzia. La composizione del gruppo di regolamentazione è stata definita sulla base delle procedure normative dell'Agenzia, con l'obiettivo di riflettere la complessità del compito, la dovuta esperienza e le parti potenzialmente interessate dal lavoro. La stessa Agenzia ha effettuato le funzioni di segretariato del gruppo di regolamentazione e ha formulato questo parere.
6. Con la presente l'Agenzia presenta il suo parere alla Commissione, con il proposito di completare la prima fase del procedimento «accelerato» conformemente alle norme degli articoli 8 quater e 22 ter del regolamento di base.
7. Le norme proposte sono state elaborate tenendo conto della direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo, nonché l'attuale legislazione comunitaria già parte del quadro normativo del cielo unico europeo e le norme internazionali applicabili e le pratiche raccomandate pubblicate dall'ICAO (vale a dire gli allegati) sulla base dell'articolo 37 della convenzione di Chicago, a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera d) del regolamento di base, che invita l'Agenzia ad assistere gli Stati membri ad adempiere agli obblighi derivanti dalla convenzione di Chicago, fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle sue disposizioni, e assicurando che queste siano debitamente prese in considerazione durante la formulazione delle norme di attuazione.
8. Per garantire la piena attuazione dei sopra citati articoli del regolamento di base e per stabilire il pieno rispetto dei requisiti essenziali di cui all'allegato V ter del regolamento di base, l'Agenzia effettuerà una valutazione del sistema europeo per il rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo e sulla necessità di apportare ulteriori miglioramenti che conducano ad un «approccio sistemico globale dell'aviazione», al fine di presentare, in secondo luogo, un parere alla Commissione in cui siano descritte le misure di attuazione necessarie.
9. Il presente parere è stato adottato seguendo parzialmente la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia<sup>6</sup>, in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 19 del regolamento di base. Come richiesto dalla Commissione e dal comitato per il cielo unico, le deroghe da tale procedura derivanti dall'utilizzo dell'approccio «accelerato», sono state presentate al consiglio di amministrazione dell'Agenzia, che ha confermato il suo sostegno in linea di principio all'utilizzo di tale procedura in questo specifico caso, dove esiste già una legislazione, partendo dal presupposto che non vi sia alcun cambiamento significativo nel contenuto dalle norme in vigore.

## II. Consultazione

10. La tempistica limitata imposta dall'approccio «accelerato» prevede che la prima serie di norme di attuazione sia adottata entro la fine del 2010. Questo pertanto prevede che l'Agenzia consegni il presente parere entro giugno 2010, rendendo impossibile per l'Agenzia seguire il regolare processo della procedura normativa, in particolare inerentemente la formale consultazione pubblica delle parti interessate. Seguire la procedura normativa regolamentare prevede infatti che l'Agenzia emetta un avviso di proposta di modifica (NPA) che sarà poi seguito da una consultazione pubblica; ciò avrebbe richiesto un periodo minimo di sei o sette mesi dalla data di pubblicazione dell'NPA per pubblicare il documento di risposta alle osservazioni (CRD) ed emettere il parere. Il progetto di norma proposto rappresenta una trasposizione della direttiva già esistente e non è stata rilasciata nessuna decisione dell'Agenzia contenente mezzi accettabili di conformità o materiale di riferimento. Il procedimento «accelerato» è stato

---

<sup>6</sup> 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 (procedura normativa). Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 8-2007, del 13.6.2007.

proposto proprio per queste ragioni ed il parere sarà rilasciato direttamente alla Commissione europea e poi pubblicato.

11. Al fine di garantire che le parti interessate siano informate del contenuto del presente parere il più ampiamente possibile, l'Agenzia e la Commissione europea terranno una conferenza dedicata durante la quale spiegheranno dettagliatamente il contenuto del presente parere. L'Agenzia fornirà inoltre separate sessioni informative sui contenuti del presente parere almeno per i seguenti organismi: il comitato per il cielo unico (SSC), l'organo consultivo del settore (ICB), il comitato consultivo dell'AESA, il gruppo consultivo delle autorità nazionali (AGNA) e il comitato consultivo degli standard di sicurezza (SSCC).
12. L'Agenzia fornirà alla Commissione europea conclusioni scritte sui risultati della conferenza e delle sessioni informative e provvederà alla loro pubblicazione sul sito web dedicato all'ATM e agli aeroporti<sup>7</sup>.

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

#### ***Contesto***

13. Nell'adempiere a tale iter normativo basato sulle istruzioni di cui sopra, si è dovuto tenere conto delle seguenti sfide.
14. La forma giuridica dello strumento legislativo esistente deve essere «trasformato» da direttiva a regolamento. Tale variazione della forma giuridica implica un cambiamento significativo nel potere vincolante delle disposizioni del futuro atto giuridico. Contrariamente alle direttive, che per loro natura sono vincolanti al risultato da raggiungere, ma che lasciano alle autorità nazionali la scelta della forma e dei metodi richiedendone pertanto la trasposizione nel sistema legislativo nazionale degli Stati membri, il regolamento ha un'applicabilità generale ed è vincolante in tutte le sue parti e direttamente applicabile in tutti gli Stati membri.
15. L'attuale direttiva è stata emanata dal Parlamento europeo e dal Consiglio sulla base dell'articolo 80, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea, mentre la base giuridica della nuova norma di attuazione è l'articolo 8 quater del regolamento di base, che autorizza la Commissione ad adottare dei provvedimenti per modificare gli elementi non essenziali di tale articolo attraverso delle aggiunte. Gli obiettivi, il campo di applicabilità e il contenuto della delega dei poteri sono chiaramente definiti nel regolamento di base e costituiscono i limiti entro i quali emanare le norme di attuazione basate sul regolamento. Il regolamento di base stabilisce inoltre i requisiti essenziali necessari a garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme nel settore dell'aviazione civile e chiede alla Commissione di adottare le norme di attuazione necessarie per assicurarne l'applicazione uniforme.
16. L'applicazione uniforme delle norme di attuazione è un elemento chiave per garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme nel settore dell'aviazione civile in Europa e per raggiungere gli obiettivi stabiliti dal regolamento di base. Gli Stati membri non possono pertanto mantenere il loro potere discrezionale in materia di soddisfacimento dei requisiti comuni.
17. Il mantenimento ed il miglioramento del sistema comune per il rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo nell'Unione europea è uno degli obiettivi principali del sistema di gestione del traffico aereo europeo. Il raggiungimento di un livello di sicurezza uniforme rafforzerà anche il riconoscimento reciproco delle licenze e faciliterà la libera circolazione di persone e servizi.

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

**Cambiamenti apportati rispetto alla direttiva esistente**

18. Nell'adempiere a tale iter normativo l'Agenzia non ha introdotto alcun cambiamento sostanziale né al sistema di rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo né ai requisiti necessari per il suo rilascio. Alcuni dei cambiamenti che interessano alcune disposizioni della direttiva sono stati inevitabili sia a causa della **nuova base giuridica** di cui sopra che a causa delle chiare definizioni degli obiettivi, del campo di applicabilità e del contenuto della delegazione di poteri derivanti dal regolamento di rango più elevato (si veda in particolare l'articolo 8 quater, paragrafo 10, del regolamento di base). In questi casi sia l'Agenzia che gli esperti del gruppo di regolamentazione hanno mirato a trovare soluzioni che permettano il mantenimento dell'attuale status quo esistente tra gli Stati membri senza apportare cambiamenti significanti sul livello dei requisiti.

Esempi:

- (1) la definizione del campo di applicazione del regolamento di base non consente di estendere il campo di applicazione della normativa di attuazione direttamente ai controllori del traffico aereo che operano sotto la responsabilità di un ANSP che fornisce servizi relativi a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale (che significa in genere i fornitori di servizi militari). Gli Stati membri si assicureranno, invece, che i servizi forniti o messi a disposizione dal personale militare al pubblico offrano un livello di sicurezza almeno equivalente e potranno decidere di applicare i principi di tale norma di attuazione al loro personale militare che fornisce servizi al pubblico, su base volontaria e pienamente in linea con le disposizioni del regolamento di base;
  - (2) l'introduzione di requisiti di base inerenti il sistema di gestione delle organizzazioni di addestramento con esplicito riferimento alla nomina del dirigente responsabile, agli obblighi di registrazione e al garantire l'accesso alle strutture a disposizione dell'autorità competente al fine di ottenere la conformità ai requisiti essenziali applicabili e alle regole dell'ICAO.
19. Ulteriori modifiche sono state rese necessarie per la **gestione del potere discrezionale** attribuito agli Stati membri dalla direttiva. Tali poteri non possono essere mantenuti sotto il regime del regolamento di base, in quanto in contraddizione con i principi del regolamento stesso. Si propone pertanto un compromesso che prevede il mantenimento di alcuni di questi accordi appropriatamente regolamentati da disposizioni transitorie, invece che da disposizioni generali che consentono agli Stati membri di continuare a definire le rispettive «varianti» nazionali. Queste disposizioni transitorie consentirebbero agli Stati membri che hanno già adottato tali varianti di continuare ad applicare la legislazione nazionale finché non verranno create delle norme comuni che rimpiazzeranno le variazioni esistenti. Gli Stati membri potranno così continuare ad esercitare le rispettive pratiche in uso senza compromettere il sistema stabilito dal regolamento di base, ma non sarà loro consentito di derogare dalle regole generali oltre le possibilità già contemplate dallo stesso regolamento.

Esempi:

- (1) utilizzo di specializzazioni nazionali;
  - (2) la possibilità, per gli Stati membri, di introdurre un limite minimo di età per l'esercizio delle attribuzioni di una specializzazione di unità.
20. Gli altri aspetti del potere discrezionale dato agli Stati membri sono stati trattati utilizzando una metodologia differente. Per quanto concerne le **possibilità di deroga**, le quali qualificano per l'utilizzo delle disposizioni sulla flessibilità contemplate nell'articolo 14, paragrafi 6 e 7 del regolamento di base, non esiste altra via legale per derogare ai requisiti all'infuori di quelle disposizioni. L'applicazione delle disposizioni dell'articolo 14 consente agli Stati membri la possibilità di derogare dai principi enunciati nelle norme di attuazione in casi debitamente giustificati, assicurando nel contempo il raggiungimento di un livello di protezione equivalente, permettendone il riconoscimento reciproco e anche

l'adozione di tali misure in circostanze analoghe da parte degli altri Stati membri. Quanto sopra si applica alle possibilità di deroga in materia di addestramento e di età minima.

Esempi:

- (1) per quanto riguarda i poteri attribuiti agli Stati membri di derogare ai livelli di istruzione previsti, l'Agenzia si propone di modificare e generalizzare i requisiti del livello di istruzione in modo che al verificarsi di casi particolari non ci sia bisogno di istituire alcuna procedura speciale divergente dalla possibilità generale di deroga offerta dallo stesso regolamento di base.
- (2) la possibilità di abbassare il limite di età costituisce una questione più complessa in quanto l'eventuale deroga di quanto disposto dalla direttiva potrebbe avere ripercussioni anche sul riconoscimento reciproco delle licenze. L'Agenzia è del parere che la possibilità di derogare dal limite di età viene automaticamente concessa agli Stati membri dallo stesso regolamento di base, al verificarsi delle condizioni previste dalle disposizioni sulla flessibilità. Tuttavia, come spiegato sopra, le disposizioni sulla flessibilità contenute nel regolamento di base implicano esplicitamente il riconoscimento reciproco di tutte le licenze rilasciate secondo le norme comuni applicabili, nonché di quelle rilasciate in conformità alle disposizioni che regolano la flessibilità. Pertanto, mantenere la possibilità di rifiutare il riconoscimento reciproco delle licenze rilasciate in conformità alle disposizioni sulla flessibilità che consentono di stabilire un limite di età inferiore, non sarebbe tecnicamente e legalmente né possibile né giustificabile. Tenendo conto di questo e del mandato limitato conferitole di poter apportare solamente aggiornamenti tecnici minimi, l'Agenzia propone due opzioni ai fini dell'articolo 29 e dell'articolo 8, paragrafo 3, lettera a) ad esso connesso, con una netta preferenza per l'opzione A in entrambi i casi, consideratane sia la correttezza tecnico-giuridica che la conformità con i requisiti dell'ICAO.

21. Si sono dovute apportare delle **modifiche editoriali** per facilitare la diretta applicabilità delle disposizioni senza l'ausilio di norme di attuazione nazionali (punto 1), per allineare la terminologia della norma di attuazione con quella del regolamento di base (punto 2), o armonizzare i riferimenti utilizzati sui periodi di validità di tutto il testo (punto 3).

Esempi:

- (1) il regolamento prevede che la domanda per la concessione della licenza sia trasmessa all'autorità competente nella forma e con le modalità richieste da suddetta autorità – tali requisiti procedurali non compaiono però nella direttiva, poiché essi vengono fissati attraverso norme di attuazione nazionali;
  - (2) al fine di allineare la terminologia con quella del regolamento di base, il termine «organizzazione di addestramento» sostituirà quello di «fornitore di addestramento»; il termine «autorità competente», sostituirà invece quello di NSA, considerato che l'Agenzia dovrà assumere i ruoli delle autorità nazionali nell'espletare certi compiti limitati ma ben definiti, richiedendo l'uso di una terminologia più generale;
  - (3) armonizzare i riferimenti ai periodi di validità, con la preferenza per l'utilizzo di calcoli su base annuale anziché mensile.
22. Al fine di soddisfare i requisiti elencati nell'articolo 8 quater, paragrafo 11, del regolamento di base e per riflettere lo stato dell'arte, comprese le buone pratiche e i progressi scientifici e tecnici, nell'ambito dell'addestramento dei controllori del traffico aereo, si sono dovuti apportare **aggiornamenti tecnici minimi**. Tali cambiamenti includono l'aggiornamento delle referenze (punto 1) e altri chiarimenti che gli esperti del gruppo di regolamentazione hanno ritenuto necessari (punti 2 e 3).

Esempi:

- (1) aggiornare il riferimento all'edizione più recente della pubblicazione di Eurocontrol dal titolo «*Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training*» (Specifica per l'addestramento iniziale dei controllori del traffico aereo sui contenuti essenziali comuni) nel relativo allegato;
  - (2) gli allievi controllori del traffico aereo dovrebbero essere in possesso di una specializzazione linguistica, al fine di armonizzare le divergenti pratiche nazionali in materia;
  - (3) si suggerisce che la procedura da seguire per il rinnovo dei certificati medici sia chiarificata con l'introduzione di un periodo di rinnovo di 45 giorni che non influisca sulla data di inizio/fine della validità.
23. Si ritiene necessaria anche l'introduzione di **cambiamenti strutturali**. Sulla base delle istruzioni riportate sopra, questa bozza di regolamento di attuazione non segue la struttura orizzontale prevista per le norme di attuazione del regolamento di base e contiene tutte le disposizioni inerenti il rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo raggruppate in un unico atto legislativo. Il testo della bozza è attualmente diviso in capi ed articoli. Al fine di facilitare l'applicazione ed in seguito l'inserimento di queste disposizioni nella struttura orizzontale delle norme di attuazione, la certificazione medica dei controllori del traffico aereo, i requisiti applicabili alle organizzazioni di addestramento e quelli applicabili alle autorità competenti sono trattati in capitoli separati. All'interno di ogni capitolo i requisiti sono raggruppati per argomento (punti 1 e 2).

Esempi:

- (1) le attribuzioni e le condizioni connesse alla licenza di allievo controllore del traffico aereo sono raggruppate in un unico articolo;
- (2) la disposizione sulla validità delle abilitazioni e delle specializzazioni di abilitazione è stata divisa in due disposizioni distinte contenute, rispettivamente, negli articoli di pertinenza.

### ***Programmazione per la seconda fase***

24. A causa della sua specifica natura giuridica, una direttiva affida l'adempimento degli obblighi in essa descritti agli Stati membri, mentre lo scopo di un regolamento è quello di essere direttamente applicabile ed avere un effetto diretto nel sistema legislativo nazionale degli Stati membri. A causa del procedimento «accelerato» e del mandato limitato assegnato all'Agenzia che prevede l'attuazione di aggiornamenti tecnici soltanto minimi, non è stato possibile sviluppare tutte le argomentazioni, i requisiti e le procedure attualmente non presenti nella direttiva confrontandoli con i requisiti stabiliti nel regolamento di base.
25. Si è convenuto che tali argomentazioni potessero essere pienamente affrontate e risolte soltanto durante la seconda fase del processo di sviluppo delle norme di attuazione sul rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo, finalizzata alla completa attuazione dei requisiti che si evincono dal regolamento di base garantendo così la piena conformità ai requisiti essenziali elencati nell'allegato V ter di suddetto regolamento.
26. Sulla base della valutazione condotta dall'Agenzia in collaborazione con gli esperti del gruppo di regolamentazione, sono state individuate, già in questa fase, delle argomentazioni per le quali sono necessari dei provvedimenti legislativi addizionali allo scopo sopra descritto, compreso lo sviluppo di ulteriori requisiti atti a migliorare le disposizioni esistenti. Tali argomentazioni dovrebbero includere, ma non essere limitate a quanto segue:
  - armonizzazione dei requisiti inerenti il limite di età, i titoli di studio e le conoscenze linguistiche;

- la revisione dei requisiti di addestramento, nonché dei moduli di formazione, al fine di stabilire il pieno rispetto dei requisiti essenziali e la creazione di norme di attuazione e mezzi accettabili di conformità relativi all'addestramento dei controllori del traffico aereo;
  - l'istituzione di norme dettagliate e su misura applicabili alla valutazione delle competenze, agli istruttori e ai valutatori tenendo conto del tipo di istruzione data o della valutazione fornita al fine di stabilire la conformità ai requisiti essenziali e alle procedure previste per la loro certificazione;
  - l'istituzione di norme di attuazione e mezzi accettabili di conformità relativi alla certificazione medica dei controllori del traffico aereo;
  - l'introduzione di disposizioni più dettagliate in merito alla ridotta idoneità fisica e all'uso di sostanze psicoattive e farmaci;
  - l'eventuale introduzione di ulteriori abilitazioni e di specializzazioni di abilitazione;
  - l'introduzione di modelli di licenze e di certificati;
  - l'integrazione dei requisiti per le autorità competenti e per le organizzazioni di addestramento nelle parti di pertinenza della norma a struttura orizzontale proposta dall'Agenzia nell'NPA 2008-22<sup>8</sup>;
  - lo sviluppo di requisiti e criteri per l'approvazione dei valutatori e, se necessario, degli esaminatori;
  - il miglioramento dei requisiti per il sistema di gestione in conformità a quanto proposto nel citato NPA e l'attuazione dei requisiti per la gestione della sicurezza presenti nell'allegato 1 ICAO;
  - la definizione delle attribuzioni delle organizzazioni di addestramento in materia di corsi di addestramento, approvazione e variazioni dei programmi di addestramento e dei programmi delle competenze; e
  - lo sviluppo di requisiti per i dispositivi di addestramento.
27. A questo scopo l'Agenzia propone di fare una valutazione del sistema europeo di rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo e degli ulteriori miglioramenti che conducano ad un «approccio sistemico globale dell'aviazione», al fine di presentare, in secondo luogo, un parere alla Commissione in cui siano descritte le misure di attuazione necessarie.
28. Il parere di cui sopra dovrebbe occuparsi anche di tali argomentazioni considerando che attualmente, con la procedura accelerata, non c'è stata possibilità di stabilire norme comuni che sostituissero le diverse disposizioni nazionali; l'Agenzia propone pertanto di mantenere l'applicabilità dei sistemi legislativi degli Stati membri, ove applicabile, su base transitoria (cfr. anche il punto 19 per ulteriori informazioni).

---

<sup>8</sup> Questo NPA propone che i requisiti «organizzativi» per le organizzazioni regolamentate dell'aviazione siano inclusi in una singola regola di attuazione applicabile a tutte le organizzazioni regolamentate dell'aviazione (Parte-OR). Tali requisiti organizzativi comuni applicabili a tutte le organizzazioni (ad esempio un sistema di gestione, requisiti generali personali, l'accesso alle strutture, l'archiviazione) sono generalizzati in quello che è stato denominato capitolo OR.GEN. Tali disposizioni specifiche per ogni tipo di organizzazione aeronautica (ad esempio ANSP, organizzazioni di addestramento, operatori aerei, operatori di aeroporti) conterranno i requisiti organizzativi aggiuntivi in ulteriori capitoli (ad esempio OR.ATO, OR.OPS). Le disposizioni proposte per la gestione della sicurezza sono incluse nella parte-OR, capitolo OR.GEN, sezione 2, OR.GEN.200. L'Agenzia sta attualmente rivedendo i commenti ricevuti durante la consultazione pubblica di questo NPA. Il pertinente documento di risposta alle osservazioni e il testo rivisto saranno pubblicati a breve.

## Contenuto

### Capitolo 1 – Principi fondamentali

29. Questo capitolo contiene i principi fondamentali applicabili al presente regolamento nella sua totalità. Gli articoli 1 e 2 definiscono gli **obiettivi, l'oggetto e il campo di applicazione** del regolamento. L'oggetto chiarisce su cosa verte l'atto, mentre il campo di applicazione indica le categorie di situazioni di fatto o di diritto e le persone a cui l'atto si applica. Questo capitolo contiene anche l'elenco delle definizioni e la definizione dell'autorità competente. La terminologia utilizzata in questi articoli è stata allineata con la nuova terminologia del trattato di Lisbona. Il campo di applicazione e l'oggetto di tale norma di attuazione sono subordinati a quelli del regolamento di base, non possono quindi essere estesi oltre quelli dell'atto giuridico che delega i poteri.
30. La definizione del campo di applicazione del regolamento di base non consente di estendere il campo di applicazione della presente norma di attuazione direttamente ai controllori del traffico aereo che operano sotto la responsabilità di un ANSP che fornisce servizi relativi ai movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale (che significa in genere i fornitori di servizi militari). Pienamente in linea con le disposizioni del regolamento di base, gli Stati membri, invece, si assicureranno che i servizi forniti o messi a disposizione dal personale militare al pubblico offrano un livello di sicurezza almeno equivalente (paragrafo 3). È importante sottolineare che, vista la chiara esclusione dell'aeronautica militare dall'oggetto del regolamento di base, non è possibile estendere l'applicabilità delle norme comuni a quest'ultima attraverso questa norma di attuazione. Come compromesso, l'AESA suggerisce pertanto di mettere in evidenza sia nel corpo del testo che nei considerando che gli Stati membri possono decidere di applicare i principi del presente regolamento (vale a dire i principi della normativa civile) ai loro controllori militari su base volontaria, se ritengono che possa aiutare a garantire lo stesso livello di sicurezza (paragrafo 4).
31. La terminologia è allineata con quella del regolamento di base. Anche se diverso, si ritiene che l'uso del termine «pubblico» («servizi forniti o messi a disposizione per il pubblico») garantisce una copertura sufficientemente ampia al fine di garantire un livello di sicurezza equivalente. Va notato che il termine «efficace» è stato cambiato in «equivalente», al fine di rimanere il più vicino possibile al testo della direttiva. Per facilitarne l'interpretazione, sono state fornite chiarificazioni circa l'intento del legislatore anche nei considerando.
32. L'articolo 3 contiene le **definizioni**, a cui sono state apportate variazioni puramente editoriali al fine di assicurarsi che esse siano in linea con la terminologia usata nel regolamento di base, e che si limitino a contenere gli elementi necessari in una definizione, ovvero la cancellazione degli elementi normativi ripetuti come per esempio nella definizione di «abilitazione». Per quanto riguarda la seconda fase va notato che nel regolamento di base è costantemente utilizzato, in relazione ad istruttori e valutatori, il termine «certificato», termine che non è stato considerato nel procedimento «accelerato». Va inoltre sottolineato che l'oggetto della «specializzazione di istruttore», che deve essere chiamata certificato, è molto limitato rispetto a quanto previsto dal regolamento di base.
33. L'articolo 4 introduce e definisce il termine **autorità competente**. I riferimenti alle autorità di vigilanza nazionali (NSA) usati nella direttiva sono stati sostituiti dai riferimenti alle autorità competenti. La ragione di questo cambiamento è la necessità di un approccio e terminologia più ampi, dal momento che in alcuni casi specifici l'Agenzia è chiamata ad agire in qualità di autorità competente. La divisione del carico di lavoro è spiegata in questo articolo attraverso il consistente utilizzo del termine «autorità competente» in tutto il testo della bozza della norma di attuazione. Va anche evidenziato che tale cambiamento nella dicitura non pregiudica né lo stato né la continuità delle attuali NSA. Per facilitare l'interpretazione è anche stato aggiunto un apposito punto nella premessa.

## **Capitolo 2 – Principi che disciplinano il rilascio delle licenze**

34. Lo scopo di questo capitolo è di disporre e raggruppare i **principi fondamentali** relativi al rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo.
35. L'articolo 5 implica che l'autorità competente abbia stabilito le procedure ed il modulo per gestire le domande. Le domande dovranno essere accompagnate dall'evidenza delle competenze del richiedente. Un altro principio importante da evidenziare è che la licenza o il certificato devono contenere tutte le informazioni inerenti le attribuzioni garantite dal documento. Inoltre, come in precedenza, la licenza resta di proprietà della persona alla quale è stata rilasciata al fine di facilitare la libera circolazione dei controllori del traffico aereo; l'articolo definisce inoltre i casi per la sospensione o la revoca della licenza.
36. L'articolo 6 è stato introdotto allo scopo di rafforzare il principio fondamentale dominante per il rilascio delle licenze secondo cui le attribuzioni garantite dal possesso di una licenza sono sempre subordinate alla validità delle abilitazioni, delle specializzazioni e del certificato medico.

## **Capitolo 3 – Licenze, abilitazioni e specializzazioni**

37. L'obiettivo di questo capitolo è quello di evidenziare le attribuzioni e le condizioni connesse alle licenze, alle abilitazioni e alle specializzazioni, ma anche quello di raggruppare i requisiti (per esempio i periodi di validità) e l'argomentazione a cui essi si riferiscono.
38. L'articolo 7 raggruppa le attribuzioni (paragrafo 1) garantite dalla **licenza di allievo controllore del traffico aereo** e le condizioni (paragrafo 2) applicabili per l'ottenimento della licenza, che prima erano inclusi negli articoli 4 e 5 della direttiva.
39. Non sono state apportate modifiche significative ai requisiti per l'ottenimento della licenza di allievo controllore del traffico aereo. Tuttavia, l'approccio verso un livello minimo di istruzione richiesto doveva essere rivisto al fine di eliminare la possibilità di deroga attribuita agli Stati membri dalla direttiva. Si propone quindi di generalizzare il requisito fondamentale del livello di istruzione richiesto così che non si dovranno stabilire procedure specifiche per casi specifici, tenendo conto del fatto che i differenti approcci e le diverse procedure adottate dagli Stati membri pregiudicherebbero l'effetto previsto delle regole comuni, lasciando ancora un certo margine di manovra per valutare la capacità del richiedente di portare a termine con successo l'addestramento.
40. Le modifiche tecniche ed editoriali al paragrafo 3 sono state apportate allo scopo di chiarificare l'obbligo di includere anche la specializzazione linguistica nella licenza di allievo e di specificare che il termine «ove applicabile» si riferisce all'abilitazione relativa alla specializzazione di abilitazione e non offre alcuna scelta al fornitore di servizi.
41. L'articolo 8 raggruppa le attribuzioni (paragrafo 1) garantite dalla **licenza di controllore del traffico aereo** e le condizioni (paragrafo 3) applicabili per l'ottenimento di tale licenza. La nuova disposizione inserita al paragrafo 2 tratta delle situazioni in cui un controllore del traffico aereo deve sottoporsi ad un ulteriore addestramento, o a causa del trasferimento in un altro paese o perché cambia l'unità in cui sta lavorando. È importante che in tali circostanze il controllore «tirocinante» possa aggiungere le competenze acquisite con il nuovo addestramento alla sua licenza di controllore del traffico aereo, che ovviamente include le abilitazioni di una licenza di allievo controllore del traffico aereo.
42. Non sono stati apportati cambiamenti significativi ai requisiti per l'ottenimento della licenza di controllore del traffico aereo. Tuttavia, l'approccio verso il requisito del limite di età doveva essere adattato alla filosofia e ai principi del regolamento di base, essendo la fonte legislativa di più alto rango. Secondo il regolamento di base gli Stati membri hanno la possibilità di derogare dai requisiti stabiliti dalle disposizioni di attuazione utilizzando la procedura di cui all'articolo 14, paragrafi 6 e 7 del regolamento di base, denominato «disposizioni sulla flessibilità». Esso consente agli Stati membri di derogare dai requisiti in casi debitamente giustificati e a condizione che sia assicurato un livello di sicurezza

equivalente e che permetta sia il riconoscimento reciproco sia l'applicazione della misura adottata da parte di un altro Stato membro al verificarsi di circostanze analoghe. Pertanto, nella presente norma di attuazione non è necessario (né legalmente possibile) stabilire un'altra procedura atta alla gestione delle deroghe da questo specifico requisito. L'Agenzia sottolinea inoltre che il limite di età di 21 anni previsto per i richiedenti di licenza di controllore del traffico aereo è uno standard ICAO, il che rinforza ulteriormente la necessità di giustificare e attenuare le possibili conseguenze alla sicurezza che eventuali deroghe potrebbero comportare. Al fine di superare le difficoltà originate dal conflitto di mandati ricevuti, l'Agenzia propone due opzioni. Nell'opzione A il paragrafo (a) dell'articolo 8, paragrafo 3, è limitato ad un'unica frase che contiene un chiaro limite di età di 21 anni in base ai requisiti dell'ICAO, senza alcuna possibilità di deroga. Nell'opzione B contiene, invece, la possibilità di deroga accordata al limite minimo di età copiato dalla direttiva.

43. A proposito delle possibili conseguenze che il derogare dal requisito di età minima prescritto dall'ICAO comporterebbe, va considerata un'altra questione procedurale. Adottare le disposizioni sulla flessibilità disposte dal regolamento di base sulla possibilità di derogare, implica automaticamente il riconoscimento reciproco dell'eventuale deroga, se debitamente giustificata e approvata, che in se stessa costituisce un approccio diverso rispetto a quello della direttiva, in cui gli Stati membri vengono autorizzati a non riconoscere le licenze i cui titolari hanno un'età inferiore a quella stabilita (si veda l'articolo 15, paragrafo 1, sul riconoscimento reciproco delle licenze dei controllori del traffico aereo). Per superare le difficoltà originate dal conflitto di mandati ricevuti, l'Agenzia propone due opzioni. L'opzione A, presentata nel testo della bozza dell'articolo 29, è costituita da un solo paragrafo e rafforza il principio del riconoscimento reciproco, senza ulteriore limitazione. L'opzione B riconosce comunque addizionalmente agli Stati membri una possibilità di limitazione nei confronti dei controllori del traffico aereo che non abbiano ancora raggiunto l'età minima prevista di 21 anni. Al fine di non compromettere il principio del riconoscimento reciproco, questa limitazione è formulata in modo leggermente diverso e limita l'esercizio delle loro attribuzioni allo Stato membro in cui è stata rilasciata la licenza.
44. Sulla base delle spiegazioni di cui sopra l'Agenzia ha una chiara preferenza per l'opzione A in entrambi gli articoli, consideratane la correttezza tecnico-giuridica e, al contempo, la conformità con i requisiti dell'ICAO.
45. L'articolo 9 contiene la descrizione delle **abilitazioni**, che rimane invariata e, inoltre, il periodo di validità delle abilitazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo per motivi di coerenza e di facile lettura.
46. L'articolo 10 contiene la descrizione delle **specializzazioni di abilitazione**, anch'essa invariata e, inoltre, il periodo di validità delle abilitazioni di cui al paragrafo 4 del presente articolo per motivi di coerenza e di facile lettura.
47. L'importante potere discrezionale in materia di specializzazioni di abilitazione concessa agli Stati membri dalla direttiva deve essere gestito conformemente alle nuove circostanze legali. Come già descritto precedentemente al paragrafo 19, tali poteri non possono essere mantenuti sotto il regime del regolamento di base in quanto contraddicono i suoi stessi principi. Come compromesso, si propone pertanto la cancellazione del paragrafo 4 dell'articolo 7 della direttiva ed il mantenimento della possibilità di specializzazioni di abilitazione nazionali attraverso un appropriato accordo transitorio che permetta agli Stati membri di continuare ad applicare le rispettive «varianti» nazionali. Tali misure transitorie consentiranno agli Stati membri che hanno già stabilito specializzazioni di abilitazione nazionali di continuare ad applicarle conformemente alle loro legislazioni nazionali finché ci sia tempo sufficiente per stabilire regole comuni che sostituiranno le contrastanti disposizioni nazionali. Il vantaggio di questo approccio è che da un lato consente agli Stati membri di continuare ad esercitare le rispettive pratiche, dall'altro non prevede alcuna possibilità di deroga dalle norme generali al di fuori di quanto contemplato dal regolamento di base. Esso crea inoltre una

situazione di pausa per agevolare, durante la seconda fase, l'elaborazione dei requisiti comuni.

48. L'articolo 11 disciplina le **specializzazioni di unità**, compreso il loro periodo di validità e la procedura richiesta per estendere la loro validità, per motivi di coerenza. Sono state fatte delle modifiche editoriali rispetto al testo della direttiva ai paragrafi 3 e 4 al fine di garantire che la validità delle specializzazioni di unità non possa essere prorogata una sola volta «per i successivi 12 mesi», ma «per un ulteriore periodo di 12 mesi». Specificare il diritto dei titolari delle licenze di avere informazioni sulle ore effettivamente lavorate è stato considerato come una modifica tecnica necessaria. L'aggiunta al paragrafo 4 riguarda l'assegnare la responsabilità per la riduzione del numero di ore, secondo la prassi attuale.
49. Per ciò che riguarda il secondo comma dell'articolo 10 della direttiva che consente l'introduzione di un limite di età per l'esercizio delle attribuzioni di una specializzazione di unità, va specificato che questo potere discrezionale non è in linea con il regolamento di base e in quanto tale non può essere mantenuto. Come precedentemente illustrato nel contesto dei cambiamenti, l'unica possibilità per gli Stati membri di derogare dal regolamento di base e dalle relative norme di attuazione è quello di utilizzare le disposizioni sulla flessibilità riportate nell'articolo 14 del suddetto regolamento, a condizione che sia garantito un livello di sicurezza equivalente e che non sia utilizzato per l'elaborazione di ulteriori requisiti. Tale argomentazione non è quindi stata trattata nell'articolo 14, paragrafo 6. Come soluzione di compromesso, si propone pertanto di mantenere l'uso delle attuali deroghe nazionali in via transitoria, finché ci sia tempo sufficiente per stabilire regole comuni, analogamente a quanto già detto sulle specializzazioni di abilitazione nazionali. Va considerato che non solo l'elaborazione, ma anche l'applicazione delle regole comuni «da definire» richiederà periodi di adattamento per garantire ai fornitori di servizi di navigazione aerea di avere a disposizione i mezzi per adattare a tali mutevoli esigenze sia i programmi sulla gestione del personale che la politica interna.
50. L'articolo 12 si occupa dei requisiti relativi alla competenza linguistica. Il paragrafo 1 introdotto di recente, mira a sottolineare l'obbligo di soddisfare il requisito fondamentale del possesso della **specializzazione linguistica** di lingua inglese al fine di poter esercitare le attribuzioni di una licenza di controllore del traffico aereo o di allievo controllore del traffico aereo. L'ultima frase del vecchio articolo 8, paragrafo 1, è stata spostata alla fine del presente articolo (paragrafo 4) per precisare che tale obbligo riguarda sia la lingua inglese che la lingua locale.
51. Gli Stati membri continuano ad avere la facoltà di imporre requisiti linguistici locali, qualora lo ritengano necessario per motivi di sicurezza, in linea con i requisiti essenziali dell'allegato V ter, punto 4, lettera d), sottopunto ii) del regolamento di base. Sono quindi stati proposti ulteriore trasparenza e requisiti procedurali, per motivi di armonizzazione e trattamento equo.
52. Il testo dell'allegato III della direttiva è stato integrato nei requisiti di cui al paragrafo 3, al fine di sottolineare la loro applicabilità generale e per avere la serie completa dei requisiti applicabili in un unico paragrafo. Questo cambiamento editoriale ha certamente un effetto sull'allegato III, che non deve essere ripetuto, fatta eccezione per la tabella della classificazione delle competenze linguistiche.
53. Il paragrafo 5 riguarda la facoltà di richiedere un livello avanzato (quinto livello) della classificazione delle competenze linguistiche, come già stabilito dalla direttiva. Al fine di assegnare con chiarezza i compiti e le responsabilità che sono generalmente attribuiti agli Stati membri sotto la direttiva, la soluzione migliore risulta essere quella di assegnare questa voce agli ANSP, con l'obbligo di motivare e di fornire le stesse garanzie come stabilito dalla direttiva ed approvazione da parte dell'autorità competente.
54. Le norme sulla validità delle specializzazioni linguistiche sono illustrate al paragrafo 6 del presente articolo per motivi di coerenza. In base a quanto suggerito dagli esperti, il testo

è stato riformulato al fine di allineare la terminologia utilizzata in altre voci inerentemente i periodi di validità. Si suggerisce di fissare i termini a 3 e a 6 anni (eliminando la dicitura «non più di») per ragioni di certezza giuridica e per evitare che i controllori del traffico aereo siano obbligati a sottoporsi a test di lingua ad intervalli di tempo più brevi, a discrezione degli ANSP.

55. I requisiti per la **specializzazione di istruttore** sono ora raggruppati nell'articolo 13, allo scopo di chiarire che la specializzazione di istruttore, come noto dalla direttiva, è rilevante solo nel caso di addestramento operativo. Va osservato che i requisiti essenziali descritti nel regolamento di base seguono un altro approccio, più dettagliato, per la certificazione degli istruttori e la terminologia utilizzata si riferisce anch'essa alle competenze teoriche degli istruttori. Considerato che durante la prima fase questa norma di attuazione mira alla trasposizione dei requisiti già esistenti, non è stato possibile elaborare requisiti maggiormente dettagliati e distinti ritenuti necessari per la certificazione degli istruttori.
56. A seguito del paragrafo precedente, sono state introdotte alcune modifiche editoriali anche nella definizione dei requisiti che i richiedenti di una specializzazione di istruttore sono chiamati a soddisfare. L'aggiunta al paragrafo 2, lettera b) intende chiarire che un allievo controllore del traffico aereo non può richiedere la specializzazione di istruttore. Gli esperti hanno individuato la necessità di introdurre requisiti più severi sulla base dell'ESARR 5 relativa al periodo di cui al paragrafo 2, lettera b), elaborando al contempo un approccio flessibile da parte dell'autorità competente che preveda un periodo ridotto in circostanze specifiche. Queste tematiche dovrebbero essere ulteriormente elaborate nel corso della seconda fase.
57. La disposizione sulla validità delle specializzazioni di istruttore è stata collocata nel presente articolo per motivi di coerenza. Le condizioni per il rinnovo e per la convalida devono essere elaborate nella seconda fase.

#### **Capitolo 4 – Certificazione medica**

58. Si consiglia di dedicare un capitolo specifico alla **certificazione medica**. Sono state introdotte solamente alcune modifiche editoriali per il rilascio dei certificati medici e i requisiti previsti per il loro rilascio.
59. Per quanto riguarda il **lato istituzionale** del campo medico, sono state introdotte alcune modifiche terminologiche al fine di allineare il testo con la terminologia utilizzata nella parte-MED e nell'aggiornamento di Eurocontrol sui requisiti medici di classe 3. I requisiti previsti per il rilascio dei certificati restano invariati.
60. È stata introdotta una novità significativa concernente **la validità dei certificati medici** allo scopo di facilitare le convalide ed i rinnovi intrapresi dal personale medico responsabile, ma anche di assicurare che l'intero periodo di validità dei certificati medici sia salvaguardato, ovvero che il richiedente non rischi di perdere giorni o settimane preziose della validità dipendentemente dalla data dell'esame medico. Il nuovo testo si basa sulla disposizione 1.2.4.2.1 dell'allegato 1 ICAO sul personale richiedente licenze, il quale stabilisce che il periodo di validità di una valutazione medica può essere prorogata, a discrezione dell'autorità che rilascia la licenza, fino a 45 giorni. L'ICAO consiglia inoltre di fissare la data di scadenza della valutazione medica in modo che rimanga invariata anno dopo anno, facendo così in modo che la data di scadenza della valutazione medica corrente sia l'inizio del nuovo periodo di validità a condizione che l'esame medico abbia luogo durante il periodo di validità della valutazione medica corrente ma non prima di 45 giorni dalla sua scadenza.
61. La ripartizione dei compiti e delle responsabilità in materia di **ridotta idoneità fisica** doveva essere chiarificata rispetto al testo della direttiva. In base al ruolo ricoperto e alla responsabilità assegnata, il presente regolamento deve prima di tutto fissare l'obbligo per i controllori del traffico aereo di non esercitare le proprie attribuzioni in caso di ridotta idoneità fisica. Deve essere chiaro che l'obbligo di notifica dei titolari della licenza non dipende da una procedura che sia stata stabilita o meno dal loro fornitore di servizi. In

terzo luogo, è necessario che il fornitore di servizi stabilisca una procedura volta a trattare i casi di ridotta idoneità fisica.

### **Capitolo 5 — Requisiti per le organizzazioni di addestramento**

62. I requisiti contenuti nel presente capitolo derivano dall'articolo 13 e dal primo paragrafo dell'allegato IV della direttiva 2006/23/CE. Questi requisiti sono stati organizzati in tre differenti articoli come segue:
- articolo 17 «Certificazione delle organizzazioni di addestramento»;
  - articolo 18 «Sistema di gestione delle organizzazioni di addestramento»; e
  - articolo 19 «Requisiti inerenti i corsi di addestramento, i programmi per l'addestramento iniziale e per l'addestramento di unità e i programmi di competenza di unità».
63. Il termine «fornitore di addestramento» è stato sostituito dal termine «organizzazione di addestramento» in tutto il testo della bozza. La ragione di questo cambiamento editoriale è che questo termine è stato adottato dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo (di seguito denominato «legislatore») ai fini del regolamento di base. Inoltre, questo è anche il termine usato nell'allegato 1 ICAO.
64. Per quanto riguarda l'articolo 17 relativo alla **certificazione delle organizzazioni di addestramento**, si deve notare che l'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva è già trattato nell'articolo 8 quater, paragrafi 6 e 7, del regolamento di base. Il principio generale di redazione legislativa vuole che le questioni già disciplinate dalla legislazione di rango superiore non siano ripetute dalla norma di attuazione. In questo caso, l'articolo 8 quater del regolamento di base prevede che le organizzazioni di addestramento siano soggette a certificazione. L'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva, che stabilisce i requisiti per la competenza tecnica e operativa delle organizzazioni di addestramento, è stato integrato nel secondo paragrafo dell'articolo 17 proposto. L'articolo 13, paragrafo 3, della direttiva è relativo alla determinazione dell'autorità competente alla quale l'organizzazione di addestramento dovrà presentare la sua candidatura. Questo è stato integrato all'articolo 4 proposto, essendo un articolo generale sulla determinazione dell'autorità competente alla quale il richiedente di una certificazione di organizzazione di addestramento deve presentare la propria candidatura. È importante sottolineare che, in conformità all'articolo 22 ter del regolamento di base, l'Agenzia è l'autorità competente per le organizzazioni di addestramento situate al di fuori del territorio degli Stati membri, ma che addestrano controllori del traffico aereo che eserciteranno le proprie attribuzioni all'interno del territorio degli Stati membri.
65. L'articolo 17 proposto inizia con una norma generale che impone al richiedente di presentare la propria candidatura all'autorità competente nella forma e nelle modalità da essa stabilite. Questo requisito generale è un requisito tipico per la certificazione delle organizzazioni, basato sul principio secondo il quale l'autorità competente stabilisce le modalità e le forme a cui i richiedenti si dovranno attenere. A causa della sua natura giuridica, la direttiva non contiene disposizioni di questo genere, ma l'Agenzia ha tenuto in considerazione il fatto che ciascuno Stato membro ha elaborato le procedure e i regolamenti che devono essere utilizzati dai richiedenti. Il secondo paragrafo stabilisce una delle condizioni (quella di disporre di personale sufficiente e di essere attrezzato per fornire l'addestramento) per ottenere un certificato di organizzazione di addestramento di cui all'allegato IV della direttiva. L'ultimo paragrafo dell'articolo 17 costituisce una novità rispetto alla direttiva, ritenuta necessaria per implementare i requisiti essenziali di cui all'Allegato V ter, punto 5, lettera b), sottopunto i) del regolamento di base. È della massima importanza che l'autorità competente per la sorveglianza di un'organizzazione di addestramento abbia accesso ai locali e alle informazioni necessarie per l'espletamento dei propri compiti di vigilanza.
66. L'articolo 18 proposto sul **sistema di gestione delle organizzazioni di addestramento** contiene principalmente i requisiti derivanti dal paragrafo 1 dell'allegato

IV della direttiva. Questo articolo implementa i requisiti essenziali di cui all'allegato V ter, punto 5, lettera b), sottopunto ii) del regolamento di base. Tali requisiti sono in linea con i requisiti di cui all'appendice 2 e all'appendice 4 dell'allegato 1 ICAO, che richiedono che le organizzazioni di addestramento attuino un sistema di gestione della sicurezza (SMS). Mentre l'appendice 2 dell'allegato 1 ICAO richiede un SMS e un sistema di gestione della qualità che garantisca che le organizzazioni di addestramento siano in possesso dei requisiti previsti, il legislatore non aveva richiesto due sistemi indipendenti, ma un unico «sistema di gestione» che consentisse alle organizzazioni stesse di organizzarsi nel modo che meglio si adattasse alle loro esigenze per perseguire gli obiettivi di sicurezza. Tale principio, proposto dall'Agenzia nel suo NPA 2008-22, deve essere adottato anche per le altre organizzazioni di addestramento dell'aviazione. Sulla base del fatto che l'Agenzia deve limitare al numero minimo le proposte di modifica alle disposizioni della direttiva, la proposta contiene solo tre modifiche che sono considerate tecnicamente necessarie in questa fase:

- (1) l'introduzione del termine sistema di gestione per l'attuazione del regolamento di base. Ciò significa che l'obbligo di avere una struttura di gestione e di avere un sistema di gestione della qualità soddisfano in parte il requisito di attuare e mantenere un sistema di gestione in conformità ai requisiti essenziali di cui al punto 5, lettera d, sottopunto ii) dell'allegato V ter del regolamento di base. Questo approccio è rispecchiato dalle modifiche proposte;
- (2) richiedere alle organizzazioni di nominare un dirigente responsabile. È parere dell'Agenzia che definire la responsabilità diretta del dirigente responsabile per la sicurezza è un requisito di sicurezza molto importante. Questo requisito è anche in linea con il paragrafo 1.2 dell'appendice 4 dell'allegato 1 ICAO;
- (3) l'introduzione di un obbligo di registrazione per attuare i requisiti essenziali dell'allegato V ter, punto 5, lettera d), sottopunto i), del regolamento di base. Anche se i livelli dell'industria in materia di gestione della qualità possono includere l'attuazione di tale requisito, secondo l'Agenzia è necessario garantire che le autorità competenti possano seguire l'attività delle organizzazioni di addestramento durante lo svolgimento dell'attività di controllo.

Anche se l'agenzia avrebbe preferito rafforzare ulteriormente le attuali disposizioni della direttiva sui requisiti del sistema di gestione, le modifiche proposte sono state limitate allo stretto necessario.

67. Le disposizioni dell'articolo 19 proposto, relativo ai **requisiti inerenti i corsi di addestramento, i programmi per l'addestramento iniziale e per l'addestramento di unità e i programmi di competenza di unità** sono state prese direttamente dal paragrafo 1, lettera c) dell'allegato IV della direttiva. Oltre alle consuete modifiche («NSA» sostituito da «autorità competente» e il termine «fornitore di addestramento» sostituito da «organizzazione di addestramento»), sono state proposte modifiche editoriale quali l'introduzione del termine «ove applicabile» prima di «programma di addestramento di unità» e l'aggiunta del termine «valutatore» al termine «esaminatore». Il termine «ove applicabile» è stato aggiunto al fine di chiarire che un'organizzazione di addestramento può anche fornire soltanto l'addestramento iniziale; in tal caso non vi è alcuna necessità di fornire anche programmi di addestramento di unità. Il termine «esaminatore» è stato utilizzato nel testo della direttiva mentre il termine «valutatore» è utilizzato nel regolamento di base. Tuttavia, la direttiva non contiene alcun criterio per le misure da adottare per l'approvazione degli esaminatori o dei valutatori. Anche se il regolamento di base contiene criteri chiari per i valutatori, l'Agenzia, in base alle istruzioni di cui sopra e alle considerazioni del gruppo di esperti, ritiene che l'ulteriore applicazione e determinazione delle condizioni e dei requisiti per i valutatori e, se necessario, per gli esaminatori debba essere rimandato alla seconda fase.
68. Le disposizioni di cui al paragrafo 2 dell'allegato IV della direttiva restano invariate e sono inserite nell'allegato IV del regolamento proposto. Poiché il contenuto dell'allegato è stato

adattato, anche il suo titolo è stato cambiato al fine di indirizzare con precisione le **specifiche per i certificati delle organizzazioni di addestramento**.

### **Capitolo 6 – Requisiti per le autorità competenti**

69. I requisiti in questo capitolo derivano dall'articolo 3, paragrafi 2 e 3, dall'articolo 4, paragrafi 6 e 7, dall'articolo 13, paragrafi 5 e 6 e dagli articoli 14 e 15 della direttiva 2006/23/CE. Tali requisiti sono stati organizzati in diversi articoli come segue:
- articolo 20 «Indipendenza delle autorità competenti»;
  - articolo 21 «Compiti delle autorità competenti»;
  - articolo 22 «Rilascio e mantenimento delle licenze, delle abilitazioni, delle specializzazioni e dei certificati»;
  - articolo 23 «Valutazione delle competenze»;
  - articolo 24 «Registrazione»;
  - articolo 25 «Scambio di informazioni»;
  - articolo 26 «Procedura per la certificazione delle organizzazioni di addestramento»;
  - articolo 27 «Controllo delle attività delle organizzazioni di addestramento e provvedimenti attuativi»;
  - articolo 28 «Enti qualificati»; e
  - articolo 29 «Riconoscimento reciproco delle licenze di controllore del traffico aereo».
70. Come negli altri capitoli, il termine «fornitore di addestramento» è stato sostituito con il termine «organizzazione di addestramento» e il termine «autorità di vigilanza nazionale» è stato sostituito con il termine «autorità competente».
71. L'Agenzia ritiene che le disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafi 2 e 3 della direttiva sono necessarie per garantire **l'indipendenza delle autorità competenti** dal fornitore di servizi di navigazione aerea e dall'organizzazione di addestramento. La comunicazione delle denominazioni e degli indirizzi delle autorità competenti e relative modifiche devono perciò essere ora presentati all'Agenzia e non più alla Commissione europea. Questa modifica è stata introdotta perché l'agenzia necessita di tali informazioni per condurre le ispezioni di standardizzazione di cui all'articolo 54 del regolamento di base. A seguito delle consultazioni con la Commissione europea, è stato concordato che gli Stati membri non devono fornire queste informazioni due volte (alla Commissione europea e all'Agenzia), ma solo una volta (all'Agenzia). Le informazioni rilevanti sulle autorità competenti saranno presentate nel momento in cui l'Agenzia consegnerà le relazioni di standardizzazione alla Commissione europea.
72. L'articolo 21 proposto sui **compiti delle autorità competenti** si basa sull'articolo 14 della direttiva. È stato considerato più opportuno modificare il titolo di questo articolo in «mansioni delle autorità competenti», al fine di rispecchiarne meglio il contenuto. Anche se l'Agenzia ritiene che il contenuto di questo articolo non aggiunga alcun obbligo aggiuntivo alle autorità competenti rispetto a quelli già previsti dagli altri articoli di questa proposta di regolamento, l'Agenzia ha deciso di mantenere questo elenco al fine di limitare al massimo le modifiche al testo della direttiva. Tale considerazione e la necessità di coerenza portano all'introduzione di un'ulteriore mansione dell'autorità competente di cui al punto (h), vale a dire il compito di approvare la domanda presentata dal fornitore di servizi di navigazione aerea che intendesse richiedere un livello avanzato (livello 5) di competenza linguistica per i controllori del traffico aereo che impiega. Questo requisito è necessario per completare le disposizioni della proposta di articolo 12, paragrafo 5, e per garantire che questa pratica sia condotta con modalità non discriminatorie, proporzionate, trasparenti e obiettivamente giustificate.
73. Con l'introduzione dei nuovi primi tre paragrafi dell'articolo 22, si propone di integrare le disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafi 6 e 7 della direttiva concernente il **rilascio di**

**licenze e le relative abilitazioni, specializzazioni e certificati medici**, nonché il loro rinnovo e convalida. Tali requisiti sono requisiti comuni per il rilascio di licenze da parte delle autorità competenti che sono necessari per complementare i requisiti per i richiedenti di licenze (ad esempio requisiti per istituire procedure per la candidatura, il rilascio, il rinnovo e la convalida, requisiti sul processo da seguire una volta che l'autorità competente riceve la domanda). Queste disposizioni non sono state incluse nella direttiva a causa della sua natura giuridica. L'Agenzia comprende però che tali requisiti generali per il rilascio di licenze sono necessari nel momento in cui la direttiva viene trasposta in regolamento di attuazione. Inoltre, le disposizioni proposte faciliteranno, durante la seconda fase, l'integrazione dei requisiti per le autorità competenti nel regolamento a struttura orizzontale, proposto dall'Agenzia nel suo NPA 2008-22 in particolare, durante l'integrazione di questi requisiti nel capitolo generale (denominato capitolo AR.GEN) applicabile a tutte le autorità competenti che si occupano della vigilanza sia delle organizzazioni aeronautiche che delle professioni soggette a licenze.

74. Le disposizioni proposte agli articoli 23, 24 e 25 in materia di **valutazione delle competenze, registrazione e scambio di informazioni** sono state trasposte dall'articolo 14, paragrafi 4, 3 e 2 della direttiva. L'ordine proposto per la sequenza dei compiti delle autorità competenti è stato trovato più logico. Le disposizioni proposte dovranno essere valutate ed eventualmente revisionate nel corso della seconda fase quando i requisiti delle autorità verranno integrati insieme. È importante sottolineare ancora una volta che la proposta di regolamento non include i requisiti per gli esaminatori, né i requisiti e i criteri per l'approvazione rilasciata dall'autorità competente. Come già indicato in precedenza, questi requisiti saranno sviluppati nel corso della seconda fase. Inoltre deve essere sottolineato che le disposizioni dell'articolo 25 sullo scambio di informazioni sono già contemplate dall'articolo 15 del regolamento di base; tale articolo dovrebbe quindi essere cancellato dalla norma di attuazione, che, tuttavia, non soddisfa i criteri stabiliti dal mandato limitato conferito all'Agenzia per il procedimento «accelerato».
75. Le disposizioni proposte agli articoli 26 e 27 sulla **procedura per la certificazione delle organizzazioni di addestramento e controllo delle attività delle organizzazioni di addestramento** si basano sull'articolo 13, paragrafi 3, 5 e 6 e sull'articolo 14, paragrafo 5, della direttiva. L'aggiunta del paragrafo 1 all'articolo 26 è ritenuta necessaria al fine di integrare i requisiti previsti dalle autorità competenti per la certificazione delle organizzazioni di addestramento. L'autorità competente è quindi tenuta a stabilire le procedure necessarie per la domanda, il rilascio e il mantenimento della validità dei certificati dell'organizzazione di addestramento. Sebbene la direttiva non includa tali disposizioni, il requisito proposto è considerato necessario nel momento in cui la direttiva viene trasposta in regolamento di attuazione. Tale requisito, unitamente al requisito per le autorità competenti di stabilire le procedure per il rilascio di licenze ATCO, sarà razionalizzato quando si procederà all'integrazione delle disposizioni di questo capitolo nella struttura orizzontale del regolamento; in quanto tali, questi requisiti faranno parte dei requisiti del sistema di gestione per le autorità competenti.
76. La modifica redazionale supplementare, di cui all'articolo 27, paragrafo 3, è rappresentata dalla sostituzione del termine «sopralluoghi» con il termine «ispezioni a sorpresa». Il termine «sopralluoghi» è stato considerato ambiguo dagli esperti in quanto non è un termine comunemente usato per descrivere le funzioni di controllo di sicurezza delle autorità competenti. Inoltre, i termini «ispezioni» e «ispezioni a sorpresa» sono anche utilizzati nel contesto del regolamento di base e delle sue norme di attuazione in materia di requisiti dell'autorità. Sulla base della valutazione effettuata dall'Agenzia, la modifica proposta non è ritenuta avere alcun impatto né per le autorità competenti, né sulle organizzazioni di addestramento in quanto chiarisce soltanto l'intento del requisito. Inoltre, lo scopo del termine «sopralluoghi» non è definito nella direttiva, mentre il significato generale di «ispezione» può essere trovato nel regolamento di base (ad esempio l'articolo 54 del regolamento di base).

77. Tenuto conto dell'articolo 11 del regolamento di base, l'articolo 27, paragrafo 5, sul riconoscimento reciproco dei certificati rilasciati in conformità alle disposizioni del presente regolamento è ritenuto in esubero. La formulazione giuridica prevede che le disposizioni stabilite da una normativa di rango più elevato non siano ripetute in una norma di attuazione ed il paragrafo dovrebbe pertanto essere soppresso. Tuttavia, tali considerazioni non rispondono ai criteri stabiliti dal mandato limitato conferito all'Agenzia per il procedimento «accelerato».
78. L'articolo 28 della proposta di regolamento sugli **enti qualificati** si basa sull'articolo 14, paragrafo 6, della direttiva. L'articolo 13 del regolamento di base consente all'autorità competente di delegare i compiti di certificazione. Tenuto conto del significato attribuito al termine «certificazione» nel regolamento di base, ogni compito di controllo relativo alle organizzazioni di addestramento è considerato come un compito di certificazione in quanto indispensabile per ottenere un certificato o per mantenerne la validità. Si propone pertanto di eliminare il riferimento specifico ad un determinato compito dell'autorità competente. Secondo l'articolo 13 del regolamento di base, l'autorità competente può delegare tutte le mansioni, fatta eccezione per il rilascio di licenze e certificati (e la loro limitazione, sospensione o revoca). Inoltre, il riferimento all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 550/2004 è stato sostituito dal riferimento all'articolo 13 del regolamento di base quale base giuridica di tale norma di attuazione. È anche importante sottolineare che il regolamento (CE) n. 1070/2009 ha modificato l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 550/2004 e ha sostituito il termine «organismi riconosciuti» con il termine «ente qualificato». Durante la seconda fase, l'Agenzia valuterà la necessità di mantenere tale articolo, tenendo conto che le sue disposizioni sono già incluse nel regolamento di base e che il paragrafo potrebbe, in linea di principio, essere soppresso.
79. L'articolo 29 relativo al **riconoscimento reciproco delle licenze di controllore del traffico aereo** traspone l'articolo 15 della direttiva. Prima di tutto va notato che le disposizioni sul riconoscimento reciproco delle licenze e dei certificati rilasciati in conformità alle disposizioni del presente regolamento sono superflue, tenuto conto dell'articolo 11 del regolamento di base. La formulazione giuridica prevede che le disposizioni stabilite da una normativa di rango più elevato non siano ripetute in una norma di attuazione ed il paragrafo dovrebbe pertanto essere soppresso. Tuttavia, queste considerazioni non rispondono ai criteri stabiliti dal mandato limitato conferito all'Agenzia per il procedimento «accelerato». La direttiva, infatti, è maggiormente restrittiva in materia di riconoscimento reciproco rispetto al regolamento di base, in quanto dà la possibilità agli Stati membri di non riconoscere le licenze dei controllori del traffico aereo che non hanno raggiunto il limite di età minima di 21 anni. Come spiegato sopra, tale limitazione non è in linea con i principi del regolamento di base e solleva preoccupazioni legali, dal momento che una norma di attuazione non può derogare da una legislazione di rango superiore.
80. Per superare le difficoltà originate dal conflitto di mandati ricevuti, l'Agenzia propone ora due opzioni per l'arbitrio politico. Nell'opzione A, come presentato nel testo della bozza, il paragrafo 1 consiste in un'unica frase, che rafforza il principio del riconoscimento reciproco, senza ulteriore limitazione. Nell'opzione B invece, viene mantenuta anche una seconda frase che aggiunge una possibilità di limitazione agli Stati membri nei confronti dei controllori del traffico aereo che non hanno ancora raggiunto il limite di età minima di 21 anni. Al fine di non compromettere il principio del riconoscimento reciproco, questa limitazione è formulata in modo leggermente diverso rispetto alla direttiva e limita l'esercizio delle attribuzioni dei controllori del traffico aereo che non hanno ancora raggiunto l'età di 21 anni allo Stato membro in cui è stata rilasciata la licenza. L'opzione B del presente articolo può essere selezionata solo in combinazione con l'opzione B presentata all'articolo 8, paragrafo 3, lettera a) circa la necessità o meno di consentire una deroga al requisito di età minima.
81. I paragrafi 2, 3 e 4 dell'articolo 29 proposto copiano il resto dell'articolo 15 della direttiva. Questi requisiti regolano le procedure da adottare nel caso in cui un titolare di licenza

eserciti le attribuzioni della licenza in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata. Il contenuto di questi paragrafi e la procedura descritta rimangono invariati.

### **Capitolo 7 – Disposizioni finali**

82. A causa dei cambiamenti inerenti la natura giuridica, i tempi e la natura degli obblighi degli Stati membri, alcune disposizioni, come l'articolo 14, paragrafo 7, sulla presentazione di una relazione sull'applicazione della direttiva ad intervalli triennali, non sono state trasposte in quanto obsolete. Poiché la direttiva è già stata abrogata e tenuto conto della prevista entrata in vigore del presente regolamento, è superfluo presentare una relazione circa l'applicazione della direttiva. D'altra parte le ispezioni di standardizzazione intraprese dall'Agenzia sulla base di questa norma di attuazione forniranno alla Commissione le informazioni necessarie in merito all'applicazione del presente regolamento.
83. Analogamente, l'articolo 16 della direttiva per l'adeguamento al progresso tecnico e scientifico è considerato in esubero, tenendo conto del diverso livello del nuovo strumento giuridico. Adottare un regolamento della Commissione come norma di attuazione implica che qualsiasi modifica al presente regolamento sia apportata adottando la stessa procedura prevista per gli atti delegati (in precedenza: comitologia) e non è quindi necessario specificare la sua applicabilità per alcune disposizioni.
84. Si suggerisce invece di incorporare una nuova **clausola di revisione** all'articolo 30, al fine di stabilire la piena conformità ai requisiti essenziali del regolamento di base. L'Agenzia si propone di effettuare una valutazione del sistema europeo di rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo, per poi presentare un parere in cui saranno individuati ulteriori miglioramenti ritenuti necessari e la necessità di implementare la piena conformità con i requisiti essenziali. Questo parere può anche includere delle modifiche a questo regolamento. Tale clausola di revisione costituisce un elemento abituale delle norme di attuazione già adottato nel campo della sicurezza aerea.
85. L'articolo 17 della direttiva relativa all'istituzione di un comitato e alla procedura applicabile non è importante in una norma di attuazione, in quanto tale norma non delega alcuna mansione al livello inferiore e la commissione competente per le questioni relative al rilascio delle licenze di controllore del traffico aereo è già determinata dall'articolo 8 quater, paragrafo 10, del regolamento di base. Pertanto, questa disposizione non è stata trasposta.
86. L'articolo 18 della direttiva in materia di sanzioni non è ritenuto necessario in quanto tale argomentazione è sufficientemente disciplinata dall'articolo 68 del regolamento di base.
87. Per ciò che riguarda gli **accordi di transizione**, due nuove disposizioni sono state inserite nell'articolo 31 in merito al mantenimento dell'applicabilità delle specializzazioni di abilitazione nazionali che gli Stati membri avessero sviluppato sulla base dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva e sulla possibilità degli Stati membri di limitare l'esercizio delle attribuzioni di una specializzazione di unità al di sotto di una determinata età di cui all'articolo 10 della direttiva. L'Agenzia propone di autorizzare gli Stati membri che già avessero adottato tali disposizioni a mantenere l'applicazione della loro legislazione nazionale esistente in via transitoria fino a quando le regole comuni in questi campi saranno elaborate e diventeranno applicabili. Si deve tenere presente che non solo l'adozione ma anche l'applicazione delle regole comuni, prevista per la seconda fase del processo, richiederà periodi di transizione e di adattamento per garantire che i fornitori di servizi di navigazione aerea dispongano dei mezzi necessari per adattare i loro programmi e le loro politiche alle mutevoli esigenze. Il vantaggio evidente di questo approccio è che consente una transizione fluida, come previsto dal regolamento di base, senza compromettere il sistema da essa istituito, consentendo agli Stati membri di continuare a stabilire delle deroghe dalle regole generali al di fuori della possibilità ivi data. Per garantire un flusso adeguato di informazioni, gli Stati membri che ricorrono a questi accordi di transizione sono invitati ad informare l'Agenzia.

88. Questo articolo contiene ulteriori disposizioni aggiuntive che rispecchiano i necessari **accordi di transizione in materia di licenze, abilitazioni, specializzazioni, certificati medici e certificati delle organizzazioni di addestramento.**
- Le disposizioni dell'articolo 31, paragrafo 4, convalidano le licenze, le abilitazioni, le specializzazioni, i certificati medici e i certificati delle organizzazioni di addestramento che sono stati precedentemente rilasciati sulla base della legislazione nazionale in conformità con le pertinenti disposizioni della direttiva.
  - Le disposizioni dell'articolo 31, paragrafo 5, garantiscono che i richiedenti che hanno già presentato la domanda per il rilascio di una licenza, abilitazione, specializzazione, certificato medico o certificato di organizzazione di addestramento, ma che non abbiano ancora ottenuto il suo rilascio, dimostrino di essere conformi alle disposizioni del presente regolamento prima che la relativa licenza, abilitazione, specializzazione o certificato venga rilasciato. Poiché i requisiti non si differenziano sostanzialmente da quelli contenuti nella direttiva, l'Agenzia ritiene che questa disposizione abbia poco impatto.
  - Le disposizioni di cui all'articolo 31, paragrafi 6 e 7 sono necessarie per le organizzazioni di addestramento che hanno l'Agenzia come autorità competente (organizzazioni di addestramento la cui base operativa principale è al di fuori del territorio degli Stati membri). Le disposizioni di cui all'articolo 31, paragrafo 6, garantiscono la continuità del processo di certificazione già avviato da parte dell'autorità/delle autorità competente/competenti dello Stato/degli Stati membri al fine di garantire ai richiedenti una transizione fluida. Le disposizioni di cui all'articolo 31, paragrafo 7, garantiscono che il trasferimento delle attività di sorveglianza da parte dell'autorità/delle autorità dello Stato/degli Stati membri all'Agenzia avvenga entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento. L'Agenzia ritiene un periodo di tempo di sei mesi sufficiente per prepararsi ad assumere le responsabilità assegnate dal legislatore nel regolamento di base (cfr. articolo 22 ter).
89. L'articolo 20 della direttiva sulla trasposizione non è applicabile a causa della diversa natura dello strumento giuridico; questa disposizione non è stata perciò trasposta. In seguito alla sua entrata in vigore, il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.
90. Per quanto riguarda **l'entrata in vigore** del presente regolamento, l'Agenzia propone di seguire l'approccio standard, ovvero il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Ciò è anche in linea con la recente richiesta degli Stati membri di accelerare l'attuazione del cosiddetto pacchetto SES II.

### **Allegati**

91. L'allegato I, che contiene le **specifiche delle licenze**, resta immutato salvo aggiornamenti redazionali minimi.
92. L'allegato II, che specifica i **requisiti in materia di addestramento**, contiene il riferimento aggiornato all'ultima edizione della pubblicazione di Eurocontrol dal titolo «*Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training*» (Specifiche per l'addestramento iniziale dei controllori del traffico aereo sui contenuti essenziali comuni), del 21 ottobre 2008, considerato come un aggiornamento tecnico necessario. Inoltre, l'obbligo di addestrare i controllori del traffico aereo in materia di sicurezza e di gestione di crisi, di cui all'articolo 4, paragrafo 8, della direttiva, è stato aggiunto sia ai requisiti per l'addestramento all'interno dell'unità operativa nella parte B che a quelli per l'addestramento continuativo nella parte C, tenuto conto del parere degli esperti e con l'obiettivo di garantire che i controllori del traffico aereo siano sufficientemente addestrati in particolare in materia di sicurezza generale e locale e di gestione delle situazioni di crisi.

93. Considerato che gli elementi descrittivi di cui all'allegato III sono stati trasferiti all'articolo 12 sulla specializzazione linguistica, il presente allegato contiene soltanto la tabella della **classificazione delle competenze linguistiche**.
94. L'allegato IV è stato semplificato attraverso l'inserimento degli elementi descrittivi nei pertinenti articoli; esso pertanto contiene solo il precedente paragrafo 2 relativo alle **specifiche per i certificati delle organizzazioni di addestramento**.

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

95. Lo scopo della valutazione dell'impatto della regolamentazione (RIA) è quello di valutare le conseguenze di alcune norme e requisiti che devono essere ancora elaborati. In questo caso la valutazione riguarderebbe l'introduzione di requisiti relativi al rilascio delle licenze dei controllori del traffico aereo. La valutazione in tal modo avrebbe lo scopo di sostenere il processo decisionale in merito all'attuazione del regolamento di base modificato.
96. La finalità e la metodologia di una RIA sono state spiegate in diversi documenti ad essa relativi, ad esempio la RIA sull'estensione della competenza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) al regolamento per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS)<sup>9</sup>.
97. L'attuazione del regolamento di base in materia del rilascio di licenze dei controllori del traffico aereo richiede due diverse fasi. La prima fase (procedimento «accelerato»), mira al trasferimento della direttiva esistente e non prevede cambiamenti significativi a livello di requisiti sostanziali, in linea con le indicazioni fornite dalla Commissione e le decisioni prese dal comitato per il cielo unico.
98. Il presente parere contiene una bozza di una serie di misure esecutive trasferite dalla direttiva 2006/23/CE. Non sono state apportate modifiche sostanziali al contenuto della direttiva tali da giustificare un'ulteriore analisi nel contesto di una RIA, il che significa che i cambiamenti minimi categorizzati e spiegati in precedenza non contemplan altre alternative o opzioni che meritino di essere sottoposte ad ulteriore studio. Non è quindi stata intrapresa nessuna specifica RIA in questa fase.
99. Anche se non esistono rischi immediati in materia di ATM, ci sono ancora molti aspetti che devono essere affrontati. Supervisione, monitoraggio ed attuazione non funzionano ancora bene e non vi è ancora uniformità per quanto riguarda l'attuazione di misure di sicurezza ATM/ANS. La già citata RIA sull'estensione del sistema AESA alla regolamentazione della gestione del traffico aereo e dei servizi per la navigazione aerea (ATM/ANS)<sup>10</sup> e questa analisi conferma la necessità di intraprendere provvedimenti al riguardo. Anche se i cieli europei possono definirsi sicuri, è chiaro che alcuni aspetti, quali una regolamentazione chiara ed un controllo uniforme, debbano ancora essere affrontati debitamente. Nella seconda fase di attuazione questi saranno ulteriormente valutati e discussi.

---

<sup>9</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

<sup>10</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

## V. Conclusioni

100. L'Agenzia ha preparato questo parere in risposta alla richiesta della Commissione europea e del comitato per il cielo unico di applicare, durante la prima fase, l'estensione del sistema normativo europeo per la sicurezza aerea agli ATM/ANS attraverso il cosiddetto procedimento «accelerato». Nel redigere tale parere l'Agenzia ha attentamente considerato i consigli ricevuti dalla Commissione, dal comitato del cielo unico e dal consiglio di amministrazione AESA nonché da tutte le parti interessate.
101. L'Agenzia è fermamente convinta che il procedimento «accelerato» fornirà da subito vantaggi al sistema di regolamentazione della sicurezza, come ad esempio:
- l'applicabilità diretta di un regolamento della Commissione ottiene più efficacemente un livello di sicurezza elevato e uniforme rispetto ad una direttiva che viene applicata con diversi e divergenti livelli di trasposizione e metodologie nazionali;
  - un sistema di rilascio delle licenze costituito da norme direttamente applicabili dovrebbe facilitare l'introduzione delle disposizioni dei FAB (blocchi di spazio aereo funzionali);
  - l'Agenzia può predisporre mezzi accettabili di conformità e specifiche di certificazione il cui uso faciliti il rispetto delle norme e fornisca la necessaria proporzionalità e sussidiarietà. Ciò implica anche l'avvalersi della migliori pratiche del settore;
  - le nuove norme in vigore forniscono la base giuridica per le ispezioni di standardizzazione proposte al fine di garantire un'applicazione uniforme e sicura delle regole comuni e di assistere le autorità nel loro ruolo di sorveglianza della sicurezza;
  - l'Agenzia diventerà l'autorità competente per le mansioni attribuitele dalla legge per gli ANSP paneuropei e extra-UE e per le organizzazioni non europee di addestramento ATCO;
  - altri elementi del sistema di sicurezza dell'aviazione europea - come accordi di cooperazione internazionale, nonché le misure di attuazione stabilite nel regolamento di base - diventerebbero applicabili anche in questo settore;
  - l'Agenzia può contribuire attraverso diverse misure di regolamentazione all'attuazione del SES II, in particolare sostenendo le disposizioni dei FAB, la trasposizione delle SARP (standard e prassi raccomandate) dell'ICAO, il controllo sulla sicurezza delle funzioni di gestione della rete ATM e l'attuazione del programma SESAR.
102. L'Agenzia raccomanda la Commissione di avviare il processo esecutivo per l'adozione del nuovo regolamento per il rilascio delle licenze e della certificazione medica dei controllori del traffico aereo sulla base del presente parere.

Colonia, 28 maggio 2010

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo