

Gazzetta ufficiale

C 316 E

dell'Unione europea

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

48° anno

13 dicembre 2005

Numero d'informazione

Sommario

Pagina

I *Comunicazioni*

Consiglio

2005/C 316 E/01

Posizione comune (CE) n. 35/2005, del 14 novembre 2005, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo

1

IT

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 35/2005

definita dal Consiglio il 14 novembre 2005

**in vista dell'adozione della direttiva 2005/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ...,
concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo**

(2005/C 316 E/01)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE
EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) Ai fini dell'attuazione della normativa sul cielo unico europeo è necessario adottare disposizioni più particolareggiate, specialmente con riguardo al rilascio delle licenze dei controllori del traffico aereo, allo scopo di garantire i livelli più elevati di responsabilità e competenza, aumentare la disponibilità di controllori del traffico aereo e promuovere il reciproco riconoscimento di tali licenze, come previsto dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di

navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») ⁽³⁾, perseguendo al contempo l'obiettivo di un miglioramento globale della sicurezza del traffico aereo e delle competenze del personale.

(2) L'istituzione di una licenza comunitaria costituisce un mezzo per riconoscere il ruolo specifico che i controllori del traffico aereo svolgono nell'effettuare il controllo del traffico aereo in condizioni di sicurezza. L'istituzione di livelli comunitari per la competenza dei controllori ridurrà inoltre la frammentazione che si osserva in questo settore e contribuirà ad una più efficiente organizzazione del lavoro nell'ambito di una più intensa collaborazione regionale fra i fornitori di servizi di navigazione aerea. La presente direttiva costituisce pertanto una parte essenziale della normativa sul cielo unico europeo.

(3) La direttiva rappresenta lo strumento più adeguato per stabilire i livelli di competenza, lasciando così gli Stati membri liberi di decidere le modalità con le quali conseguire tali livelli.

(4) La presente direttiva dovrebbe basarsi sui livelli internazionali attualmente in vigore. L'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) ha adottato disposizioni in materia di licenze dei controllori del traffico aereo che comprendono anche requisiti in materia di competenze linguistiche. L'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol), istituita dalla convenzione internazionale del 13 dicembre 1960 relativa alla cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea, ha adottato le norme di sicurezza di Eurocontrol. A norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 550/2004, la presente direttiva recepisce i requisiti contemplati dalla norma di sicurezza di Eurocontrol n. 5 (ESARR 5) pertinenti per i controllori del traffico aereo.

⁽¹⁾ Parere del 9 marzo 2005 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo dell'8 marzo 2005 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 14 novembre 2005 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicate nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

- (5) Le caratteristiche peculiari del traffico aereo della Comunità impongono l'istituzione e l'applicazione effettiva dei livelli di competenza comunitari ai controllori del traffico aereo che lavorano alle dipendenze di fornitori di servizi di navigazione aerea attivi prevalentemente nel traffico aereo generale. Gli Stati membri possono applicare le disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva anche agli allievi controllori del traffico aereo e ai controllori del traffico aereo che esercitano le loro funzioni sotto la responsabilità di fornitori di servizi di navigazione aerea che offrono i loro servizi prevalentemente a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale.
- (6) Qualora gli Stati membri prendano misure dirette a garantire l'osservanza dei requisiti comunitari, le autorità preposte alla vigilanza e al controllo di questa osservanza dovrebbero essere sufficientemente indipendenti dai fornitori di servizi di navigazione aerea e dalle organizzazioni di addestramento. Le autorità devono inoltre conservare l'idoneità a svolgere i loro compiti con efficienza. L'autorità nazionale di vigilanza designata o istituita a norma della presente direttiva può coincidere con l'ente o gli enti designati o istituiti conformemente all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ⁽¹⁾.
- (7) Per fornire servizi di navigazione aerea è indispensabile disporre di personale altamente qualificato che possa dimostrare la propria competenza in vari modi. Per il controllo del traffico aereo il mezzo adeguato è rappresentato dall'istituzione di una licenza comunitaria, che va considerata una sorta di diploma di cui è titolare il singolo controllore del traffico aereo. L'abilitazione riportata sulla licenza indica il tipo di servizio di traffico aereo che il controllore è competente a fornire. Allo stesso tempo, le specializzazioni riportate sulla licenza attestano sia le capacità specifiche del controllore sia l'autorizzazione delle autorità di vigilanza a fornire servizi per un particolare settore o gruppo di settori. Per questo motivo le autorità devono essere in grado di valutare la competenza dei controllori del traffico aereo quando rilasciano le licenze o prorogano la validità delle specializzazioni; inoltre, le autorità devono essere in grado di sospendere la licenza, le abilitazioni o le specializzazioni riportate, quando la competenza del titolare sia in dubbio. Essendo intesa a promuovere la comunicazione degli incidenti (per soli fini conoscitivi), la presente direttiva non dovrebbe istituire un nesso automatico tra un incidente e la sospensione della licenza, dell'abilitazione o della specializzazione. La revoca della licenza dovrebbe essere considerata una decisione da prendere in ultima istanza in casi estremi.
- (8) Per creare negli Stati membri un clima di fiducia reciproca rispetto ai sistemi di rilascio delle licenze, è indispensabile che sia la Comunità a stabilire le norme che disciplinano il rilascio e il mantenimento in vigore delle licenze. È pertanto importante, onde assicurare il massimo livello di sicurezza, armonizzare i requisiti in materia di qualifiche, competenza ed accesso alla professione di controllore del traffico aereo e ciò dovrebbe portare alla fornitura di servizi di controllo del traffico aereo sicuri e di qualità elevata, nonché al riconoscimento delle licenze in tutta la Comunità; in tal modo migliorerà sia la libertà di circolazione che la disponibilità di controllori del traffico aereo.
- (9) Gli Stati membri dovrebbero assicurare che l'attuazione della presente direttiva non consenta di aggirare le disposizioni nazionali in vigore che disciplinano i diritti e gli obblighi applicabili alle relazioni di lavoro tra il datore di lavoro e il richiedente controllore del traffico aereo.
- (10) Per renderle paragonabili in tutto il territorio della Comunità è necessario che le competenze vengano strutturate in modo chiaro e generalmente accettato. Ciò contribuirà a garantire la sicurezza non soltanto all'interno dello spazio aereo soggetto al controllo di un fornitore di servizi di navigazione aerea, ma soprattutto nell'interfaccia fra i vari fornitori di servizi.
- (11) In molti inconvenienti e incidenti la comunicazione è d'importanza fondamentale. Per questo motivo l'ICAO ha stabilito dei requisiti in tema di competenze linguistiche. La presente direttiva sviluppa questi requisiti e rappresenta il mezzo per far applicare questi livelli vigenti internazionalmente. È necessario che siano rispettati i principi della non discriminazione, della trasparenza e proporzionalità in materia di competenze linguistiche, in modo da incoraggiare la libera circolazione garantendo nel contempo la sicurezza.
- (12) Gli obiettivi dell'addestramento iniziale del personale sono descritti nei documenti di orientamento preparati a richiesta dei membri di Eurocontrol e sono considerati di livello adeguato. Ai fini dell'addestramento all'interno dell'unità, alla carenza di livelli generalmente accettati si deve sopperire attraverso una serie di misure, compresa l'approvazione degli esaminatori, che dovrebbero garantire elevati livelli di competenza. Ciò è tanto più importante perché l'addestramento all'interno dell'unità è estremamente costoso e cruciale ai fini della sicurezza.
- (13) A richiesta degli Stati membri di Eurocontrol sono stati emanati requisiti di ordine medico, che sono ritenuti una modalità accettabile di adempimento della presente direttiva.
- (14) La certificazione dell'addestramento offerto dovrebbe essere considerata in termini di sicurezza uno dei fattori decisivi, in quanto contribuisce alla qualità dell'addestramento stesso. L'addestramento andrebbe considerato un servizio simile ai servizi di navigazione aerea e dovrebbe essere anch'esso assoggettato ad un processo di certificazione. La presente direttiva dovrebbe aprire la possibilità di certificare l'addestramento offerto per tipo di addestramento, per pacchetto di servizi di addestramento o per pacchetto di servizi di addestramento e di navigazione aerea, senza perdere di vista le caratteristiche peculiari dell'addestramento stesso.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

- (15) La presente direttiva conferma una costante giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee nel campo del riconoscimento reciproco dei diplomi e della libertà di circolazione dei lavoratori. Il principio di proporzionalità, una giustificazione motivata dell'imposizione di misure di compensazione e la predisposizione di adeguate procedure di ricorso costituiscono principi basilari da applicare anche al settore della gestione del traffico aereo in modo più visibile. Gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà di rifiutare il riconoscimento delle licenze non rilasciate in conformità della presente direttiva; gli Stati membri dovrebbero altresì avere la facoltà di riconoscere tali licenze una volta effettuata l'appropriata valutazione dell'equivalenza. Poiché la presente direttiva è volta ad agevolare il riconoscimento reciproco delle licenze, non disciplina le condizioni riguardanti l'accesso al lavoro.
- (16) La professione di controllore del traffico aereo è soggetta a innovazioni tecniche che richiedono il periodico aggiornamento delle capacità di tali controllori. La presente direttiva dovrebbe permettere tali adeguamenti agli sviluppi del progresso tecnico e scientifico tramite la procedura di comitato.
- (17) La presente direttiva può avere ripercussioni sulla prassi di lavoro quotidiana dei controllori del traffico aereo. Le parti sociali dovrebbero essere informate e consultate in modo adeguato in merito a tutte le misure che hanno rilevanti implicazioni sociali. È stato pertanto consultato, e dovrebbe essere consultato sulle ulteriori misure di attuazione adottate dalla Commissione, il comitato per il dialogo settoriale istituito con la decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo fra le parti sociali a livello europeo ⁽¹⁾.
- (18) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendere tutte le misure necessarie per garantire che tali sanzioni vengano effettivamente applicate. Le sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (19) I provvedimenti necessari per l'attuazione della presente direttiva dovrebbero essere adottati a norma della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽²⁾.
- (20) Un termine di attuazione di due anni è ritenuto sufficiente per istituire un quadro comunitario per le licenze ed assimilarvi le licenze attuali, conformemente alle disposizioni relative alle condizioni per il mantenimento della validità delle abilitazioni e specializzazioni, in quanto i requisiti stabiliti da tali disposizioni sono conformi agli obblighi internazionali vigenti. Inoltre, dovrebbe essere previsto un ulteriore termine di attuazione di due anni per l'applicazione dei requisiti concernenti le competenze linguistiche.

⁽¹⁾ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27. Decisione modificata dall'atto di adesione del 2003.

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (21) Le condizioni generali per il rilascio della licenza concernenti l'età, i requisiti di istruzione e l'addestramento iniziale non dovrebbero riguardare i titolari delle licenze esistenti.
- (22) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» ⁽³⁾, gli Stati membri sono invitati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, tabelle indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la direttiva e i provvedimenti di attuazione,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo e campo di applicazione

1. Obiettivo della presente direttiva è aumentare i livelli di sicurezza e migliorare il funzionamento del sistema di controllo del traffico aereo nella Comunità tramite il rilascio di una licenza comunitaria di controllore del traffico aereo.

2. La presente direttiva si applica:

— agli allievi controllori del traffico aereo, e

— ai controllori del traffico aereo,

che esercitano la loro attività sotto la responsabilità di fornitori di servizi di navigazione aerea che offrono i loro servizi prevalentemente a movimenti di aeromobili del traffico aereo generale.

3. Fatti salvi l'articolo 1, paragrafo 2, e l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004, nei casi in cui servizi di controllo del traffico aereo regolari e pianificati sono forniti al traffico aereo generale sotto la responsabilità di fornitori di servizi di navigazione aerea che offrono i loro servizi prevalentemente a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale, gli Stati membri garantiscono che il livello di sicurezza e qualità dei servizi al traffico aereo generale siano almeno equivalenti al livello risultante dall'applicazione delle disposizioni della presente direttiva.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- 1) «servizi di controllo del traffico aereo», i servizi prestati al fine di prevenire collisioni fra aeromobili e, nell'area di manovra, collisioni fra aeromobili ed eventuali ostacoli, nonché al fine di accelerare e mantenere un flusso ordinato di traffico aereo;

⁽³⁾ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- 2) «fornitore di servizi di navigazione aerea», il soggetto pubblico o privato che fornisce i servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale;
- 3) «traffico aereo generale»: l'insieme dei movimenti di aeromobili civili, nonché l'insieme dei movimenti di aeromobili di Stato (compresi gli aeromobili militari, dei servizi doganali e della polizia), quando questi movimenti sono svolti secondo le procedure dell'ICAO;
- 4) «licenza», il certificato, comunque denominato, rilasciato e riportante le specializzazioni ai sensi della presente direttiva, che abilita il suo legittimo titolare a fornire servizi di controllo del traffico aereo in conformità delle abilitazioni e delle specializzazioni in esso indicate;
- 5) «abilitazione», l'autorizzazione riportata sulla licenza o a questa collegata, che ne forma comunque parte integrante, che specifica le condizioni, le attribuzioni o le limitazioni particolari relative alla licenza stessa; la licenza riporta almeno una delle seguenti abilitazioni:
 - a) controllo di aeroporto a vista;
 - b) controllo di aeroporto strumentale;
 - c) controllo avvicinamento procedurale;
 - d) controllo avvicinamento sorveglianza;
 - e) controllo di area procedurale;
 - f) controllo di area sorveglianza;
- 6) «specializzazione di abilitazione», l'autorizzazione riportata nella licenza e parte integrante della stessa, che indica le condizioni, le attribuzioni o le limitazioni particolari relative alla pertinente abilitazione;
- 7) «specializzazione di unità», l'autorizzazione riportata nella licenza e parte integrante della stessa, che indica la località secondo il codice ICAO, nonché i settori e/o le posizioni operative nei quali il titolare della licenza è abilitato a svolgere le proprie mansioni;
- 8) «specializzazione linguistica», l'autorizzazione riportata nella licenza e parte integrante della stessa, che indica le competenze linguistiche del titolare;
- 9) «specializzazione di istruttore», l'autorizzazione riportata nella licenza e parte integrante della stessa che indica la competenza del titolare a impartire un addestramento operativo;
- 10) «codice ICAO della località», il codice di quattro lettere, formato secondo le regole formulate dall'ICAO nel manuale ICAO DOC 7910, assegnato alla località in cui si trova una stazione aeronautica fissa;
- 11) «settore», una parte di un'area di controllo e/o parte di una regione o regione superiore di informazione di volo;
- 12) «addestramento», l'insieme dei corsi teorici, delle esercitazioni pratiche, comprese le simulazioni e l'addestramento operativo, finalizzati all'acquisizione e al mantenimento delle capacità necessarie per garantire servizi di controllo del traffico aereo sicuri e di qualità elevata; l'addestramento comprende:
 - a) l'addestramento iniziale, che fornisce l'addestramento di base e l'addestramento per l'abilitazione, che porta all'ottenimento della licenza di allievo controllore di volo;
 - b) l'addestramento all'interno dell'unità, comprensivo dell'addestramento transitorio propedeutico all'addestramento operativo e dell'addestramento operativo, che porta all'ottenimento della licenza di controllore del traffico aereo;
 - c) l'addestramento continuo, che consente di mantenere la validità delle specializzazioni che figurano nella licenza;
 - d) l'addestramento degli istruttori che impartiscono un addestramento operativo, che consente di ottenere la specializzazione di istruttore;
 - e) l'addestramento di esaminatore e/o di valutatore;
- 13) «organizzazione di addestramento», l'organizzazione certificata dalle competenti autorità nazionali di vigilanza come idonea a fornire uno o più tipi di addestramento;
- 14) «programma di competenza di unità», il programma approvato che indica il metodo con cui l'unità mantiene la competenza dei propri titolari di licenza;
- 15) «programma di addestramento di unità», il programma approvato che specifica i processi e i tempi necessari per consentire l'applicazione delle procedure dell'unità all'area locale sotto la sorveglianza di un istruttore abilitato all'addestramento operativo.

Articolo 3

Autorità nazionale di vigilanza

1. Gli Stati membri designano o istituiscono uno o più organismi quali autorità nazionali di vigilanza incaricate di assolvere i compiti ad esse assegnati dalla presente direttiva.
2. Le autorità nazionali di vigilanza sono indipendenti dai fornitori di servizi di navigazione aerea e dalle organizzazioni di addestramento. Tale indipendenza è garantita mediante una separazione adeguata, almeno al livello funzionale, tra le autorità nazionali di vigilanza e detti fornitori di servizi od organizzazioni. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza esercitino le loro competenze in modo imparziale e trasparente.
3. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità nazionali di vigilanza, le modifiche eventualmente intervenute, nonché le misure assunte per conformarsi alle disposizioni del paragrafo 2.

Articolo 4

Principi che disciplinano il rilascio delle licenze

1. Fermo restando l'articolo 1, paragrafo 3, gli Stati membri provvedono affinché i servizi di controllo del traffico aereo disciplinati dall'articolo 1, paragrafo 2, siano prestati esclusivamente da controllori del traffico aereo titolari di una licenza a norma della presente direttiva.

2. Il richiedente la licenza fornisce la prova di essere competente per svolgere l'attività di controllore del traffico aereo o di allievo controllore del traffico aereo. Le prove relative alla competenza riguardano le conoscenze, l'esperienza, le capacità e le competenze linguistiche.

3. La licenza resta di proprietà della persona alla quale è stata rilasciata ed è firmata da quest'ultima.

4. A norma dell'articolo 14, paragrafo 1:

a) la licenza, le abilitazioni e le specializzazioni possono essere sospese quando sia in dubbio la competenza del controllore del traffico aereo o in caso di negligenza professionale;

b) la licenza può essere revocata in caso di negligenza grave e di abuso.

5. La licenza di allievo controllore del traffico aereo autorizza il titolare a fornire servizi di controllo del traffico aereo sotto la sorveglianza di un istruttore abilitato all'addestramento operativo.

6. La licenza contiene le voci indicate nell'allegato I.

7. Se una licenza è rilasciata in una lingua diversa dall'inglese, essa riporta una traduzione in inglese delle voci indicate nell'allegato I.

8. Gli Stati membri provvedono affinché i controllori del traffico aereo siano sufficientemente addestrati in materia di gestione della sicurezza e delle situazioni di crisi.

Articolo 5

Requisiti per l'ottenimento della licenza

1. Le licenze di allievo controllore del traffico aereo sono rilasciate ai candidati che:

a) hanno almeno 18 anni e sono titolari almeno di un diploma di istruzione secondaria o di un titolo di studio che consente l'accesso all'università o di un titolo di studio equivalente.

Gli Stati membri possono disporre che l'autorità nazionale di vigilanza valuti il livello di istruzione dei candidati che non soddisfano detti requisiti di istruzione. Se detta valutazione dimostra che il candidato ha un'esperienza e un grado di istruzione tali da aprirgli una ragionevole prospettiva di portare a termine un addestramento di controllore del traffico aereo, ciò viene considerato sufficiente;

b) hanno completato con esito positivo un addestramento iniziale approvato, pertinente per l'abilitazione e la specializzazione di abilitazione, ove applicabile, come specificato nell'allegato II, parte A;

c) possiedono un certificato medico in corso di validità;

d) hanno dimostrato di possedere un livello adeguato di competenze linguistiche conformemente ai requisiti di cui all'allegato III.

La licenza contiene almeno un'abilitazione e una specializzazione di abilitazione, ove applicabile.

2. Le licenze dei controllori del traffico aereo sono rilasciate ai candidati che:

a) hanno almeno 21 anni. Tuttavia, gli Stati membri possono prevedere un'età minima inferiore in casi debitamente giustificati;

b) sono titolari di una licenza di allievo controllore ed hanno completato un programma approvato di addestramento di unità e superato con esito positivo gli opportuni esami o valutazioni conformemente alle prescrizioni di cui all'allegato II, parte B;

c) possiedono un certificato medico in corso di validità; e

d) hanno dimostrato di possedere un livello adeguato di competenze linguistiche conformemente ai requisiti di cui all'allegato III.

La licenza è convalidata attraverso l'inclusione di una o più abilitazioni e delle relative specializzazioni di abilitazione, di unità e linguistica, per le quali l'addestramento è stato completato con esito positivo.

3. La specializzazione di istruttore è rilasciata al titolare di una licenza di controllore del traffico aereo che:

a) ha prestato servizi di controllo del traffico aereo nell'anno immediatamente precedente o per un periodo di durata superiore, stabilita dall'autorità nazionale di vigilanza in considerazione delle abilitazioni e delle specializzazioni per le quali è impartita un'istruzione; e

b) ha completato con esito positivo un corso approvato per istruttori addetti all'addestramento operativo durante il quale le necessarie conoscenze e capacità pedagogiche sono state valutate tramite esami adeguati.

Articolo 6

Abilitazioni dei controllori del traffico aereo

Le licenze contengono una o più delle seguenti abilitazioni in modo da indicare il tipo di servizi che il titolare può fornire:

a) l'abilitazione «Controllo di aeroporto a vista» (ADV) indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire un servizio di controllo del traffico aereo per il traffico di aeroporto su un aeroporto nel quale non esistono procedure strumentali pubblicate di avvicinamento o di partenza;

b) l'abilitazione «Controllo di aeroporto strumentale» (ADI) indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo per il traffico di aeroporto in un aeroporto che dispone di procedure strumentali pubblicate di avvicinamento o di partenza ed è accompagnata da almeno una delle specializzazioni di abilitazione descritte all'articolo 7, paragrafo 1;

- c) l'abilitazione «Controllo avvicinamento procedurale» (APP) indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo agli aeromobili in arrivo, in partenza o in transito senza l'uso di apparati di sorveglianza;
- d) l'abilitazione «Controllo avvicinamento sorveglianza» (APS) indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo agli aeromobili in arrivo, in partenza o in transito con l'ausilio di apparati di sorveglianza ed è accompagnata da almeno una delle specializzazioni di abilitazione descritte all'articolo 7, paragrafo 2;
- e) l'abilitazione «Controllo di area procedurale» (ACP) indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo ad aeromobili senza l'ausilio di apparati di sorveglianza;
- f) l'abilitazione «Controllo di area sorveglianza» (ACS) indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo ad aeromobili con l'ausilio di apparati di sorveglianza ed è accompagnata da almeno una delle specializzazioni di abilitazione descritte all'articolo 7, paragrafo 3.

Articolo 7

Specializzazioni di abilitazione

1. L'abilitazione «Controllo di aeroporto strumentale» (ADI) contiene almeno una delle seguenti specializzazioni:

- a) la specializzazione «Torre di controllo» (TWR), la quale indica che il titolare della licenza è competente per fornire servizi di controllo quando il controllo dell'aeroporto è effettuato da una posizione operativa;
- b) la specializzazione «Controllo movimento al suolo» (GMC), la quale indica che il titolare della licenza è competente per effettuare il controllo dei movimenti al suolo;
- c) la specializzazione «Sorveglianza movimento al suolo» (GMS), rilasciata in aggiunta alla specializzazione «Controllo movimento al suolo» o alla specializzazione «Torre di controllo», la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a effettuare il controllo dei movimenti al suolo con l'ausilio di sistemi per la guida della circolazione di superficie negli aeroporti;
- d) la specializzazione «Controllo aereo» (AIR), la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo aereo;
- e) la specializzazione «Controllo radar dell'aeroporto» (RAD), rilasciata in aggiunta alla specializzazione «Controllo aereo» o a quella «Torre di controllo», la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a effettuare il controllo dell'aeroporto con l'ausilio di apparati radar di sorveglianza.

2. L'abilitazione «Controllo avvicinamento sorveglianza» (APS) contiene almeno una delle seguenti specializzazioni:

- a) la specializzazione «Radar» (RAD), la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire un servizio di controllo

di avvicinamento per mezzo di apparati radar primari e/o secondari;

- b) la specializzazione «Avvicinamento con radar di precisione» (PAR), rilasciata in aggiunta alla specializzazione «Radar», la quale indica che il titolare della licenza è idoneo ad assicurare ad aeromobili in fase di avvicinamento finale alla pista di atterraggio il controllo da terra dell'avvicinamento di precisione per mezzo di apparati radar per l'avvicinamento di precisione;
- c) la specializzazione «Avvicinamento con radar di sorveglianza» (SRA), rilasciata in aggiunta alla specializzazione «Radar», la quale indica che il titolare della licenza è idoneo ad assicurare ad aeromobili in fase di avvicinamento finale alla pista di atterraggio il controllo da terra dell'avvicinamento non di precisione per mezzo di apparati di sorveglianza;
- d) la specializzazione «Sorveglianza automatica dipendente» (ADS), la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo di avvicinamento con l'ausilio di sistemi di sorveglianza automatica dipendente;

- e) la specializzazione «Controllo di terminale» (TCL), rilasciata in aggiunta alla specializzazione «Radar» o a quella «Sorveglianza automatica dipendente», la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo con l'ausilio di qualsiasi apparato di sorveglianza ad aeromobili che operano in una determinata area del terminale e/o in settori limitrofi.

3. L'abilitazione «Controllo di area sorveglianza» (ACS) contiene almeno una delle seguenti specializzazioni:

- a) la specializzazione «Radar» (RAD), la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo dell'area con l'ausilio di apparati radar di sorveglianza;
- b) la specializzazione «Sorveglianza automatica dipendente» (ADS), la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo di area con l'ausilio di sistemi di sorveglianza automatica dipendente;
- c) la specializzazione «Controllo di terminale» (TCL), rilasciata in aggiunta alla specializzazione «Radar» o a quella «Sorveglianza automatica dipendente», la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo ad aeromobili operanti in una determinata area del terminale e/o in settori limitrofi con l'ausilio di qualsiasi apparato di sorveglianza;
- d) la specializzazione «Controllo oceanico» (OCN), la quale indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo ad aeromobili operanti in un'area di controllo oceanico.

4. Fatte salve le disposizioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, gli Stati membri hanno facoltà di sviluppare specializzazioni nazionali in casi eccezionali, unicamente dovuti alle caratteristiche particolari del traffico aereo nello spazio aereo posto sotto la loro giurisdizione. Tali specializzazioni lasciano impregiudicata la generale libertà di circolazione dei controllori del traffico aereo.

*Articolo 8***Competenze linguistiche**

1. Gli Stati membri provvedono affinché i controllori del traffico aereo comprovino la capacità di comprendere e parlare l'inglese a un livello soddisfacente. Il livello di competenza dei controllori è determinato con riferimento alla classificazione di competenza linguistica di cui all'allegato III.

2. Gli Stati membri hanno la facoltà di imporre requisiti linguistici locali, qualora lo ritengano necessario per motivi di sicurezza.

3. Il livello richiesto in applicazione dei paragrafi 1 e 2 è il livello 4 della classificazione di competenza linguistica di cui all'allegato III.

4. Nonostante il paragrafo 3, gli Stati membri hanno facoltà di richiedere il livello 5 della classificazione di competenza linguistica di cui all'allegato III, in applicazione dei paragrafi 1 e/o 2, qualora le circostanze operative della particolare abilitazione o specializzazione giustifichino un livello superiore per motivi imperativi di sicurezza. Tale esigenza deve essere obiettivamente giustificata, non discriminatoria, proporzionata e trasparente.

5. La competenza linguistica è attestata da un certificato rilasciato in seguito a una valutazione obiettiva e trasparente approvata dall'autorità nazionale di vigilanza.

*Articolo 9***Specializzazioni di istruttore**

La specializzazione di istruttore indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di addestramento e di supervisione per posizioni operative per le aree contemplate da un'abilitazione valida.

*Articolo 10***Specializzazioni di unità**

La specializzazione di unità indica che il titolare della licenza è idoneo a fornire servizi di controllo del traffico aereo per un particolare settore, gruppo di settori o posizioni operative sotto la responsabilità di un'unità di servizi di traffico aereo.

Gli Stati membri hanno la facoltà di prevedere, qualora lo ritengano necessario per motivi di sicurezza, che le attribuzioni di una specializzazione di unità siano esercitate unicamente da titolari di licenze al di sotto di una determinata età.

*Articolo 11***Requisiti per il mantenimento della validità delle abilitazioni e delle specializzazioni**

1. Le specializzazioni di unità sono valide per un periodo iniziale di 12 mesi. La loro validità può essere prorogata per i

successivi 12 mesi, se il fornitore di servizi di navigazione aerea dimostra che:

- a) il candidato ha esercitato, negli ultimi 12 mesi, le attribuzioni riportate sulla licenza per un numero minimo di ore, come indicato nel programma approvato di competenza di unità;
- b) la competenza del candidato è stata valutata in conformità dell'allegato II, parte C;
- c) il candidato possiede un certificato medico in corso di validità.

Per gli istruttori preposti all'addestramento operativo il numero minimo di ore di lavoro senza compiti di addestramento, prescritto per mantenere la validità della specializzazione di unità può essere ridotto in proporzione al tempo dedicato all'addestramento dei tirocinanti per le posizioni operative per le quali viene richiesta la proroga.

2. Qualora la specializzazione di unità cessi di essere valida, un programma di addestramento di unità deve essere completato con esito positivo al fine di rinnovare la specializzazione.

3. Il titolare di un'abilitazione o specializzazione di abilitazione che, nel corso di un periodo di quattro anni consecutivi, non ha fornito i servizi di controllo del traffico aereo associati a tale abilitazione o specializzazione può cominciare, all'interno dell'unità, un addestramento per tale abilitazione o specializzazione solo dopo che è stato opportunamente accertato che lo stesso continua a soddisfare le condizioni ad esse associate e previo soddisfacimento degli eventuali requisiti in materia di addestramento risultanti dall'accertamento.

4. Le competenze linguistiche del candidato sono valutate ufficialmente a intervalli regolari, tranne nel caso dei candidati che abbiano dimostrato di possedere le competenze corrispondenti al livello 6.

L'intervallo non è superiore a tre anni per i candidati che dimostrano di possedere competenze linguistiche corrispondenti al livello 4 e a sei anni per i candidati che dimostrano di possedere competenze linguistiche corrispondenti al livello 5.

5. La specializzazione di istruttore è valida per un periodo rinnovabile di 36 mesi.

*Articolo 12***Certificati medici**

1. I certificati medici sono rilasciati da un organismo sanitario competente dell'autorità nazionale di vigilanza o da medici esaminatori autorizzati dall'autorità nazionale di vigilanza.

2. Il rilascio dei certificati medici è in linea con le disposizioni dell'allegato I della convenzione di Chicago relativa all'aviazione civile internazionale e dei requisiti previsti da Eurocontrol per la certificazione medica europea di classe 3 dei controllori del traffico aereo.

3. Per i controllori del traffico aereo i certificati medici sono validi a partire dalla data dell'esame medico per 24 mesi, fino a 40 anni di età, e per 12 mesi oltre tale età. Il certificato medico può essere revocato in qualsiasi momento se lo stato di salute del titolare lo giustifica.

4. Gli Stati membri provvedono affinché siano istituite procedure di ricorso o di riesame effettive che prevedano la debita partecipazione di consulenti medici indipendenti.

5. Gli Stati membri provvedono affinché siano istituite le procedure necessarie per trattare i casi di ridotta idoneità fisica e consentire ai titolari di una licenza di informare i loro datori di lavoro di ogni diminuzione della loro idoneità fisica o di essere sotto l'influenza di sostanze psicoattive o di medicinali che rischiano di renderli inadatti ad esercitare in modo adeguato e in condizioni di sicurezza le attribuzioni inerenti alla loro licenza.

Articolo 13

Certificazione delle organizzazioni di addestramento

1. L'addestramento dei controllori del traffico aereo, inclusa la relativa procedura di valutazione, è soggetta a certificazione da parte delle autorità nazionali di vigilanza.

2. I requisiti da soddisfare per ottenere la certificazione riguardano la competenza tecnica ed operativa, nonché la capacità di organizzare corsi di addestramento, come indicato all'allegato IV, punto 1.

3. Le domande di certificazione sono presentate alle autorità nazionali di vigilanza dello Stato membro in cui il richiedente ha il suo stabilimento principale e, se del caso, la sua sede sociale.

Le autorità nazionali di vigilanza rilasciano i certificati, se l'organizzazione di addestramento richiedente soddisfa i requisiti di cui all'allegato IV, punto 1.

Possono essere rilasciati certificati per ciascun tipo di addestramento, ovvero in combinazione con altri servizi di navigazione aerea, restando inteso che il tipo di addestramento e il tipo di servizio di navigazione aerea sono certificati congiuntamente come pacchetto di servizi.

4. I certificati specificano quanto previsto all'allegato IV, punto 2.

5. Le autorità nazionali di vigilanza verificano che i requisiti e le condizioni connesse con i certificati siano rispettate. Qualora accerti che il titolare di un certificato non soddisfa più i requisiti o le condizioni, l'autorità nazionale di vigilanza prende le misure del caso, ivi compreso il ritiro del certificato.

6. Ciascuno Stato membro riconosce i certificati rilasciati in un altro Stato membro.

Articolo 14

Garanzia del rispetto dei livelli di competenza

1. Per assicurare il mantenimento dei livelli di competenza indispensabili affinché i controllori del traffico aereo possano svolgere il loro lavoro secondo livelli di sicurezza elevati, gli Stati membri dispongono che le autorità nazionali di vigilanza sovrintendano e controllino il loro addestramento.

Le mansioni delle autorità nazionali di vigilanza comprendono:

- a) il rilascio e la revoca delle licenze, abilitazioni e specializzazioni per le quali sono stati completati l'addestramento e la valutazione appropriati nel settore di competenza dell'autorità nazionale di vigilanza;
- b) il mantenimento e la sospensione delle abilitazioni e specializzazioni, le cui attribuzioni siano esercitate sotto la responsabilità dell'autorità nazionale di vigilanza;
- c) la certificazione delle organizzazioni di addestramento;
- d) l'approvazione dei corsi di addestramento, dei programmi di addestramento all'interno dell'unità e dei programmi di competenza di unità;
- e) l'autorizzazione degli esaminatori o dei valutatori delle competenze;
- f) il controllo e la verifica dei sistemi di addestramento;
- g) la predisposizione di adeguati meccanismi di ricorso e di notificazione.

2. Le autorità nazionali di vigilanza degli Stati membri si scambiano informazioni appropriate e si assistono reciprocamente per garantire l'effettiva applicazione della presente direttiva, in particolare nei casi che comportano la libera circolazione dei controllori del traffico aereo all'interno della Comunità.

3. Le autorità nazionali di vigilanza assicurano il mantenimento di una base di dati nella quale sono registrate le competenze di tutti i titolari di licenza di loro competenza e le date di validità delle relative specializzazioni. A tal fine, le unità operative all'interno dei fornitori di servizi di navigazione aerea tengono la registrazione delle ore effettivamente lavorate nei vari settori, gruppi di settori ovvero in posizioni operative per ciascun titolare di licenza che presta servizio nell'unità e, su richiesta, mettono tali dati a disposizione delle autorità nazionali di vigilanza.

4. Le autorità nazionali di vigilanza rilasciano un'autorizzazione ai titolari di licenza abilitati ad esercitare le funzioni di esaminatori delle competenze o di valutatori delle competenze per l'addestramento all'interno dell'unità e l'addestramento continuo. L'autorizzazione è valida per un periodo rinnovabile di tre anni.

5. Le autorità nazionali di vigilanza sottopongono periodicamente a verifiche le organizzazioni di addestramento allo scopo di garantire l'effettiva osservanza dei livelli stabiliti dalla presente direttiva.

Oltre alle verifiche periodiche, le autorità nazionali di vigilanza possono procedere a sopralluoghi allo scopo di verificare l'effettiva attuazione della presente direttiva e l'osservanza dei livelli da essa stabiliti.

6. Le autorità nazionali di vigilanza possono decidere di delegare interamente o parzialmente l'esecuzione delle verifiche e delle ispezioni di cui al paragrafo 5 del presente articolo ad organismi riconosciuti a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 550/2004.

7. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'applicazione della presente direttiva entro il ... (*) e successivamente ad intervalli triennali.

Articolo 15

Riconoscimento reciproco delle licenze di controllore del traffico aereo

1. Fatto salvo l'articolo 8, ciascuno Stato membro riconosce le licenze, le abilitazioni, le specializzazioni di abilitazione e le competenze linguistiche ad esse associate rilasciate dall'autorità nazionale di vigilanza di un altro Stato membro in conformità delle disposizioni della presente direttiva, nonché il certificato medico che le accompagna. Tuttavia, uno Stato membro può decidere di riconoscere solo le licenze dei titolari che hanno raggiunto l'età minima di 21 anni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a).

2. Nei casi in cui il titolare di una licenza eserciti le attribuzioni inerenti alla stessa in uno Stato membro diverso da quello in cui la licenza è stata rilasciata, egli ha il diritto di scambiare la sua licenza con una licenza rilasciata nello Stato membro in cui sono esercitate le attribuzioni senza che vengano imposte condizioni supplementari.

3. Ai fini del rilascio della specializzazione di unità, le autorità nazionali di vigilanza impongono al richiedente di soddisfare le condizioni particolari associate alla specializzazione, specificando l'unità, il settore o la posizione operativa. Nell'elaborare il programma di addestramento all'interno dell'unità, l'organizzazione di addestramento tiene debitamente conto delle competenze e dell'esperienza acquisite dal richiedente.

4. Le autorità nazionali di vigilanza approvano, con decisione motivata, il programma di addestramento all'interno dell'unità contenente l'addestramento proposto per il richiedente entro sei settimane dalla presentazione della prova, fatto salvo il ritardo conseguente alla presentazione di eventuali ricorsi. Nella loro decisione, le autorità nazionali di vigilanza assicurano che i principi di non discriminazione e di proporzionalità siano rispettati.

(*) Cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 16

Adeguamento al progresso tecnico e scientifico

Tenuto conto del progresso tecnico e scientifico la Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2, può adottare modifiche delle abilitazioni di cui all'articolo 6, delle specializzazioni di abilitazione di cui all'articolo 7, delle disposizioni sui certificati medici di cui all'articolo 12, paragrafo 3, e degli allegati.

Articolo 17

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per il cielo unico istituito dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenuto conto delle disposizioni dell'articolo 8 della decisione stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 18

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per garantirne l'attuazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il ... (**) e le notificano senza indugio ogni loro successiva modifica.

Articolo 19

Disposizioni transitorie

L'articolo 5, paragrafo 2, lettere a) e b), non si applica ai titolari di licenze di controllore del traffico aereo rilasciate dagli Stati membri prima del ... (**).

Articolo 20

Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al ... (**), fatta eccezione per l'articolo 8, per il quale la scadenza è il ... (***). Essi ne informano immediatamente la Commissione.

(**) Due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

(***) Quattro anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 22

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Articolo 21

Fatto a Bruxelles, addì

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

...

...

ALLEGATO I

SPECIFICHE DELLE LICENZE

Le licenze rilasciate da uno Stato membro in base alla presente direttiva devono essere conformi alle seguenti specifiche.

1. Dettaglio dei dati

1.1. Sulla licenza devono figurare i seguenti dati. Le voci da tradurre in inglese sono contrassegnate da un asterisco:

- a) *nome dello Stato o dell'autorità che rilascia la licenza (in grassetto);
- b) *denominazione della licenza (in grassetto nerissimo);
- c) numero di serie (in numeri arabi) della licenza attribuito dall'autorità che rilascia la licenza;
- d) nome per esteso del titolare (in caratteri latini anche se la grafia della lingua nazionale non utilizza l'alfabeto latino);
- e) data di nascita;
- f) cittadinanza del titolare;
- g) firma del titolare;
- h) *certificazione relativa alla validità e all'autorizzazione del titolare ad esercitare le attribuzioni inerenti alla licenza, con le seguenti indicazioni:
 - i) abilitazioni, specializzazioni di abilitazione, competenze linguistiche, specializzazioni di istruttore e specializzazioni di unità;
 - ii) data del rispettivo primo rilascio;
 - iii) date di scadenza della rispettiva validità;
- i) firma del funzionario che rilascia la licenza e data del rilascio;
- j) timbro dell'autorità che rilascia la licenza.

1.2. La licenza deve essere accompagnata da un certificato medico valido.

2. Materiale

È utilizzata carta di prima qualità o altro materiale appropriato su cui figurano con chiarezza le voci di cui al punto 1.

3. Colore

3.1. Se si usa materiale di uno stesso colore per tutte le licenze relative alla navigazione aerea rilasciate da uno Stato membro, il colore del materiale è il bianco.

3.2. Se le licenze relative alla navigazione aerea rilasciate da uno Stato membro sono contraddistinte da un contrassegno cromatico, il colore della licenza di controllore del traffico aereo è il giallo.

ALLEGATO II

REQUISITI IN MATERIA DI ADDESTRAMENTO

PARTE A

REQUISITI PER L'ADDESTRAMENTO INIZIALE DEI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

L'addestramento iniziale è finalizzato ad assicurare che gli allievi controllori del traffico aereo soddisfino, come minimo, gli obiettivi dell'addestramento di base e dell'addestramento per l'abilitazione di cui alla pubblicazione di Eurocontrol dal titolo «Guidelines for air traffic controller Common Core Content Initial Training» (Orientamenti per l'addestramento iniziale dei controllori del traffico aereo sui contenuti essenziali comuni), edizione del 12.10.2004, in modo che i controllori siano capaci di dirigere il traffico aereo in modo sicuro, rapido ed efficiente.

L'addestramento iniziale riguarda le seguenti materie: legislazione aeronautica, gestione del traffico aereo, ivi comprese le procedure per la cooperazione civile e militare, meteorologia, navigazione aerea, aeromobili e principi del volo, compresa la comprensione tra controllori del traffico aereo e piloti, fattori umani, apparecchiature e sistemi, ambiente professionale, sicurezza e cultura della sicurezza, sistemi di gestione della sicurezza, situazioni anomale e di emergenza, degrado dei sistemi e competenze linguistiche, inclusa la fraseologia utilizzata in radiotelefonía.

L'insegnamento delle singole materie è impartito in modo da preparare i candidati all'esercizio dei vari tipi di servizi di traffico aereo e a mettere in evidenza gli aspetti legati alla sicurezza. L'addestramento iniziale si articola in corsi teorici e pratici, anche con l'ausilio di simulatori; la sua durata è stabilita nei programmi di addestramento iniziale approvati. Le capacità acquisite devono essere tali da garantire che il candidato possa essere considerato idoneo a far fronte a situazioni di traffico denso e complesso, facilitando la sua transizione all'addestramento all'interno dell'unità. La competenza del candidato che ha completato l'addestramento iniziale è valutata mediante appositi esami o con un sistema di valutazione permanente.

PARTE B

REQUISITI PER L'ADDESTRAMENTO DEI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO ALL'INTERNO DELL'UNITÀ

I programmi di addestramento all'interno dell'unità specificano i processi e i tempi necessari per consentire di applicare le procedure utilizzate dall'unità all'area locale sotto la supervisione di un istruttore addetto all'addestramento operativo. Il programma approvato contiene l'indicazione di tutti gli elementi del sistema di valutazione delle competenze, comprese le disposizioni sull'attività lavorativa, la valutazione e l'esame dei progressi realizzati, insieme alle procedure di notifica all'autorità nazionale di vigilanza. L'addestramento all'interno dell'unità può comprendere elementi dell'addestramento iniziale specificamente connessi alle condizioni nazionali.

La durata dell'addestramento nell'unità è stabilita nel programma di addestramento dell'unità. L'acquisizione delle capacità prescritte viene accertata tramite appositi esami o con un sistema di valutazione permanente, a cura di esaminatori delle competenze o da valutatori delle competenze debitamente autorizzati, il cui giudizio è neutrale ed obiettivo. A tal fine, le autorità nazionali di vigilanza istituiscono meccanismi di ricorso che assicurino l'equo trattamento dei candidati.

PARTE C

REQUISITI PER L'ADDESTRAMENTO CONTINUO DEI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

La validità delle specializzazioni di abilitazione e delle specializzazioni di unità riportata sulle licenze dei controllori del traffico aereo è mantenuta tramite addestramento continuo approvato, atto a mantenere le capacità dei controllori del traffico aereo e comprendente corsi di aggiornamento, un addestramento alle emergenze e, se necessario, un addestramento linguistico.

L'addestramento continuo si articola in corsi teorici e pratici, compreso l'uso di simulatori. A tal fine l'organizzazione di addestramento elabora programmi di competenza di unità che specificano i processi, il personale e i tempi necessari per fornire un adeguato addestramento continuo e per dimostrare il possesso della competenza prescritta. Questi programmi sono rivisti ed approvati con periodicità almeno triennale. La durata dell'addestramento continuo è decisa in relazione alle esigenze funzionali dei controllori del traffico aereo che lavorano nell'unità, tenuto conto, in particolare, delle modifiche o dei progetti di modifica delle procedure o delle apparecchiature, ovvero tenuto conto delle esigenze generali legate alla gestione della sicurezza. La competenza di ciascun controllore del traffico aereo è adeguatamente valutata almeno ogni tre anni. Il fornitore di servizi di navigazione aerea assicura che siano utilizzati meccanismi che garantiscono l'equo trattamento dei titolari di licenze, la validità delle cui specializzazioni non può essere prorogata.

ALLEGATO III

REQUISITI DI COMPETENZA LINGUISTICA

I requisiti di competenza linguistica di cui all'articolo 8 riguardano l'uso della fraseologia specialistica e del linguaggio comune. Per dimostrare il possesso dei requisiti di competenza linguistica il richiedente la licenza o il titolare della licenza è oggetto di una valutazione e deve dimostrare di soddisfare come minimo i requisiti corrispondenti al livello operativo 4 della classificazione delle competenze linguistiche riportata nel presente allegato.

Le persone che possiedono le prescritte conoscenze linguistiche devono:

- a) essere capaci di comunicare efficacemente tanto nei contatti in cui l'interlocutore non è presente (voice-only: telefono/radiotelefono) quanto in presenza dell'interlocutore;
- b) essere capaci di comunicare con precisione e chiarezza su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa;
- c) essere capaci di utilizzare strategie comunicative appropriate per lo scambio di messaggi e per riconoscere e risolvere i malintesi (ad esempio verificare, confermare o chiarire le informazioni) in un contesto generale o professionale;
- d) essere capaci di risolvere con relativa facilità le difficoltà linguistiche nate da complicazioni o eventi inaspettati che si verificano durante l'espletamento dell'attività di routine o delle mansioni di comunicazione con le quali hanno in genere familiarità;
- e) essere in grado di parlare con un'inflessione dialettale o con un accento comprensibili alla comunità aeronautica.

Classificazione delle competenze linguistiche: livello esperto, livello elevato e livello operativo

Livello	Pronuncia Uso di un'inflessione dialettale e/ o di un accento comprensibile alla comunità aeronautica	Struttura Le pertinenti strutture grammaticali e frasali sono determinate da funzioni linguistiche adeguate alle mansioni	Vocabolario	Fluenza	Comprensione	Interazioni
Esperto 6	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione (per quanto eventualmente risentano dell'influsso della prima lingua o di varianti regionali) non incidono quasi mai sulla facilità di comprensione.	Costante buona padronanza delle strutture grammaticali e frasali sia di base che complesse.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono sufficienti per comunicare con efficacia su un gran numero di argomenti noti e non noti. Il vocabolario è idiomatrico, vario e adeguato al registro.	Capacità di parlare a lungo con naturalezza e senza fatica. Capacità di variare il discorso per ottenere effetti stilistici, ad esempio per insistere su un punto determinato. Capacità di utilizzare spontaneamente e correttamente i marcatori e i connettivi del discorso.	Buona capacità di comprensione in quasi tutti i contesti, compresa la comprensione di sottigliezze linguistiche e culturali.	Capacità di interagire con facilità in quasi tutte le situazioni. Reagisce ai segnali verbali e non verbali e vi risponde adeguatamente.
Avanzato 5	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione (per quanto risentano dell'influsso della prima lingua o di varianti regionali) raramente incidono sulla facilità di comprensione.	Costante buona padronanza delle strutture grammaticali e frasali di base. Tenta di comporre strutture complesse, tuttavia con errori che talvolta incidono sul senso.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono sufficienti per comunicare efficacemente su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa. Capacità di parafrasare costantemente e con successo. Il vocabolario è talvolta idiomatrico.	Capacità di parlare a lungo con relativa facilità su argomenti noti, ma non di variare il flusso del discorso come strumento stilistico. Capacità di utilizzare adeguatamente i marcatori o i connettivi del discorso.	La comprensione è precisa su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa e quasi sempre precisa quando il locutore si trova dinanzi ad una difficoltà linguistica, una situazione complessa o a un evento inaspettato. Capacità di comprendere una serie di varianti di parlate (inflessione dialettale e/o accento) o di registri.	Le risposte sono immediate, appropriate e informative. Gestisce con efficacia il rapporto locutore-ascoltatore.
Operativo 4	Pronuncia, accentuazione, ritmo ed intonazione sono influenzati dalla prima lingua o da varietà regionali, ma solo qualche volta incidono sulla facilità di comprensione.	Le strutture grammaticali e le strutture frasali di base sono usate in modo creativo e sono generalmente ben controllate. Possono intervenire errori, specialmente in circostanze anomale o inaspettate, ma raramente incidono sul senso.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono in genere sufficienti per comunicare efficacemente su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa. Può spesso parafrasare con successo quando fa difetto il vocabolario in circostanze anomale o inaspettate.	Capacità di produrre enunciati ad un ritmo adeguato. Può verificarsi occasionalmente una perdita di fluenza di espressione passando da formule apprese all'interazione spontanea, senza che ciò impedisca una comunicazione efficace. Capacità di fare un uso limitato di marcatori o connettivi del discorso. I riempitivi non distraggono l'attenzione.	Buona comprensione della maggior parte degli argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa, quando l'accento o la variante utilizzata è sufficientemente intelligibile per una comunità internazionale di utenti. Dinanzi ad una difficoltà linguistica, una situazione complessa o a un evento inaspettato la comprensione può essere più lenta o richiedere strategie di chiarimento.	Le risposte sono in genere immediate, adeguate e informative. Inizia e mantiene la conversazione anche in situazioni inaspettate. Reagisce adeguatamente a eventuali malintesi tramite verifiche, conferme e chiarimenti.

Classificazione delle competenze linguistiche: livello pre-operativo, livello elementare e livello pre-elementare

Livello	Pronuncia Uso di un'inflessione dialettale e/ o di un accento comprensibile alla comunità aeronautica	Struttura Le pertinenti strutture grammat- icali e frasali sono determinate da funzioni linguistiche adeguate alle mansioni	Vocabolario	Fluenza	Comprensione	Interazione
Pre-operativo 3	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione risentono dell'influsso della prima lingua o di varianti regionali e interferiscono spesso con la facilità di comprensione.	Le strutture grammaticali di base e le strutture frasali associate a situazioni prevedibili non sono sempre ben padroneggiate. Gli errori incidono spesso sul senso della frase.	La ricchezza e la precisione del vocabolario sono spesso sufficienti per comunicare su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa, ma il vocabolario è limitato e la scelta delle parole spesso scorretta. Il locutore è spesso incapace di ricorrere a parafrasi quando fa difetto il vocabolario.	Capacità di produrre enunciati, ma la struttura delle frasi e le pause sono spesso inadeguate. Esitazioni o lentezza nella produzione di frasi può impedire un'efficace comunicazione. I riempitivi distraggono talvolta l'attenzione.	La comprensione è spesso corretta su argomenti comuni, concreti e correlati all'attività lavorativa, quando l'accento o la variante utilizzata è sufficientemente comprensibile per una comunità internazionale di utenti. La comprensione può venire meno dinanzi ad una difficoltà linguistica, una situazione complessa o a un evento inaspettato.	Le risposte sono talvolta immediate, adeguate ed informative. È capace di iniziare e sostenere una conversazione con ragionevole facilità su argomenti familiari e in situazioni prevedibili. Risposta generalmente inadeguata dinanzi a situazioni inaspettate.
Elementare 2	Pronuncia, accentuazione, ritmo e intonazione risentono pesantemente dell'influsso della prima lingua o di varianti regionali e in genere interferiscono con la facilità di comprensione.	Dimostra soltanto una padronanza limitata di poche semplici strutture grammaticali e frasali memorizzate.	Vocabolario limitato consistente esclusivamente di parole isolate e frasi memorizzate.	Può produrre enunciati molto brevi, isolati e memorizzati, con pause frequenti. L'impiego di riempitivi per cercare espressioni e articolare parole meno familiari distrae l'attenzione.	La comprensione si limita ad espressioni isolate e memorizzate, quando sono articolate lentamente e distintamente.	I tempi di risposta sono lenti e spesso inadeguati. L'interazione si limita a semplici dialoghi di routine.
Pre-elementare 1	Non raggiunge il livello elementare.	Non raggiunge il livello elementare.	Non raggiunge il livello elementare.	Non raggiunge il livello elementare.	Non raggiunge il livello elementare.	Non raggiunge il livello elementare.

ALLEGATO IV

REQUISITI CONNESSI CON I CERTIFICATI RILASCIATI ALLE ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO

1. Il possesso dei requisiti di cui all'articolo 13 va dimostrato provando che le organizzazioni di addestramento dispongono di personale ed attrezzature adeguati ed operano in un ambiente appropriato per assicurare l'addestramento necessario ad ottenere o mantenere licenze di allievo controllore del traffico aereo e licenze di controllore del traffico aereo. In particolare, le organizzazioni di addestramento devono:
 - a) disporre di una struttura di gestione efficiente e di personale sufficiente dotato di qualifiche ed esperienza adeguate per provvedere all'addestramento in conformità dei livelli stabiliti dalla presente direttiva;
 - b) disporre delle installazioni, attrezzature e strutture d'accoglienza necessarie ed appropriate per il tipo di addestramento offerto;
 - c) rendere nota la metodologia che utilizzeranno per stabilire i dettagli concernenti il contenuto, l'organizzazione e la durata dei corsi di addestramento, i programmi di addestramento all'interno dell'unità e i programmi di competenza di unità, comprese le modalità organizzative degli esami o delle valutazioni. Per gli esami connessi all'addestramento iniziale, anche con l'ausilio di simulatori, devono essere indicate dettagliatamente le abilitazioni degli esaminatori;
 - d) fornire prova del sistema di gestione della qualità utilizzato per verificare la conformità e l'adeguatezza dei sistemi e delle procedure che garantiscono che i servizi di addestramento forniti soddisfano i livelli stabiliti dalla presente direttiva;
 - e) dimostrare di disporre di finanziamenti sufficienti a condurre l'addestramento in conformità dei livelli previsti dalla presente direttiva e che le attività, a seconda della natura dell'addestramento impartito, hanno una copertura assicurativa sufficiente;
 2. I certificati devono specificare:
 - a) l'autorità nazionale di vigilanza che rilascia il certificato;
 - b) il nome e l'indirizzo del richiedente;
 - c) il tipo di servizi certificati;
 - d) una dichiarazione che attesta che il candidato soddisfa i requisiti di cui al punto 1;
 - e) la data di rilascio e il periodo di validità del certificato.
-

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

La Commissione ha adottato la sua proposta il 12 luglio 2004.

Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura nella sessione plenaria del 7-10 marzo 2005.

Il Consiglio ha adottato la posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato il 14 novembre 2005.

Nei suoi lavori il Consiglio ha altresì tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune riflette i risultati dei contatti informali tra il Parlamento, la Commissione e il Consiglio. Anche se la proposta è stata ristrutturata per renderla più logica e leggibile, essenzialmente il testo della posizione comune mantiene tutti i principali elementi proposti dalla Commissione.

Sono state tuttavia convenute alcune modifiche, che rispecchiano le preoccupazioni sollevate dal Parlamento in prima lettura (17 emendamenti su 21 sono stati presi in considerazione in qualche modo nella posizione comune ⁽²⁾) ovvero le questioni sollevate dal Consiglio. Le principali modifiche alla proposta della Commissione sono le seguenti.

1. *Campo di applicazione (articolo 1, paragrafi 2 e 3, e articolo 4, paragrafo 1)*

È stato adeguato l'impatto della direttiva sul traffico aereo civile controllato da fornitori di servizi impegnati prevalentemente nel traffico militare, al fine di allinearne l'approccio a quello adottato nei regolamenti relativi al cielo unico.

2. *Questioni sociali (considerando 9 e 17)*

I considerando sono stati utilizzati per chiarire, in risposta alle preoccupazioni del Parlamento europeo, che la direttiva non avrà ripercussioni sulle vigenti disposizioni nazionali, che disciplinano le relazioni di lavoro tra controllori e datori di lavoro, e che le ulteriori misure di attuazione implicheranno la consultazione delle parti sociali a livello europeo.

3. *Requisiti linguistici (articolo 8)*

Benché sia mantenuto il requisito di base di competenza linguistica al livello operativo (livello 4) proposto dalla Commissione (per l'inglese e, quando ritenuto necessario per motivi di sicurezza, per una lingua locale), la posizione comune consente altresì il livello esperto (livello 5) per motivi imperativi di sicurezza.

4. *Miglioramento del riconoscimento reciproco (articolo 15)*

Le licenze, le abilitazioni, le specializzazioni di abilitazione, le competenze linguistiche e i certificati medici sono chiaramente sottoposti al principio del riconoscimento reciproco senza condizioni. Restano escluse da questo «passaporto comunitario» riconosciuto automaticamente solo le specializzazioni di unità con base geografica specifica, per le quali le autorità nazionali di vigilanza possono imporre condizioni particolari. Inoltre, il titolare di una licenza che operi in uno Stato membro diverso da quello in cui la licenza è stata rilasciata, ha il diritto di scambiare la sua licenza con una licenza rilasciata nello Stato membro in cui opera.

⁽¹⁾ GU C 234 del 22.9.2005, pag. 17. Il Consiglio ha consultato anche il Comitato delle regioni il 22 settembre 2004.

⁽²⁾ Solo gli emendamenti 11, 12, 19 e 21 non sono accolti. L'emendamento 2 è soddisfatto mediante una dichiarazione della Commissione, fatta in occasione dell'adozione della posizione comune.

5. Ruolo delle autorità nazionali di vigilanza nei casi transfrontalieri (articolo 14)

La posizione comune chiarisce che solo l'autorità nazionale che rilascia le licenze, le abilitazioni e le specializzazioni ha facoltà di revocarle. Tuttavia, l'autorità nazionale dello Stato membro in cui il controllore presta servizio è responsabile del mantenimento delle abilitazioni e specializzazioni e può anche sospenderle temporaneamente.

6. Disposizioni transitorie per gli attuali titolari di licenze (articolo 19)

Gli attuali titolari di licenze sono esonerati dai requisiti concernenti l'età e il livello di istruzione per accedere alla professione nonché dal requisito di completare l'addestramento iniziale approvato.

7. Età minima e massima (articoli 5, 10 e 15)

L'età minima (per una licenza di allievo) è fissata a 18 anni, ma il riconoscimento dei titolari di licenza di altri Stati membri è obbligatorio solo per i maggiori di 21 anni. Gli Stati membri restano liberi di imporre un'età massima, ma solo quale condizione relativa ad una specializzazione di unità specifica.

8. Armonizzazione complementare (allegati I e IV)

La posizione comune inserisce un'armonizzazione complementare in materia di specifiche delle licenze (nuovo allegato I) e di requisiti per le organizzazioni di addestramento (allegato IV ampliato).

9. Soppressione delle disposizioni superflue sulle norme contabili degli organismi di formazione

Le disposizioni dell'articolo 11 della proposta della Commissione sul controllo contabile degli organismi di formazione sono state ritenute eccessive e superflue sia dal Consiglio che dal Parlamento e non figurano nel testo della posizione comune.

III. CONCLUSIONE

La posizione comune sulla presente direttiva mantiene tutti gli elementi principali della proposta della Commissione, adattati in modo equilibrato ed appropriato al fine di rispecchiare le preoccupazioni del Consiglio e del Parlamento. È il risultato dei contatti tra le tre istituzioni interessate nel contesto della dichiarazione comune sulle modalità pratiche della nuova procedura di codecisione.⁽¹⁾ Il Consiglio ha preso atto dell'impegno assunto dal presidente della Commissione TRAN del Parlamento, nel quadro di tali contatti, di raccomandare questo testo all'approvazione del Parlamento senza modifiche in seconda lettura, dopo di che la direttiva sarà considerata adottata conformemente alla posizione comune.

⁽¹⁾ GU C 148 del 28.5.1999, pag. 1.