



**PARERE N. 02/2011**

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

**del 19 aprile 2011**

**concernente un regolamento della Commissione che istituisce le regole di  
attuazione per la qualificazione dell'equipaggio di cabina interessato alle  
operazioni commerciali**

***"Qualificazione dell'equipaggio di cabina e relativo attestato"***

## **Nota esplicativa**

### **I. Introduzione**

1. Con il presente parere si intende assistere la Commissione nello stabilire le regole di attuazione per il personale dell'aviazione civile di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008<sup>1</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio (in appresso: "il regolamento di base").
2. Il regolamento di base istituisce un quadro completo per la definizione e l'attuazione dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative comuni dell'aviazione civile. Inoltre, il presente parere tratta in modo particolare la qualificazione dell'equipaggio di cabina interessato alle operazioni di trasporto aereo commerciale di aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del medesimo regolamento.
3. Lo scopo della parte proposta - Equipaggio di Cabina (in appresso: "parte CC") è quello di stabilire i requisiti tecnici comuni specificando le condizioni relative al rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca dell'attestato di equipaggio di cabina di cui all'articolo 8, paragrafo 4 e paragrafo 5, lettera e) del regolamento di base e i privilegi e le responsabilità dei titolari.
4. La parte CC, come proposta in questo parere, è composta da tre capitoli, che includono:
  - o il capitolo GEN, requisiti generali;
  - o il capitolo CCA, requisiti specifici per l'attestato di equipaggio di cabina;
  - o il capitolo TRA, requisiti di addestramento per i richiedenti o i titolari dell'attestato di equipaggio di cabina.
5. Il testo proposto in questo parere riflette le modifiche effettuate alle proposte iniziali dell'Agenzia (come pubblicato nell'NPA 2009-02e) a seguito della consultazione pubblica, nonché ulteriori modifiche effettuate a seguito della revisione delle reazioni al CRD ricevute.

### **II. Consultazione**

6. La proposta iniziale per la parte CC era stata pubblicata come parte dell'NPA 2009-02 sul sito Internet dell'Agenzia (<http://www.easa.europa.eu>) il 30 gennaio 2009.  
Il periodo di consultazione dell'NPA era stato esteso in conformità all'articolo 6, paragrafo 6, della procedura normativa<sup>2</sup> alla richiesta dei soggetti interessati per assicurare una sovrapposizione con gli NPA connessi e per garantire più tempo per i commenti, tenendo in considerazione la grandezza e l'ambito di applicazione dell'NPA.
7. L'NPA 2009-02 era stato diviso in sette documenti separati, uno dei quali, l'NPA 2009-02e<sup>3</sup>, conteneva la bozza della proposta per le norme attuative (IR) e i

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.03.2008, pag. 1), come modificata dal regolamento (CE) n. 1108/2009.

<sup>2</sup> Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 08-2007, che modifica e sostituisce la procedura normativa adottata alla riunione del consiglio di amministrazione n. 03-2007 del 13 giugno 2007. ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

<sup>3</sup> NPA 2009-02e: [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf).

corrispondenti metodi accettabili di rispondenza (AMC) e gli elementi esplicativi (GM) per la qualifica dell'equipaggio di cabina interessato alle operazioni di trasporto aereo commerciale e il corrispondente attestato di equipaggio di cabina di cui all'articolo 8, paragrafo 4 e paragrafo 5, lettera e).

8. Alla data del 31 luglio 2009<sup>4</sup>, la data di chiusura del periodo di consultazione, l'Agenzia aveva ricevuto 568 commenti pertinenti alla parte CC. I commentatori principali includono autorità aeronautiche nazionali, organizzazioni di compagnie aeree e associazioni di equipaggi di cabina, nonché compagnie aeree individuali e persone fisiche.
9. Il lavoro relativo alla revisione dei commenti è stato definito dall'approccio comune all'estensione delle competenze dell'UE che sono state concordate tra l'Agenzia, la Commissione europea e il consiglio di amministrazione dell'Agenzia. Questo approccio comune ha stabilito non solo di definire nel dettaglio le priorità del lavoro che l'Agenzia avrebbe dovuto svolgere, ma anche dei principi di alto livello da applicare all'attività di revisione dei commenti. Tra questi troviamo: l'aderenza alle SARP dell'ICAO, alla legislazione dell'Unione europea e ai requisiti aeronautici JAA adottati; la necessità di considerare in modo appropriato la sicurezza, i principi normativi e la distribuzione attuale del testo tra leggi vincolanti (hard law) e leggi non vincolanti (soft law); la necessità di considerare opportunamente le limitazioni quali le modifiche derivanti dal regolamento di base e dagli NPA delle Joint Aviation Authorities (JAA) sui quali è stato raggiunto un accordo; la necessità di creare dei requisiti proporzionati e, infine, il requisito di prestare particolare attenzione alla chiarezza, alla certezza del diritto e all'efficacia esecutiva del testo normativo proposto.
10. L'Agenzia ha proposto i risultati dell'attività di revisione dei commenti e la bozza di testo risultante al gruppo di revisione OPS.001 per il trasporto aereo commerciale (CAT)<sup>5</sup> e per le operazioni non commerciali con aeromobili a motore complessi (NCC)<sup>6</sup>.
11. I gruppi di cui sopra sono stati creati in conformità alla procedura normativa e includono i membri del gruppo principale di redazione OPS.001, nonché altri esperti dell'Agenzia, delle Autorità aeronautiche comuni e dell'industria che non avevano preso parte alla fase iniziale di redazione.
12. Sulla base di una cauta revisione di tutti i commenti all'NPA e dal contributo fornito dal gruppo di revisione, la proposta modificata è stata pubblicata sul sito Internet dell'Agenzia il 7 ottobre 2010 come un documento di risposta ai commenti (CRD) all'NPA 2009-02e - parte CC. Alla data di chiusura del 7 dicembre 2010, l'Agenzia aveva ricevuto 80 reazioni (risultanti in 176 reazioni differenti) da 35 commentatori, che includono le Autorità aeronautiche nazionali, organizzazioni di compagnie aeree e associazioni di equipaggi di cabina, nonché organizzazioni di addestramento individuali, compagnie aeree e produttori di dispositivi di addestramento.
13. Le reazioni incluse nella parte CC comprendono 29 reazioni che riguardano i requisiti operativi per l'equipaggio di cabina pubblicati con il CRD per i requisiti per le organizzazioni (parte OR - OR.OPS.CC) e 5 reazioni che riguardano la proposta relativa al capitolo AR.CC pubblicata nel CRD per i requisiti per le autorità (parte

---

<sup>4</sup> In conformità all'articolo 6.6 della decisione del consiglio di amministrazione n. 08-2007, l'Agenzia ha esteso il periodo di consultazione per un periodo aggiuntivo di 2 mesi per assicurare una sovrapposizione con gli NPA connessi (dal 30/05/2009 al 31/07/2009).

<sup>5</sup> Composizione del gruppo di regolamentazione per il CAT  
([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf)).

<sup>6</sup> Composizione del gruppo di regolamentazione per il NCC  
([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf)).

AR). Allo stesso modo, 29 delle 113 reazioni riguardanti l'equipaggio di cabina che sono state ricevute sul CRD riguardante le parti AR e OR (AR.CC e OR.OPS.CC) sono reazioni alla parte CC. Alcune di queste reazioni sono dei duplicati.

### III. Sintesi delle reazioni ricevute sul CRD parte CC e testo risultante

14. L'Agenzia ha condotto un'attenta analisi e valutazione di tutte le reazioni ricevute. Sulla base di questa analisi e valutazione sono state effettuate delle modifiche alla bozza di testo del CRD per la parte CC. Maggiori informazioni possono essere trovate di seguito sotto il titolo corrispondente.

#### Regolamentazione di copertura per la parte CC

15. **La regolamentazione di copertura per il personale dell'aviazione civile** contiene i requisiti indirizzati agli Stati membri, definisce l'applicabilità generale delle parti trattate e propone dei provvedimenti transitori che possono includere deroghe<sup>7</sup> se si va oltre l'8 aprile 2012. Dal momento che la pubblicazione dei pareri dell'Agenzia per la prima estensione viene svolta in fasi, ci si aspetta che i corrispondenti regolamenti possono anche essere adottati in fasi tenendo in considerazione che alla fine del processo di adozione da parte della Commissione, il regolamento sul personale dell'aviazione civile includerà la parte FCL, la parte MED e la parte CC (vale a dire norme riguardanti la certificazione dell'equipaggio di condotta e la loro certificazione medica, nonché la qualificazione dell'equipaggio di cabina e la loro idoneità medica).
16. **La maggior parte delle reazioni ricevute sulla regolamentazione di copertura sulla parte CC pubblicata con il CRD** è concentrata sul requisito proposto di sostituire gli attestati relativi all'addestramento sulla sicurezza rilasciati in conformità all'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio<sup>8</sup> come modificato dal regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione<sup>9</sup> (in prosieguo: "UE-OPS") con gli attestati di equipaggio di cabina del nuovo formato, e sui nuovi periodi transitori proposti.
17. **La regolamentazione di copertura pubblicata in questo parere:** Il principio generale dell'acquisizione dell'attestato relativo all'addestramento sulla sicurezza rilasciato in conformità all'UE-OPS all'equipaggio di cabina interessato alle operazioni di trasporto aereo commerciale con aeroplani è stato mantenuto e chiarificato. Inoltre, i periodi transitori corrispondenti alla loro sostituzione con gli attestati di equipaggio di cabina del nuovo formato sono stati estesi fino all'8 aprile 2017, in modo simile alla riemissione delle licenze di pilotaggio del nuovo formato conformi ai requisiti aeronautici JAA, con l'intenzione di:
- o fornire più tempo agli Stati membri e ai rilevanti soggetti interessati in merito al rilascio dell'attestato di equipaggio di cabina del nuovo formato; e
  - o trattare le diverse situazioni nelle quali i membri dell'equipaggio di cabina sono titolari, nell'applicabilità di questo regolamento, di un attestato relativo all'addestramento sulla sicurezza in conformità all'UE-OPS. Si è tenuto conto del fatto che è stato cancellato il requisito per l'addestramento a un tipo di aeromobile da completare in aggiunta all'addestramento iniziale prima del rilascio degli attestati di equipaggio di cabina come inizialmente proposto nell'NPA e nel CRD, limitando quindi il requisito al completamento del corso di addestramento iniziale.

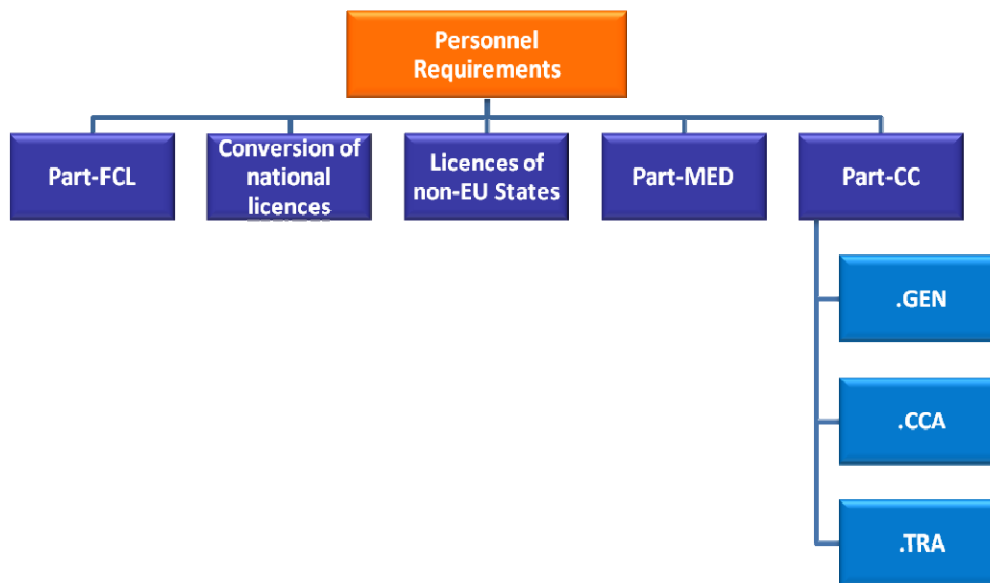
<sup>7</sup> Una deroga è un tipo di provvedimento transitorio che lascia agli Stati membri la scelta di posticipare la data di implementazione di una certa disposizione, fino ad un limite temporale determinato per legge.

<sup>8</sup> GU L 373 del 31.12.1991, da pag. 4 a pag. 8.

<sup>9</sup> GU L 254 del 20.09.2008, pag. 1.

Sebbene risulti insolito per l'equipaggio di condotta, l'esperienza dimostra che i membri dell'equipaggio di cabina potrebbero scegliere di smettere di volare per uno o più anni. In questo caso, la conoscenza e la competenza maturate durante l'addestramento iniziale non possono essere mantenute con l'esperienza di volo e il corrispondente addestramento e verifica richiesti, e la validità dell'addestramento iniziale scade dopo un certo periodo di inattività di volo.

18. L'articolo 1 della regolamentazione di copertura elenca le modifiche che devono essere apportate al regolamento della Commissione sul personale dell'aviazione civile per includere l'equipaggio di cabina come segue:
  - o Viene aggiunto un punto sulla qualificazione dell'equipaggio di cabina al paragrafo "Portata e applicabilità";
  - o Viene aggiunta una definizione di membro dell'equipaggio di cabina sotto le "Definizioni": la definizione tiene conto delle modifiche effettuate nel settore dell'aviazione dal rilascio iniziale delle JAR-OPS 1 che contenevano la definizione presente attualmente nelle UE-OPS, e fornisce una maggiore certezza del diritto. Tale definizione comprende tutti i compiti dell'equipaggio di cabina e le aree nelle quali tali compiti vengono svolti (dentro e fuori la cabina dell'aeromobile, per esempio a seguito di una evacuazione) ed indica chiaramente che tale personale deve essere qualificato per svolgere tali compiti richiesti.
  - o Viene aggiunto un nuovo articolo sulla "Qualificazione dell'equipaggio di cabina e attestato corrispondente" per specificare che l'equipaggio di cabina interessato alle operazioni di trasporto aereo commerciale di aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento di base, deve essere qualificato in conformità alla parte CC e per descrivere i provvedimenti transitori. Viene anche trattato il caso specifico dei membri dell'equipaggio di cabina interessati alle operazioni di trasporto aereo commerciale con elicotteri che non sono attualmente richiesti di essere titolari di attestati relativi all'addestramento sulla sicurezza.
19. L'articolo 2 della regolamentazione di copertura specifica la data di entrata in vigore e fornisce delle deroghe riguardanti la fornitura di documenti e la conservazione della documentazione, nonché per il rilascio degli attestati di equipaggio di cabina al personale interessato alle operazioni di trasporto aereo commerciale con elicotteri.
20. Il diagramma seguente mostra la struttura della parte CC come allegato V della regolamentazione di copertura per il personale dell'aviazione civile come pubblicato in questo parere.



#### Parte CC - Requisiti per la qualificazione dell'equipaggio di cabina

21. La proposta del CRD per la parte CC contiene i requisiti per la qualifica e il corrispondente attestato, come applicabile all'equipaggio di cabina interessato alle operazioni di trasporto aereo commerciale. Questi requisiti sono integrati dai requisiti operativi per gli operatori di aeromobili con equipaggio di cabina e dai requisiti delle autorità rilevanti ai fini dei richiedenti e titolari di attestati di equipaggio di cabina.
22. **Le reazioni al CRD** hanno avuto origine da 35 commentatori, come segue:
- 6 Stati membri: 3 degli Stati membri hanno confermato le loro preoccupazioni in merito ad alcune delle proposte del CRD, nonché alle proposte dell'NPA, anche se sono d'accordo con altre modifiche effettuate.
  - 5 organizzazioni di compagnie aeree europee e 6 compagnie aeree individuali appartenenti a 3 Stati membri hanno confermato il loro disaccordo in merito al campo di applicazione dell'attestato di equipaggio di cabina nonostante le modifiche effettuate alle proposte iniziali.
  - 13 organizzazioni di equipaggi di cabina: si sono lamentate del fatto che le proposte del CRD sono state abbassate significativamente e hanno richiesto di tornare alle proposte iniziali dell'NPA.
  - 5 organizzazioni di addestramento (TO) e produttori di dispositivi di addestramento hanno espresso le loro preoccupazioni in merito all'assenza di requisiti comuni per le approvazioni delle TO e dei dispositivi di addestramento e hanno richiesto lo sviluppo di tali criteri o standard da parte dell'AESA.
23. **Questioni principali** - Durante il processo di revisione delle reazioni ricevute, sono state identificate le seguenti questioni principali:
- **Campo di applicazione dell'attestato di equipaggio di cabina:**
    - Il requisito proposto per l'addestramento specifico a un tipo di aeromobile da completare in aggiunta al corso di addestramento iniziale prima del rilascio degli attestati di equipaggio di cabina sembra sia la questione principale. La maggior parte delle reazioni hanno indicato che l'attestato dovrebbe essere rilasciato a seguito del completamento del

corso di addestramento iniziale, così come definito nell'UE-OPS, con l'esclusione di un requisito per l'addestramento specifico a un tipo di aeromobile.

— **Condizioni per l'utilizzo dell'attestato da parte dei titolari:**

- Il requisito di portarsi dietro l'attestato quando si svolgono dei compiti su un aeromobile ha generato dei punti di vista diversi.
- Il requisito dell'idoneità medica per l'equipaggio di cabina, che è già richiesta dall'UE-OPS, è stato pienamente accettato.

— **Requisiti addestrativi:**

- Altre reazioni hanno espresso il parere che il programma dettagliato per l'addestramento dovrebbe essere specificato nell'appendice delle norme attuative, con lo stesso stato dell'UE-OPS, per assicurare affidabilità e facilitare il riconoscimento degli attestati di equipaggio di cabina nei vari Stati dell'Unione europea.

24. **Testo risultante presentato in questo parere:** le norme attuative (IR) della parte CC sono contenute in tre capitoli come descritto di seguito.

25. **Parte CC capitolo GEN - Requisiti generali**

- Il capitolo GEN contiene le norme attuative che specificano l'autorità competente (CC.GEN.001) ed il campo di applicazione (CC.GEN.005) della parte CC. Il capitolo specifica inoltre come presentare una richiesta per un attestato di equipaggio di cabina (CC.GEN.005) e l'età minima per i richiedenti (CC.GEN.020).
- Il capitolo GEN contiene inoltre le norme attuative nel CC.GEN.025 che descrivono i privilegi associati all'attestato di equipaggio di cabina richiesti dalla parte CC, nonché le condizioni per il suo utilizzo e le responsabilità dei titolari. Vengono confermati i requisiti che erano già contenuti nell'UE-OPS, vale a dire per l'idoneità continua e per la competenza sul tipo di aeromobile da operare. Il requisito di portarsi dietro l'attestato quando si esercitano i privilegi è stato trasferito in una nuova norma attuativa "CC.GEN.030 Documenti e conservazione della documentazione" per i motivi descritti al paragrafo seguente.
- Questa norma attuativa è stata sviluppata per chiarificare le responsabilità dei titolari in merito ai loro documenti professionali e documentazione addestrativa individuale. Avendo preso in considerazione le varie opinioni che sono state espresse, l'Agenzia è del parere che l'equipaggio di cabina, come ogni altro personale dell'aviazione civile che deve attenersi alle norme, deve essere in grado di dimostrare conformità in ogni momento. Questo è lo scopo principale di ogni documento professionale richiesto dalle norme di sicurezza per l'aviazione. Questa norma intende migliorare il livello di consapevolezza e di impegno da parte dei titolari nell'assicurare che si attengano alle norme applicabili e che i corrispondenti documenti siano validi e siano mantenuti in buone condizioni. La norma intende anche facilitare le ispezioni a terra. Quest'ultimo punto diventa sempre più rilevante nel contesto attuale dell'aviazione con la presenza di un numero crescente di membri dell'equipaggio indipendenti e stagionali e di membri dell'equipaggio di cabina a tempo parziale o a tempo pieno che lavorano per diversi operatori.
- Inoltre, come previsto dal regolamento di base (articolo 8, paragrafo 5, lettera e)), gli attestati di equipaggio di cabina devono essere mantenuti. Dal momento in cui l'attestato di equipaggio di cabina viene rilasciato a seguito del

corso di addestramento iniziale, e quindi per una durata illimitata in condizioni normali, il soddisfacimento continuo richiesto delle altre norme di sicurezza applicabili da parte del titolare può essere dimostrato solamente se l'attestato viene supportato da una lista di qualificazioni per tipo di aeromobile che gli operatori devono fornire ad ogni titolare di un attestato di equipaggio di cabina alle loro dipendenze. Tenendo in considerazione che tutti gli operatori devono dotarsi di un sistema per fornire al proprio personale le informazioni relative alla sicurezza e i relativi aggiornamenti, questa viene proposta come l'opzione più pratica rispetto a un processo amministrativo da parte delle autorità o un'organizzazione approvata per la riemissione e/o rivalidazione degli attestati.

**26. Parte CC Capitolo CCA - Requisiti specifici per l'attestato di equipaggio di cabina**

- Il capitolo CCA contiene le norme attuative che trattano in maniera specifica il rilascio, la validità e la sospensione o revoca dell'attestato di equipaggio di cabina. L'attestato di equipaggio di cabina deve essere rilasciato a seguito del completamento positivo del corso di addestramento iniziale e il corrispondente esame. Il soddisfacimento di tutti gli altri requisiti addestrativi applicabili resta una condizione per l'utilizzo dell'attestato dai titolari come già menzionato in precedenza.
- Inoltre, come richiesto dalle reazioni ricevute da diversi Stati membri, il compito del rilascio dell'attestato (CC.CCA.100), se così deciso da uno Stato membro in conformità all'articolo 8, paragrafo 4 del regolamento di base, può essere delegato ad un'organizzazione, sempre che tale organizzazione sia approvata a fare ciò dall'autorità competente.
- La norma attuativa nel CC.CCA.105 sulla validità dell'attestato di equipaggio di cabina è stata modificata e le condizioni di validità proposte inizialmente sono state sostituite da proposte alternative suggerite dai commentatori, vale a dire la validità dell'attestato scade in caso di sospensione o revoca da parte dell'autorità competente o se il titolare non esercita i suoi privilegi per un periodo di almeno 60 mesi.
- La norma attuativa nel CC.CCA.110 sulla sospensione e revoca dell'attestato di equipaggio di cabina specifica delle condizioni che sono molto simili a quelle applicabili ad altro personale dell'aviazione civile e sotto le quali l'attestato può essere sospeso o revocato dall'autorità competente.

**27. Parte CC Capitolo TRA - Requisiti di addestramento per i richiedenti o i titolari dell'attestato di equipaggio di cabina**

Il capitolo TRA contiene le norme attuative che trattano in maniera specifica i requisiti di addestramento che si basano principalmente sui requisiti UE-OPS corrispondenti.

- Un programma dettagliato per un corso di addestramento iniziale richiesto dal CC.TRA.220 è specificato in un'appendice alla parte che ha lo stesso stato giuridico così come sotto l'UE-OPS. Ciò dovrebbe facilitare il riconoscimento degli attestati di equipaggio di cabina nei vari Stati dell'Unione europea;
- la/e qualificazione/i al tipo o variante di aeromobile di cui al CC.TRA.225, che riflette i requisiti attuali di addestramento e verifica di cui all'UE-OPS, viene specificata come condizione di utilizzo dell'attestato da parte dei titolari. I programmi di addestramento vengono specificati nelle norme attuative dirette agli operatori e che trattano le operazioni aeree (parte CAT).



28. **Questione da considerare per una regolamentazione aggiuntiva**

Il processo di consultazione ha mostrato chiaramente un vasto consenso tra gli Stati membri e i soggetti interessati sulla necessità di sviluppare dei criteri o standard comuni a livello dell'UE per l'approvazione delle organizzazioni di addestramento per l'equipaggio di cabina, per le qualifiche di istruttore ed esaminatore e per i dispositivi di addestramento. Perciò, subordinatamente alla comprensione reciproca e all'accordo sulla base giuridica da parte del legislatore, l'Agenzia propone di indirizzare queste argomentazioni tramite un iter normativo futuro.

Colonia, 19 aprile 2011

P. GOUDOU  
Direttore esecutivo