

- (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, 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.
- (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,