



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 2 luglio 2020
(OR. en)

8916/20

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0120 (NLE)**

**ICAO 17
AVIATION 130
RELEX 460**

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: Posizione da adottare a nome dell'Unione europea nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale riguardo alla notifica di differenze rispetto agli allegati 1 e 6 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale dovute alle misure temporanee connesse alla pandemia di COVID-19

POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE EUROPEA NELL'AMBITO
DELL'ORGANIZZAZIONE PER L'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE
RIGUARDO ALLA NOTIFICA DI DIFFERENZE RISPETTO AGLI ALLEGATI 1 E 6
DELLA CONVENZIONE SULL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE DOVUTE
ALLE MISURE TEMPORANEE CONNESSE ALLA PANDEMIA DI COVID-19

1. POSIZIONE DA ADOTTARE

La posizione da adottare a nome dell'Unione in risposta alla lettera agli Stati AN 11/55-20/50 del 3 aprile 2020 dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ("ICAO") è quella di notificare le differenze rispetto agli annessi 1 e 6 della convenzione internazionale per l'aviazione civile ("convenzione di Chicago") dovute alle misure temporanee connesse alla pandemia di COVID-19 di cui al modulo allegato alla presente posizione e ulteriormente specificate da ciascuno Stato membro notificante in linea con le esenzioni individuali da questo concesse a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

¹ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU UE L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

2. SPIEGAZIONE DETTAGLIATA

Le differenze da notificare sono elencate nella tabella seguente e ulteriormente specificate da ciascuno Stato membro notificante in linea con le esenzioni individuali da questo concesse a norma dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2018/1139.

MODULO DI NOTIFICA DI DIFFERENZE TEMPORANEE
CONNESSE ALLA PANDEMIA DI COVID-19

Con riferimento alla lettera dell'ICAO agli Stati AN/11/55-20/50 è stato creato il sottosistema di differenze legate alla contingenza COVID-19 (*COVID-19 Contingency-Related Differences – "CCRD"*) del sistema per la notifica elettronica delle differenze (*Electronic Filing of Differences – "EFOD"*) per la segnalazione di eventuali differenze rispetto agli standard ICAO di certificazione e rilascio delle licenze eventualmente derivanti dalle misure di mitigazione dovute alla pandemia di COVID-19.

Che cosa?

È riconosciuto che a causa della pandemia di COVID-19 è possibile gli Stati debbano adottare approcci flessibili per consentire ai prestatori di servizi e al personale di mantenere la validità dei loro certificati, delle loro licenze e di altre autorizzazioni. Gli Stati possono utilizzare il presente modulo per indicare tali differenze temporanee.

Perché?

Vi è la necessità di sostenere gli Stati nell'adempimento dei loro obblighi a norma degli articoli 38, 39 e 40 della convenzione internazionale per l'aviazione civile ("convenzione di Chicago"), affinché possano eseguire operazioni internazionali anche quando i certificati e le licenze si discostano dagli standard minimi degli allegati della convenzione di Chicago. In questo modo viene inoltre reso possibile uno scambio di informazioni sul riconoscimento o l'accettazione eventuale delle differenze notificate da parte di altri Stati durante tale periodo.

Quando?

Le presenti misure temporanee si applicano fino al 31 marzo 2021. Tale data è soggetta a un riesame.

Chi?

Non vi sono restrizioni per quanto riguarda chi può compilare il modulo, che può tuttavia essere presentato solo dal coordinatore nazionale del monitoraggio continuo o da un utente autorizzato di uno Stato membro, che è garante dell'esattezza delle informazioni fornite.

Come?

Nel presente modulo sono indicati gli standard relativi in modo specifico alla certificazione e al rilascio di licenze per il personale dai quali gli Stati possono ritenere necessario discostarsi. Il riferimento specifico dell'annesso e il relativo standard sono indicati nelle colonne 1 e 2. Le informazioni richieste in ciascuna colonna successiva sono le seguenti:

Colonna 3: dettagli della differenza

Descrizione riassuntiva della differenza rispetto agli standard di certificazione e rilascio delle licenze. Eventuale riferimento ai relativi documenti normativi.

Colonna 4: osservazioni

Motivazioni alla base di queste differenze e, laddove necessario, particolari relativi alle eventuali condizioni e misure di mitigazione.

Colonna 5: riconoscimento delle differenze da parte di altri Stati

Indicazione relativa alla posizione in merito dello Stato in questione, cioè se esso riconoscerà o accetterà la validità dei certificati e delle licenze di altri Stati sulla base delle loro differenze temporanee notificate mediante CCRD. Per semplicità, invece dell'elenco delle differenze accettate è possibile indicare qui le differenze temporanee di altri Stati che non saranno accettate.

Il presente modulo deve essere inviato per e-mail al seguente indirizzo: ops@icao.int.

<p>Annesso 1 1.2.4.4.1</p>	<p>1.2.4.4.1 Il periodo di validità di una valutazione dell'idoneità sanitaria può essere prorogato, a discrezione dell'autorità di rilascio delle licenze, fino a 45 giorni.</p> <p>Nota. — È opportuno che il giorno di calendario in cui scade la valutazione medica rimanga il medesimo anno dopo anno, di modo che la data di scadenza della valutazione di idoneità sanitaria segni anche l'inizio del periodo di validità successivo, purché la visita medica sia eseguita durante il periodo di validità della valutazione di idoneità sanitaria e non più di 45 giorni prima della sua scadenza.</p>	<p>I periodi di validità dei certificati medici di classe 1 e 3 rilasciati da [Stato] sono prorogati di 4 mesi.</p>	<p>a) Motivazioni</p> <p>Per i titolari di certificati medici di classe 1 e di classe 3 che sono tenuti a sottoporsi a visite mediche periodiche per il rinnovo dei propri certificati medici per poter continuare a esercitare i privilegi concessi loro dal possesso della licenza o del certificato e non sono in grado di accedere, o di accedere tempestivamente, a un esaminatore aeromedico o a un centro aeromedico al fine di svolgere le necessarie visite mediche. In molti casi, inoltre, gli esaminatori medici sono stati trasferiti per contribuire ad affrontare la pandemia di COVID-19 nel loro Stato. In questo modo i suddetti certificati scadrebbero.</p> <p>b) Condizioni/misure di mitigazione</p> <p>[Stato] richiede che i titolari di certificati medici di classe 1 e di classe 3 che beneficiano di questa misura di attenuazione siano in possesso di un certificato medico valido senza limitazioni, ad eccezione di quelle visive, prima di applicare la misura di attenuazione.</p>	<p>Per quanto riguarda le licenze e i certificati rilasciati da Stati membri dell'UE, le differenze sono riconosciute automaticamente in base al regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Relativamente al riconoscimento o all'accettazione della validità di licenze e certificati rilasciati da Stati non appartenenti all'UE interessati dalle misure speciali temporanee (connesse alla COVID-19), si applica il regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi¹.</p>
--------------------------------	---	---	--	---

¹ Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 133 del 6.5. 2014, pag. 12).

<p>Annesso 1 1.2.5.1.2</p>	<p>1.2.5.1.2 Uno Stato contraente che abbia rilasciato una licenza deve fare in modo che gli altri Stati contraenti siano posti nelle condizioni di verificare la validità della licenza.</p> <p>Nota 1.— Fino al 2 novembre 2022, il mantenimento della competenza dei membri dell'equipaggio di condotta, anche remoti, impegnati in operazioni di trasporto aereo commerciale può essere comprovato in modo soddisfacente dando dimostrazione delle capacità nell'ambito dei controlli di professionalità per il volo effettuati in conformità all'annesso 6.</p> <p>Nota 1.— A partire dal 3 novembre 2022, il mantenimento della competenza dei membri dell'equipaggio di condotta impegnati in operazioni di trasporto aereo commerciale può essere comprovato in modo soddisfacente dando dimostrazione delle capacità nell'ambito dei controlli di professionalità per il volo effettuati in conformità all'annesso 6.</p>	<p>Il periodo di validità delle licenze rilasciate da [Stato] è prorogato di 4 mesi.</p> <p>Se verso la fine della proroga sussistono ancora le ragioni per la concessione della misura di attenuazione, il periodo di validità può essere ulteriormente prorogato fino a 4 mesi.</p> <p>Poiché il relativo standard è soddisfatto dal periodo di validità delle abilitazioni e della specializzazione (abilitazioni per classe, per tipo e al volo strumentale, specializzazione di unità operativa) associate alla licenza, la proroga del periodo di validità si applica a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) abilitazioni per classe, abilitazioni per tipo e abilitazioni al volo strumentale riportate nelle licenze di pilota commerciale (CPL, MPL, ATPL) di piloti di aeroplani ed elicotteri con operatore; 2) abilitazioni per classe, abilitazioni per tipo e abilitazioni al volo strumentale riportate nelle licenze di pilota (PPL, CPL, ATPL) di piloti coinvolti nella guida di aeroplani ed elicotteri senza operatore; 3) specializzazioni di unità operativa riportate nelle licenze di controllore del traffico aereo. 	<p>a) Motivazioni</p> <p>I titolari di licenze di pilota commerciale che necessitano di sottoporsi ai controlli di professionalità ai fini della validità della licenza per rinnovare il periodo di validità delle loro abilitazioni per tipo e al volo strumentale e per rispettare le prescrizioni dell'operatore in tema di controlli e addestramenti periodici, al fine di continuare ad esercitare i loro privilegi, non sono in grado di raggiungere i simulatori di volo o di avere tempestivamente accesso ad essi per prendere parte all'addestramento o al controllo necessario. In questo modo le loro abilitazioni scadrebbero.</p> <p>I titolari di licenze di pilota operanti senza operatore che necessitano di sottoporsi ai controlli di professionalità per rinnovare il periodo di validità delle loro abilitazioni per classe, per tipo o al volo strumentale non sono in grado di raggiungere i simulatori di volo o di avere tempestivamente accesso ad essi per effettuare i voli, gli addestramenti o i controlli necessari.</p> <p>I titolari di licenze di controllore del traffico aereo incontrano difficoltà ad accedere ai dispositivi di addestramento al computer per svolgere le loro attività periodiche programmate di addestramento e valutazione.</p>	
--------------------------------	--	--	--	--

Nota 2. — Fino al 2 novembre 2022, il mantenimento della competenza può essere registrato in modo soddisfacente nei registri dell'operatore, oppure nel giornale di bordo personale o nella licenza del membro dell'equipaggio di condotta.

Nota 2. — A partire dal 3 novembre 2022, il mantenimento della competenza può essere registrato in modo soddisfacente nei registri dell'operatore, oppure nel giornale di bordo personale o nella licenza del membro dell'equipaggio di condotta, anche remoto.

Nota 3. — Fino al 2 novembre 2022, i membri dell'equipaggio di condotta possono dimostrare, nella misura ritenuta possibile dallo Stato di immatricolazione, il mantenimento della loro competenza in FSTD approvati dallo Stato in questione.

b) Condizioni/misure di mitigazione

[Stato] richiede quanto segue:

1) i titolari di una licenza valida prima dell'applicazione della misura di attenuazione operanti con un operatore devono aver preso parte a un corso di aggiornamento, seguito da una valutazione, con i mezzi stabiliti dall'operatore, per accertare che il livello di conoscenze richiesto per la classe o il tipo in questione è mantenuto. La valutazione deve comprendere le procedure speciali e di emergenza specifiche per la classe o il tipo in questione.

Una volta conclusesi con successo la partecipazione al corso di aggiornamento e la valutazione, sulla licenza sarà riportata la nuova data di scadenza, oppure alla licenza sarà allegato un documento ufficiale emesso da [Stato] recante la nuova data di scadenza;

Nota 3. — A partire dal 3 novembre 2022, i membri dell'equipaggio di condotta, anche remoti, possono dimostrare, nella misura ritenuta possibile rispettivamente dallo Stato di immatricolazione o dall'autorità di rilascio delle licenze dello Stato dell'operatore, il mantenimento della loro competenza in FSTD approvati dallo Stato in questione.

Nota 4. — Cfr. il Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Manuale dei criteri per la qualifica dei dispositivi di addestramento al volo simulato) (Doc. 9625).

Nota 5. — Per materiale informativo sulla messa a punto di una procedura di valutazione del rischio, cfr. il Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Manuale delle procedure per l'istituzione e la gestione di un sistema statale di rilascio delle licenze per il personale) (Doc. 9379).

2) i titolari di una licenza valida prima dell'applicazione della misura di attenuazione operanti senza operatore devono aver ricevuto un briefing da un istruttore detentore dei pertinenti privilegi in materia di istruzione al fine di aggiornare il livello di conoscenze teoriche richiesto per operare in sicurezza la classe o il tipo in questione e per eseguire in sicurezza le opportune manovre e procedure. La valutazione deve comprendere eventualmente le procedure speciali e di emergenza specifiche per la classe o il tipo.

Una volta eseguito con successo il briefing, sulla licenza sarà riportata la nuova data di scadenza, oppure alla licenza sarà allegato un documento ufficiale emesso da [Stato] recante la nuova data di scadenza;

3) nel caso delle specializzazioni di unità operativa ATCO riportate nelle licenze ATCO, il fornitore del servizio di navigazione aerea (ANSP) fa in modo che un'eventuale indisponibilità dei dispositivi di addestramento sia attenuata con altri mezzi, ad esempio tramite addestramento al computer o riprogrammazione alla data più vicina possibile del corso di aggiornamento.

<p>Annesso 6, parte 1</p> <p>9.4.1.1</p>	<p>9.4 Qualifiche</p> <p>Nota.— Per informazioni di carattere generale sui corsi CCQ ("cross-crew qualification"), i voli con flotta mista e l'accredito incrociato, cfr. il Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Manuale delle procedure per l'istituzione e la gestione di un sistema statale di rilascio delle licenze per il personale) (Doc. 9379).</p> <p>9.4.1 Esperienza recente — pilota in comando e copilota</p> <p>9.4.1.1 L'operatore non deve assegnare a un pilota in comando o a un copilota la gestione ai comandi di volo di un tipo o di una variante di tipo di aeroplano durante il decollo e l'atterraggio, a meno che il pilota non abbia gestito i comandi di volo per almeno tre decolli e atterraggi nel corso dei 90 giorni precedenti su un aeroplano dello stesso tipo o su un simulatore di volo approvato allo scopo.</p>	<p>Subordinatamente all'analisi di una valutazione del rischio, la misura di attenuazione prevista da [Stato] consente ai singoli operatori di assegnare compiti ai membri dell'equipaggio di condotta a piloti che non soddisfano tutti i requisiti concernenti l'esperienza recente. Le misure di attenuazione riguardano:</p> <p>a) la riduzione del numero dei decolli, degli avvicinamenti e degli atterraggi richiesti; oppure</p> <p>b) la proroga del periodo di 90 giorni; oppure</p> <p>c) ambedue le cose.</p> <p>Le misure di attenuazione sono soggette a misure di mitigazione.</p>	<p>a) Motivazioni</p> <p>La crisi della COVID-19 ha comportato la cessazione o una notevole riduzione delle operazioni di trasporto aereo commerciale e ha reso difficile raggiungere i luoghi in cui sono disponibili simulatori di volo. In questa situazione, molti piloti non sono in grado di rispettare le prescrizioni riguardanti l'esperienza di volo recente.</p> <p>b) Condizioni/misure di mitigazione</p> <p>[Stato] richiede quanto segue.</p> <p>Per stabilire la composizione dell'equipaggio cui si applicano le misure di attenuazione vengono prese in considerazione l'esperienza recente e le qualifiche dei singoli, nonché le relative combinazioni in ambiente operativo con equipaggio plurimo.</p> <p>L'operatore deve eseguire una valutazione del rischio che gli consenta di determinare la probabilità e la possibile gravità del deterioramento professionale dell'equipaggio a seguito della mancanza prolungata di esercizio delle mansioni di volo.</p>	<p>Per quanto riguarda le licenze e i certificati rilasciati da Stati membri dell'UE, le differenze sono riconosciute automaticamente in base al regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Relativamente al riconoscimento o all'accettazione della validità di licenze e certificati rilasciati da Stati non appartenenti all'UE interessati dalle misure speciali temporanee (connesse alla COVID-19), si applica il regolamento (UE) n. 452/2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi.</p>
--	--	---	---	---

		<p>I criteri utilizzati per la composizione dell'equipaggio di condotta distingueranno tra piloti con esperienza "recente", "in parte recente" o "non recente".</p> <p>L'esperienza "in parte recente" si riferisce ai piloti che hanno effettuato almeno 2 decolli, avvicinamenti e atterraggi nei 90 giorni precedenti, o 1 decollo, avvicinamento e atterraggio nei 30 giorni precedenti.</p> <p>Viene inoltre tenuto conto dell'esperienza di volo (totale e per tipo) e delle qualifiche (ad esempio di istruttore) del pilota.</p> <p>Il periodo interessato dalla misura di attenuazione è limitato al tempo necessario all'operatore per fare fronte alle riduzioni dei piani di volo e all'indisponibilità di simulatori di volo.</p> <p>Non sono concesse misure di attenuazione nel caso in cui nessuno dei membri dell'equipaggio di condotta abbia svolto attività di volo o al simulatore nei 90 giorni precedenti.</p>	<p>Occorre stabilire e applicare misure di mitigazione adeguate per ridurre al minimo i rischi individuati, con una o più restrizioni operative valide per l'intero equipaggio di condotta, al fine di ridurre l'esposizione a situazioni difficili (ad es. riduzione dei limiti massimi per il vento trasversale, introduzione di minimi di avvicinamento più elevati, limitazione delle condizioni della superficie della pista, dispacciamento con un sistema funzionante di atterraggio automatico, se montato).</p>	
--	--	---	--	--

<p>Annesso 6, parte 1</p> <p>9.4.2.1</p>	<p>9.4.2 Esperienza recente — pilota di rinforzo in crociera</p> <p>9.4.2.1 L'operatore non deve assegnare a un pilota il compito di operare come pilota di rinforzo in crociera in un tipo o in una variante di tipo di aeroplano a meno che, nei 90 giorni precedenti, tale pilota:</p> <p>a) non abbia operato come pilota in comando, copilota o pilota di rinforzo in crociera sullo stesso tipo di aeroplano; oppure</p> <p>b) non abbia svolto un corso di aggiornamento per il mantenimento delle abilità di pilotaggio comprendente procedure normali, speciali e di emergenza specifiche per il volo di crociera su un aeroplano dello stesso tipo o su un simulatore di volo approvato allo scopo e non abbia applicato procedure di avvicinamento e atterraggio, eventualmente anche come pilota che non si trova ai comandi dell'aeroplano.</p>	<p>La misura di attenuazione di cui al punto 9.4.1.1 è adatta a comprendere la misura di attenuazione di cui al punto 9.4.2.1, in quanto affronta la questione della composizione dell'intero equipaggio di condotta.</p>		
--	--	---	--	--

<p>Annesso 6, parte 1</p> <p>9.4.4.1</p>	<p>9.4.4 Controlli di professionalità dei piloti</p> <p>9.4.4.1 L'operatore deve garantire che la tecnica di pilotaggio e la capacità di eseguire le procedure di emergenza siano controllate in modo da dimostrare la competenza professionale del pilota su ciascun tipo o ciascuna variante di tipo di aeroplano. Se l'operazione può essere effettuata secondo le regole del volo strumentale, l'operatore deve assicurare che la capacità del pilota di rispettare tali norme sia dimostrata a un pilota di controllo dell'operatore o a un rappresentante dello Stato dell'operatore. Tali controlli devono essere eseguiti due volte nell'arco di un anno. Due controlli di questo tipo, simili e che si svolgono in un intervallo di quattro mesi, non sono sufficienti a soddisfare questa prescrizione.</p> <p>Nota 1.— I dispositivi di addestramento al volo simulato approvati dallo Stato dell'operatore possono essere utilizzati per le parti dei controlli per i quali sono stati specificamente approvati.</p>	<p>Il periodo di validità dei controlli di professionalità dell'operatore per ciascun pilota è prorogato da [Stato] di 4 mesi.</p> <p>Se verso la fine della proroga [Stato] ritiene che sussistano ancora le ragioni per la concessione della misura di attenuazione, il periodo di validità può essere ulteriormente prorogato fino a 4 mesi.</p>	<p>a) Motivazioni</p> <p>In conseguenza della pandemia di COVID-19 sono state messe in atto drastiche restrizioni ai viaggi. La chiusura delle frontiere tra la maggior parte degli Stati membri dell'UE ha limitato la capacità degli operatori di eseguire i controlli di professionalità dei piloti due volte all'anno in un simulatore di volo. Lo svolgimento di tali controlli negli aeromobili non sempre è possibile, e in alcuni casi può comportare rischi maggiori di quelli connessi alla misura di attenuazione.</p> <p>b) Condizioni/misure di mitigazione</p> <p>[Stato] prescrive che i piloti debbano prendere parte a un corso di aggiornamento seguito da una valutazione, con i mezzi stabiliti dall'operatore, per accertare che il livello di conoscenze richiesto per svolgere le mansioni di membro dell'equipaggio di condotta è mantenuto. La valutazione deve comprendere le procedure speciali e di emergenza specifiche per la classe o il tipo in questione.</p>	<p>Per quanto riguarda le licenze e i certificati rilasciati da Stati membri dell'UE, le differenze sono riconosciute automaticamente in base al regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Relativamente al riconoscimento o all'accettazione della validità di licenze e certificati rilasciati da Stati non appartenenti all'UE interessati dalle misure speciali temporanee (connesse alla COVID-19), si applica il regolamento (UE) n. 452/2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi.</p>
--	--	---	--	---

	Nota 2.— Cfr. il Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Manuale dei criteri per la qualifica dei dispositivi di addestramento al volo simulato) (Doc. 9625).			
Annesso 6, parte 2 3.9.4.2	3.9.4.2 Esperienza recente — pilota in comando L'operatore non deve incaricare un pilota di agire in qualità di pilota in comando di un aeroplano se questi non ha effettuato almeno 3 decolli e atterraggi nei 90 giorni precedenti su un aeroplano dello stesso tipo o su un simulatore di volo approvato allo scopo.	La misura di attenuazione di cui al punto 9.4.1.1 è adatta a comprendere la misura di attenuazione di cui al punto 3.9.4.2, in quanto affronta la questione della composizione dell'intero equipaggio di condotta.		
Annesso 6, parte 2 3.9.4.3	3.9.4.3 Esperienza recente — copilota L'operatore non deve assegnare a un copilota la gestione ai comandi di volo di un aeroplano durante il decollo e l'atterraggio se questi non ha effettuato almeno 3 decolli e atterraggi nei 90 giorni precedenti su un aeroplano dello stesso tipo o su un simulatore di volo approvato allo scopo.	La misura di attenuazione di cui al punto 9.4.1.1 è adatta a comprendere la misura di attenuazione di cui al punto 3.9.4.3, in quanto affronta la questione della composizione dell'intero equipaggio di condotta.		

<p>Annesso 6, parte 3</p> <p>7.4.1.1</p>	<p>7.4 Qualifiche</p> <p>Nota.— Per informazioni di carattere generale sui corsi CCQ ("cross-crew qualification"), i voli con flotta mista e l'accredito incrociato, cfr. il Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Manuale delle procedure per l'istituzione e la gestione di un sistema statale di rilascio delle licenze per il personale) (Doc. 9379).</p> <p>7.4.1 Esperienza recente — pilota in comando e copilota</p> <p>7.4.1.1 L'operatore non deve assegnare a un pilota in comando o a un copilota la gestione ai comandi di volo di un tipo o di una variante di tipo di elicottero durante il decollo e l'atterraggio, a meno che il pilota non abbia gestito i comandi di volo per almeno tre decolli e atterraggi nel corso dei 90 giorni precedenti su un elicottero dello stesso tipo o su un simulatore di volo approvato allo scopo.</p>	<p>N/A</p>		
--	--	------------	--	--

<p>Annesso 6, parte 3</p> <p>7.4.3.1</p>	<p>7.4.3 Controlli di professionalità dei piloti</p> <p>7.4.3.1 L'operatore deve garantire che la tecnica di pilotaggio e la capacità di eseguire le procedure di emergenza siano controllate in modo da dimostrare la competenza professionale del pilota su ciascun tipo o ciascuna variante di tipo di elicottero. Se l'operazione può essere effettuata secondo le regole del volo strumentale, l'operatore deve assicurare che la capacità del pilota di rispettare tali norme sia dimostrata a un pilota di controllo dell'operatore o a un rappresentante dello Stato dell'operatore. Tali controlli devono essere eseguiti due volte nell'arco di un anno. Due controlli di questo tipo, simili e che si svolgono in un intervallo di quattro mesi, non sono sufficienti a soddisfare questa prescrizione.</p>	<p>Il periodo di validità dei controlli di professionalità dell'operatore per ciascun pilota è prorogato da [Stato] di 4 mesi.</p> <p>Se verso la fine della proroga [Stato/Stato X,Y,Z] ritiene che sussistano ancora le ragioni per la concessione della misura di attenuazione, il periodo di validità può essere ulteriormente prorogato fino a 4 mesi.</p>	<p>a) Motivazioni</p> <p>In conseguenza della pandemia di COVID-19 sono state messe in atto drastiche restrizioni ai viaggi. La chiusura delle frontiere tra la maggior parte degli Stati membri dell'UE ha limitato la capacità degli operatori di eseguire i controlli di professionalità dei piloti due volte all'anno in un simulatore di volo.</p> <p>Lo svolgimento di tali controlli negli aeromobili non sempre è possibile, e in alcuni casi può comportare rischi maggiori di quelli connessi alla misura di attenuazione.</p> <p>b) Condizioni/misure di mitigazione</p> <p>[Stato] prescrive che i piloti debbano prendere parte a un corso di aggiornamento seguito da una valutazione, con i mezzi stabiliti dall'operatore, per accertare che il livello di conoscenze richiesto per svolgere mansioni di membro dell'equipaggio di condotta è mantenuto. La valutazione deve comprendere le procedure speciali e di emergenza specifiche per la classe o il tipo in questione.</p>	<p>Per quanto riguarda le licenze e i certificati rilasciati da Stati membri dell'UE, le differenze sono riconosciute automaticamente in base al regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Relativamente al riconoscimento o all'accettazione della validità di licenze e certificati rilasciati da Stati non appartenenti all'UE interessati dalle misure speciali temporanee (connesse alla COVID-19), si applica il regolamento (UE) n. 452/2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi.</p>
--	--	---	--	---

Nota 1.— I dispositivi di addestramento al volo simulato approvati dallo Stato dell'operatore possono essere utilizzati per le parti dei controlli per i quali sono stati specificamente approvati.

Nota 2.— Cfr. il Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Manuale dei criteri per la qualifica dei dispositivi di addestramento al volo simulato) (Doc. 9625), volume II — Elicotteri.

<p>Annesso 1</p> <p>1.2.9</p>	<p>1.2.9 Competenze linguistiche</p> <p>1.2.9.1 Fino al 2 novembre 2022, i piloti di aeroplani, dirigibili, elicotteri e convertiplani, i controllori del traffico aereo e gli operatori di stazioni aeronautiche</p> <p>devono dimostrare di essere in grado di parlare e comprendere la lingua utilizzata per le comunicazioni radiotelefoniche al livello indicato nei requisiti di competenza linguistica dell'appendice 1.</p> <p>1.2.9.1 A partire dal 3 novembre 2022, i piloti di aeroplani, dirigibili, elicotteri e convertiplani; i piloti remoti di aeroplani, dirigibili, alianti, aerogiri, convertiplani o palloni liberi; i controllori del traffico aereo; e gli operatori di stazioni aeronautiche devono dimostrare di essere in grado di parlare e comprendere la lingua utilizzata per le comunicazioni radiotelefoniche al livello indicato nei requisiti di competenza linguistica dell'appendice 1.</p>	<p>L'intervallo di valutazione formale delle competenze linguistiche, prescritto da [Stato], dei titolari di licenze per aeroplani ed elicotteri che dimostrano di possedere competenze inferiori al livello di esperto (livello 6), la cui abilitazione delle competenze linguistiche è in scadenza, è prorogato di 8 mesi.</p> <p>L'intervallo di valutazione formale delle competenze linguistiche, prescritto da [Stato], dei controllori del traffico aereo la cui abilitazione delle competenze linguistiche è in scadenza è prorogato di 4 mesi.</p> <p>Se verso la fine della proroga sussistono ancora le ragioni per la concessione della misura di attenuazione, il periodo di validità può essere ulteriormente prorogato fino a 4 mesi.</p>	<p>a) Motivazioni</p> <p>In conseguenza della pandemia di COVID-19 sono state messe in atto drastiche restrizioni ai viaggi e sono stati chiusi i confini tra la maggior parte degli Stati.</p> <p>Di conseguenza, piloti e controllori del traffico aereo non sono in grado di accedere tempestivamente agli esami per il mantenimento delle competenze linguistiche.</p> <p>In questo modo le loro abilitazioni delle competenze linguistiche scadrebbero.</p> <p>b) Condizioni/misure di mitigazione</p> <p>[Stato] richiede quanto segue.</p> <p>I piloti che sono in possesso di un'abilitazione valida delle competenze linguistiche ricevono un briefing da un istruttore detentore dei pertinenti privilegi in materia di istruzione al fine di aggiornare il livello di espressione orale e di comprensione della lingua utilizzata per la comunicazione radiotelefonica necessario per la sicurezza operativa.</p>	<p>Per quanto riguarda le licenze e i certificati rilasciati da Stati membri dell'UE, le differenze sono riconosciute automaticamente in base al regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Relativamente al riconoscimento o all'accettazione della validità di licenze e certificati rilasciati da Stati non appartenenti all'UE interessati dalle misure speciali temporanee (connesse alla COVID-19), si applica il regolamento (UE) n. 452/2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi.</p>
-------------------------------	---	--	--	---

1.2.9.2 Raccomandazione.— Gli ingegneri di volo e i piloti di alianti e palloni liberi dovrebbero essere in grado di parlare e comprendere la lingua utilizzata per le comunicazioni radiotelefoniche.

1.2.9.3 I navigatori di volo che devono fare uso del radiotelefono a bordo di un aeromobile devono dimostrare di essere in grado di parlare e di comprendere la lingua utilizzata per le comunicazioni radiotelefoniche.

1.2.9.4 Raccomandazione.— I navigatori di volo che devono fare uso del radiotelefono a bordo di un aeromobile dovrebbero dimostrare di essere in grado di parlare e di comprendere la lingua utilizzata per le comunicazioni radiotelefoniche al livello indicato nei requisiti di competenza linguistica dell'appendice 1.

Una volta eseguito con successo il briefing, sulla licenza sarà riportata la nuova data di scadenza, oppure alla licenza sarà allegato un documento ufficiale emesso da [Stato] recante la nuova data di scadenza.

Per quanto riguarda i controllori del traffico aereo che sono in possesso di un'abilitazione valida delle competenze linguistiche, in caso di indisponibilità di un organismo di valutazione linguistica, il mantenimento delle competenze linguistiche deve essere garantito dai fornitori dei servizi di navigazione aerea con altri mezzi, ad esempio corsi online.

1.2.9.5 Fino al 2 novembre 2022, le competenze linguistiche dei piloti di aeroplani, dirigibili, elicotteri e convertiplani, i controllori del traffico aereo e gli operatori di stazioni aeronautiche che dimostrano di possedere competenze inferiori al livello di esperto (livello 6) devono essere valutati formalmente ad intervalli conformi al livello individuale di competenze dimostrato.

1.2.9.5 A partire dal 3 novembre 2022, le competenze linguistiche dei piloti di aeroplani, dirigibili, elicotteri e convertiplani; dei piloti remoti di aeroplani, dirigibili, alianti, aerogiri, convertiplani o palloni liberi; dei controllori del traffico aereo; e degli operatori di stazioni aeronautiche che dimostrano di possedere competenze inferiori al livello di esperto (livello 6) devono essere valutati formalmente ad intervalli conformi al livello individuale di competenze dimostrato.

1.2.9.6 Raccomandazione.— Fino al 2 novembre 2022, le competenze linguistiche dei piloti di aeroplani, dirigibili, elicotteri e convertiplani, dei navigatori di volo che devono fare uso del radiotelefono a bordo di un aeromobile, dei controllori del traffico aereo e degli operatori di stazioni aeronautiche che dimostrano di possedere competenze inferiori al livello di esperto (livello 6) dovrebbero essere valutati formalmente ad intervalli conformi al livello individuale di competenze dimostrato nel modo che segue:

a) coloro che dimostrano di possedere competenze linguistiche di livello operativo (livello 4) dovrebbero essere valutati almeno una volta ogni tre anni; e

b) coloro che dimostrano di possedere competenze linguistiche di di livello avanzato (livello 5) dovrebbe essere valutati almeno una volta ogni sei anni.

Nota 1.— Non è necessaria una valutazione formale per coloro che dimostrano di possedere competenze linguistiche a livello di esperti, come ad esempio i madrelingua o i non madrelingua con ottime conoscenze linguistiche parlanti un dialetto o con un accento comprensibile alla comunità aeronautica internazionale.

Nota 2.— Le disposizioni del punto 1.2.9 fanno riferimento all'annesso 10, volume II, capitolo 5, secondo cui la lingua utilizzata per le comunicazioni radiotelefoniche può essere la lingua normalmente utilizzata nella stazione a terra oppure l'inglese. Nella pratica, pertanto, si presenteranno situazioni in cui i membri dell'equipaggio di condotta dovranno soltanto parlare la lingua normalmente utilizzata nella stazione a terra..

1.2.9.6 Raccomandazione.— A partire dal 3 novembre 2022, le competenze linguistiche dei piloti di aeroplani, dirigibili, elicotteri e convertiplani; dei piloti remoti di aeroplani, dirigibili, alianti, aerogiri, convertiplani o palloni liberi; dei navigatori di volo che devono fare uso del radiotelefono a bordo di un aeromobile; dei controllori del traffico aereo; e degli operatori di stazioni aeronautiche che dimostrano di possedere competenze inferiori al livello di esperto (livello 6) dovrebbero essere valutati formalmente ad intervalli conformi al livello individuale di competenze dimostrato nel modo che segue:

- a) coloro che dimostrano di possedere competenze linguistiche di di livello operativo (livello 4) dovrebbero essere valutati almeno una volta ogni tre anni; e
- b) coloro che dimostrano di possedere competenze linguistiche di livello avanzato (livello 5) dovrebbero essere valutati almeno ogni sei anni.nella stazione a terra

Nota 1.— Non è necessaria una valutazione formale per coloro che dimostrano di possedere competenze linguistiche a livello di esperti, come ad esempio i madrelingua o i non madrelingua con ottime conoscenze linguistiche parlanti un dialetto o con un accento comprensibile alla comunità aeronautica internazionale.

Nota 2.— Le disposizioni del punto 1.2.9 fanno riferimento all'annesso 10, volume II, capitolo 5, secondo cui la lingua utilizzata per le comunicazioni radiotelefoniche può essere la lingua normalmente utilizzata nella stazione a terra oppure l'inglese.

Nella pratica, pertanto, si presenteranno situazioni in cui i membri dell'equipaggio di condotta e i membri remoti dell'equipaggio di condotta dovranno soltanto parlare la lingua normalmente utilizzata

<p>Annesso 1 4.2.2.</p>	<p>4.2.2.2 I privilegi dei detentori di una licenza di manutentore aeronautico, di cui al punto 4.2.2.1, devono essere esercitati esclusivamente:</p> <p>c) a condizione che nei 24 mesi precedenti il detentore della licenza abbia operato per almeno sei mesi nell'ambito dell'ispezione, della manutenzione o della riparazione di un aeromobile o di componenti in conformità ai privilegi concessi dalla licenza detenuta o che adempia alle disposizioni per il rilascio di una licenza con i privilegi adeguati, soddisfacendo l'autorità di rilascio delle licenze.</p>	<p>Il periodo "precedente" è prorogato da [Stato] per 6 mesi, ammontando quindi complessivamente a 30 mesi. L'esperienza recente di 6 mesi non subisce modifiche.</p>	<p>a) Motivazioni</p> <p>In conseguenza della pandemia di COVID-19 sono state messe in atto drastiche restrizioni ai viaggi. Restrizioni a livello locale possono impedire alle organizzazioni riconosciute e al personale qualificato di dimostrare il rispetto delle prescrizioni per la continuazione della validità dei loro certificati o privilegi entro i termini previsti.</p> <p>b) Condizioni/misure di mitigazione</p> <p>[Stato] prescrive che, quando il personale di certificazione lavora per un'impresa di manutenzione approvata, tale impresa può applicare la proroga alle prescrizioni relative all'aggiornamento del personale di certificazione quando non è interessata da sospensioni, revoche o limitazioni, o non ha subito sospensioni da parte dell'autorità competente negli ultimi 24 mesi.</p>	<p>Per quanto riguarda le licenze e i certificati rilasciati da Stati membri dell'UE, le differenze sono riconosciute automaticamente in base al regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Relativamente al riconoscimento o all'accettazione della validità di licenze e certificati rilasciati da Stati non appartenenti all'UE interessati dalle misure speciali temporanee (connesse alla COVID-19), si applica il regolamento (UE) n. 452/2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi.</p>
-----------------------------	--	---	---	---

			<p>Il regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione¹ prevede inoltre, all'allegato III (parte 66), punto 66.B.500, ulteriori misure di mitigazione in base alle quali l'autorità competente deve sospendere, limitare o revocare la licenza di manutenzione aeronautica qualora venga individuato un problema relativo alla sicurezza o in caso di condotta scorretta da parte del titolare della licenza.</p>	
--	--	--	---	--

¹ Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU UE L 362 del 17.1.2014, pag. 1).