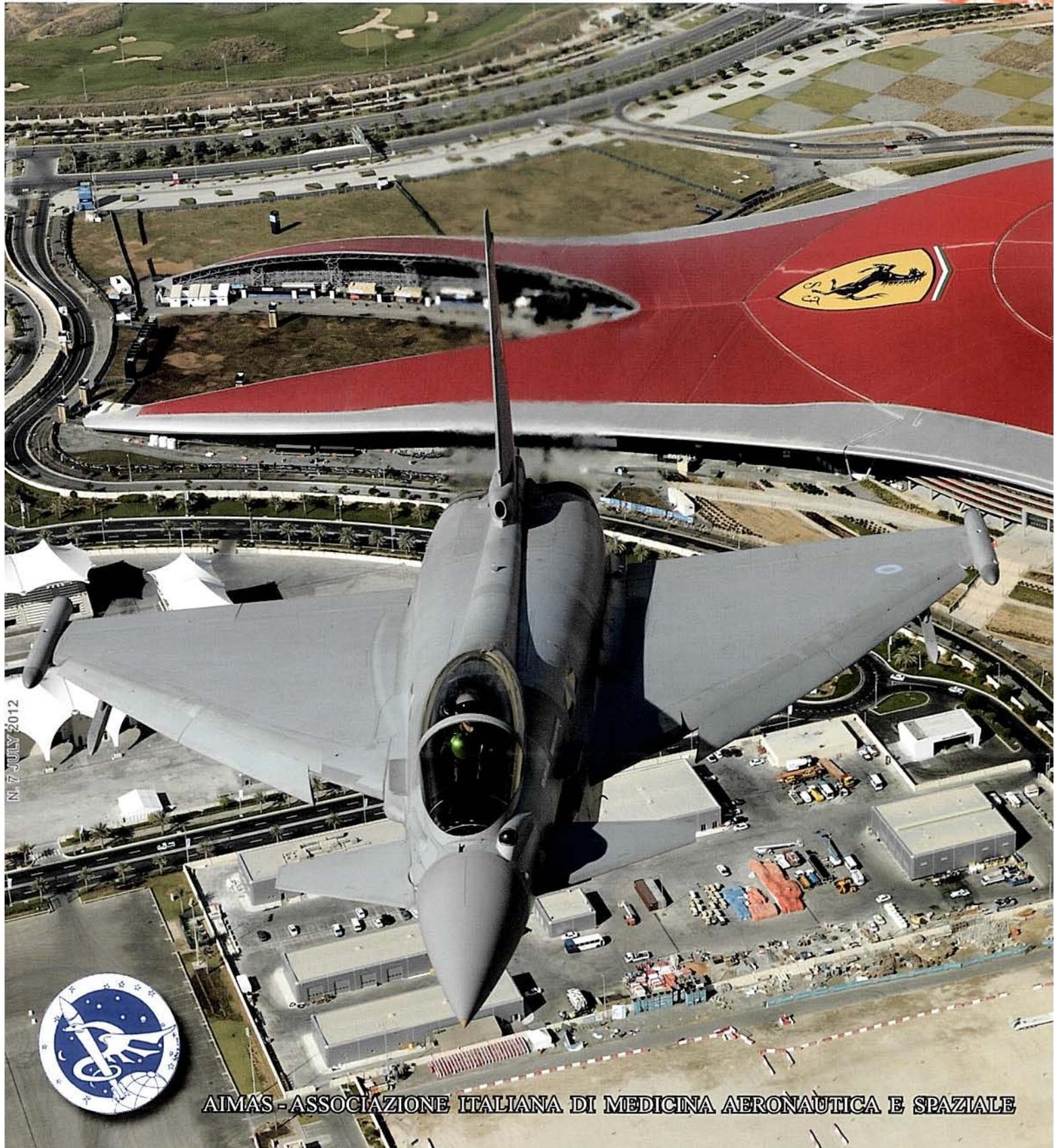


# ITALIAN JOURNAL OF AEROSPACE MEDICINE



N. 7 JULY 2012





# WAITING FOR EASA: THE AERO MEDICAL EXAMINER (AME). NEW REQUIREMENTS, NEW RESPONSIBILITIES

## ASPETTANDO EASA: L'ESAMINATORE AERO-MEDICO (AME). NUOVI REQUISITI E NUOVE RESPONSABILITÀ

■ ANTONELLO FURIA MD

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile  
Direzione Centrale Standardizzazione Sicurezza - Roma

CORRESPONDING AUTHOR/CONTATTI

Dr. Antonello FURIA

ENAC

Direzione Centrale Standardizzazione Sicurezza  
Via del Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma  
Tel. +39 06 4459 6597  
a.furia@enac.gov.it

► **Short title**

Authorized Medical Examiner

► **Keywords**

EASA, AME

The full application of EU regulations n. 1178/2011 and n. 290/2012, executive from the 8th of April 2013, will give the AME, "Esaminatore Aeromedico" in the Italian translation of the regulatory text, a more central role in the European system for the air crew medical certification. It will also apply to air traffic controllers (ATCO), once the applicable regulation, whose development is still at a preliminary stage, will be published.

Within the new European certification system, the main figures involved, the European Agency for the Safety of Flight (EASA) and the National Authority will act synergistically with the Aero-Medical Centers (AeMCs) and Aero-Medical Examiners (AME), in compliance with specific rules within the European Union, to ensure the highest safety standards for medical certification.

The Italian ENAC Regulation "Health Organization and medical certification of fitness for the issue of licenses and attestations in aviation" published on the 21st of December 2011, some parts of which will be replaced later next year by the already published EASA standards, has laid the foundation for subsequent implementation of the above-mentioned EU relevant regulations, while

► **Titolo breve**

Esaminatore aeromedico

► **Parole chiave**

EASA, esaminatore aeromedico

La piena applicabilità dei Regolamenti UE n. 1178/2011 e n. 290/2012 prevista l'8 aprile 2013 darà all'AME, *Esaminatore Aeromedico* nella traduzione italiana del testo regolamentare, un ruolo di maggiore centralità nel sistema europeo concepito per la certificazione dell'idoneità psicofisica di tutto il personale di volo, pur anche dei controllori di volo (ATC) ma solo dopo la pubblicazione del relativo regolamento la cui elaborazione è ancora allo stato preliminare.

All'interno della nuova struttura europea di certificazione, le principali figure coinvolte, l'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo (EASA) e l'Autorità nazionale da una parte e i Centri Aeromedici (AeMCs) e gli Esaminatori Aeromedici (AME) dall'altra, agiranno in modo sinergico nel rispetto di precise regole per garantire all'interno dell'Unione Europea i più alti standard di sicurezza in materia di certificazione aeromedica.

Il Regolamento medico di Enac "Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche di idoneità per il conseguimento delle licenze e attestati aeronautici" del 21 dicembre 2011, di cui alcune parti saranno sostituite successivamente dalle norme EASA già pubblicate, ha



25.11.2011

IT

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 311/1

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 1178/2011 DELLA COMMISSIONE  
del 3 novembre 2011

che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 (1), in particolare l'articolo 7, paragrafo 6, l'articolo 8, paragrafo 5, e l'articolo 10, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 216/2008 ha l'obiettivo di stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. Tale regolamento stabilisce le modalità per conseguire questo ed altri obiettivi nel settore dell'aviazione civile.

(2) I piloti che svolgono attività di volo su determinati aeromobili, nonché su dispositivi di simulazione per addestramento, alle prove e ai controlli eseguiti sui suddetti piloti, devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato III del regolamento (CE) n. 216/2008. A norma del suddetto regolamento i piloti nonché le persone e le organizzazioni che partecipano al loro addestramento possono ottenere i relativi certificati soltanto se soddisfano requisiti essenziali.

(3) Analogamente, ai piloti può essere rilasciato un certificato medico mentre gli esaminatori aeromedici, responsabili della valutazione dell'idoneità dei piloti sotto il profilo medico, può essere rilasciato un certificato solo

(1) GU L 79 del 19.2.2008, pag. 1.

se vengono giudicati conformi ai pertinenti requisiti essenziali. Il regolamento (CE) n. 216/2008, tuttavia, prevede la possibilità che medici generalisti possano svolgere funzioni di esaminatori aeromedici a determinate condizioni e se la normativa nazionale lo permette.

(4) Gli equipaggi di cabina responsabili dell'esercizio di determinati aeromobili devono soddisfare i pertinenti requisiti essenziali stabiliti all'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008. A norma del suddetto regolamento, gli equipaggi di cabina devono essere periodicamente sottoposti a esami medici diretti a verificare l'idoneità a esercitare in sicurezza i compiti loro assegnati. La conformità è dimostrata tramite un'adeguata valutazione, basata sulle migliori pratiche di medicina aeronautica.

(5) Il regolamento (CE) n. 216/2008 impone alla Commissione di adottare le necessarie norme di situazione relative alla fissazione delle condizioni per il rilascio di certificati ai piloti, nonché ai vari soggetti che partecipano all'addestramento, alle prove e ai controlli per il rilascio di attestati agli equipaggi di cabina e per la valutazione della loro idoneità sotto il profilo medico.

(6) È necessario stabilire i requisiti e le procedure per la conversione delle licenze nazionali di piloti e ingegneri di volo in licenze di pilota, per garantire che l'autorizzazione a svolgere le loro attività avvenga alle stesse condizioni, anche le qualifiche per le prove in volo dovrebbero essere convertite in conformità al presente regolamento.

(7) È necessario che gli Stati membri possano riconoscere licenze rilasciate da paesi terzi nei quali è garantito un livello di sicurezza equivalente a quello specificato dal regolamento (CE) n. 216/2008. È necessario stabilire le condizioni per il riconoscimento di licenze rilasciate da paesi terzi.

5.4.2012

IT

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 100/1

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 290/2012 DELLA COMMISSIONE  
del 30 marzo 2012

recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 (1), in particolare l'articolo 7, paragrafo 6, l'articolo 8, paragrafo 5, e l'articolo 10, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 (2) stabilisce modalità dettagliate per talune licenze di pilotaggio e per la conversione delle licenze nazionali di ingegneri di volo in licenze di pilotaggio, nonché le condizioni per l'accettazione delle licenze da parte di paesi terzi. Ripetra altresì modalità riguardanti i certificati medici per piloti, le condizioni per la conversione dei certificati medici nazionali e le norme per la certificazione degli esaminatori aeromedici. Inoltre, il regolamento (UE) n. 1178/2011 contiene disposizioni sull'idoneità medica dell'equipaggio di cabina.

(2) Ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008, le organizzazioni di addestramento dei piloti e i centri aeromedici devono essere in possesso di un certificato. Il certificato è rilasciato a condizione che vengano soddisfatti taluni requisiti tecnici e amministrativi. Si devono pertanto prevedere norme riguardanti il sistema di amministrazione e gestione di tali organizzazioni.

(3) I dispositivi di simulazione per addestramento ai voli utilizzati per l'addestramento, le verifiche e i controlli

(1) GU L 79 del 19.2.2008, pag. 1.  
(2) GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1.

dei piloti devono essere certificati sulla base di un insieme di criteri tecnici. È quindi necessario definire infatti requisiti tecnici e procedure amministrative.

(4) In conformità del regolamento (CE) n. 216/2008, i membri dell'equipaggio di cabina devono continuare a essere idonei allo svolgimento dei compiti di sicurezza loro assegnati e a mantenere un livello di competenza adeguato allo scopo. I membri dell'equipaggio impegnati in operazioni commerciali devono essere in possesso di un attestato, secondo quanto inizialmente stabilito nell'allegato II, capitolo C3, lettera d) del punto OPS 1.1005 del regolamento (CE) n. 3922/91, del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (3). In conseguenza, si profila la necessità di definire norme sulle qualifiche dell'equipaggio di cabina e sui corrispondenti attestati.

(5) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 non fa riferimento alle capacità di sorveglianza delle autorità competenti. Per tale ragione il presente regolamento modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 al fine di definire un sistema di amministrazione e gestione delle autorità competenti e delle organizzazioni. In linea con il regolamento (CE) n. 216/2008, occorre altresì includere nel regolamento (UE) n. 1178/2011 una rete delle informazioni tra Stati membri, Commissione e Agenzia.

(6) È necessario garantire all'industria aeronautica e alle amministrazioni degli Stati membri il tempo necessario per adeguarsi al nuovo quadro normativo e per riconoscere, a talune condizioni, la validità dei certificati, compresa gli attestati riguardanti la formazione in materia di sicurezza, rilasciati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento.

(7) Al fine di garantire una transizione lineare e un elevato grado di uniformità nel campo della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione è opportuno che le misure attuative riflettano lo stato dell'AME, tenendo conto delle migliori pratiche e dei progressi tecnici e scientifici compiuti

(3) GU L 377 del 31.12.1991, pag. 4.

creating a relationship of greater cooperation between the AME and the *Aero-Medical Section* (ENAC - Office of Aviation Medicine), fully empowered to operate with the entry into force of the above mentioned Italian Regulation.

The two EU Regulations 1178/2011 and 290/2012 demonstrate the willingness of the European Commission to define in detail the medical requirements that must be met by the air crew for the initial issue, the renewal or revalidation of medical certificates. They also define the criteria to be met by the Organization (i.e. AeMC) and National Authority, the latter competent for the supervision and standardization of the certification system, as indicated by the European Agency. In Italy, this task is accomplished by ENAC.

The structure of the articles of the EU Regulation 290/2012 is in fact organized into two separate parts, namely "ARA" (Authority Requirements), contained in Annex VI and applicable to the Authority, and "ORA" (Organization Requirements), contained in Annex VII, which apply to organizations such as the Aero-Medical Centers (AeMCs). In order to have an overall picture of the requirements for the Aero-Medical Examiner (AME), we must instead refer to all three European Union Regulations n. 216/2008, n. 1178/2011 and n. 290/2012, which constitute, as stated above, the framework of reference for the aero-medical organization certification.

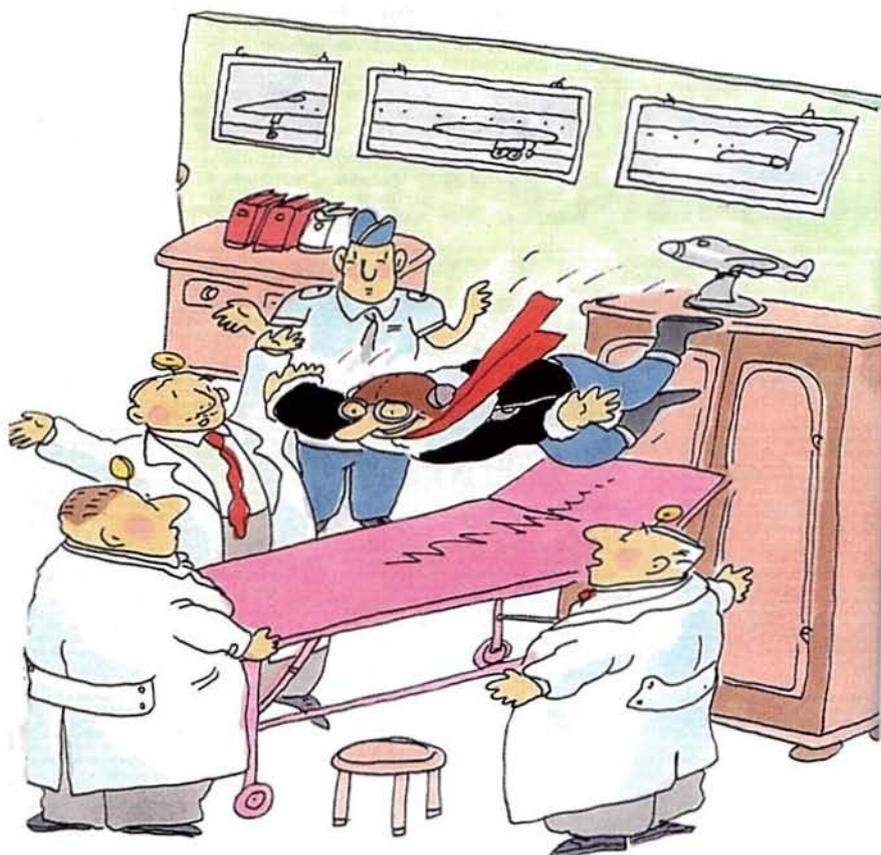
It is worth presenting, as part of this publication, and without going into too complex details, what are the es-

gettato le basi normative utili alla successiva implementazione dei sopra richiamati Regolamenti UE, creando nel contempo un rapporto di maggiore cooperazione fra l'AME e l'*Aero Medical Section* (l'Ufficio di Medicina Aeronautica di Enac) effettivamente operativo dall'entrata in vigore del Regolamento medico.

I due Regolamenti UE 1178/2011 e 290/2012 dimostrano la volontà della Commissione Europea di voler definire in maniera puntuale sia i requisiti cui dovrà rispondere il personale di volo che richieda il rilascio o che rinnovi le proprie licenze o attestati, sia quelli relativi alle organizzazioni (es. AeMC), sia infine i requisiti applicabili all'Autorità nazionale a cui è affidata dall'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo la sorveglianza e la standardizzazione del sistema di certificazione nel singolo Stato. In Italia tale compito è assolto dall'Enac.

La struttura dell'articolato del Regolamento UE 290/2012 è infatti organizzata in due Parti separate: la Parte "ARA" con i cosiddetti "Authority Requirements", contenuti nell'Allegato VI che si applicano alle Autorità nazionali e la Parte "ORA" con i cosiddetti "Organization Requirements", contenuti nell'Allegato VII, che si applicano alle organizzazioni e quindi ai Centri Aeromedici (AeMC).

Per avere invece un quadro complessivo dei requisiti previsti per la figura dell'Esaminatore Aeromedico (AME) bisogna fare riferimento a tutti e tre i Regolamenti dell'Unione Europea n. 216/2008, n. 1178/2011 e n. 290/2012 che, come già detto, costituiscono nel loro complesso il quadro normativo di riferimento in



sential requirements applicable to an AME as indicated by the new regulatory framework. EASA recognizes ENAC as the competent Authority in Italy for the authorization issue, renewal and restoration of the Aero-Medical Examiner (AME). The renewable authorization lasts for three years, pending the compliance verification of the professional medical applicant and the characteristics of the structure where the doctor operates, as indicated by the ARA.MED.200 and MED.D.010 requirements.

The AME may be authorized for first issue and for the renewal or revalidation of a 2<sup>nd</sup> class medical certificate, provided that the physician is licensed to practice the profession, is in possession of a postgraduate specialization and has completed *basic* training in aviation medicine. At the same time, the above requirements also require evidence to be provided that the AME doctor's surgery is equipped with all equipment suitable to perform full aero-medical examinations for the medical class certification highlighted in the AME authorization, and the conditions of patient confidentiality are guaranteed.

The AME authorization is renewed (MED.D.030) after three years, provided that the general requirements are still fulfilled and provided that the Aero-Medical Examiner made at least ten aero-medical visits in the last year and has attended refresher training in aviation medicine over the last 3 years. In the near future, with the implementation of European legislation requirements, the AME authorized in Italy will be required to communicate to ENAC any changes occurred in the conditions that led

materia di certificazione e di organizzazione aeromedica.

È utile esaminare, nell'ambito di questo articolo, senza entrare in dettagli troppo complessi, quelli che sono gli adempimenti essenziali che l'AME è tenuto ad ottemperare nel nuovo assetto normativo.

L'EASA riconosce l'ENAC come l'Autorità competente in Italia per il rilascio, il rinnovo e il ripristino della Autorizzazione di Esaminatore Aeromedico (AME). L'autorizzazione, che può essere rinnovata, viene concessa per un periodo di tre anni, dopo che sia stata verificata la rispondenza, come stabilito dai requisiti ARA.MED.200 e MED.D.010, ai criteri applicabili relativi all'attività professionale del medico richiedente ed alla struttura dove questi svolge la sua attività.

L'AME potrà essere autorizzato sia per il rilascio che per la riconvalida o il rinnovo di un certificato di 2<sup>a</sup> Classe a condizione che il professionista sia un medico abilitato all'esercizio della professione, sia in possesso di una specializzazione post lauream ed abbia completato una formazione di base in medicina aeronautica.

Nel contempo i requisiti sopra indicati prevedono, tra l'altro, che debba essere fornita evidenza che lo studio medico dell'AME sia dotato di tutte le apparecchiature idonee a svolgere compiutamente gli esami aero medici richiesti per la certificazione della classe di visita autorizzata, e che siano garantite le condizioni di riservatezza medica.

L'autorizzazione AME viene riconvalidata, (MED.D.030), dopo tre anni, qualora siano stati mantenuti i requisiti generali, e a condizione che l'Esaminatore Aeromedico abbia effettuato almeno 10 visite aeromediche nell'ultimo anno ed abbia frequentato, negli ultimi 3 anni, corsi di aggiornamento in medicina aeronautica.

Nel prossimo futuro, con l'implementazione dei requisiti previsti dalla normativa Europea, gli AME autorizzati in Italia saranno tenuti a comunicare all'ENAC ogni variazione intervenuta nelle condizioni che hanno consentito il rilascio dell'autorizzazione, quale ad esempio il semplice cambiamento della sede dello studio medico o anche qualsiasi procedimento disciplinare o indagine da parte di un organismo medico di regolamentazione attivati nei confronti dell'AME. La norma (MED.D.025) infatti prevede la sospensione o la revoca dei privilegi dell'autorizzazione AME nel caso in cui non siano fornite le informazioni citate in precedenza.



FIG 1 Pilots selection at the ItAF Medico-Legal Institute of Rome in 70's / Istituto Medico Legale di Roma negli anni 70 durante le selezioni per piloti.

to the authorization, such as a simple address change in place of the doctor's surgery or any disciplinary proceedings or investigation by a medical regulatory body turned towards the AME. The norm (MED.D.025) requires the suspension or revocation of the AME authorization if the information listed above is not provided.

Additional predictions of limitation, suspension or revocation of AME authorization are set out in Annex VI (Part-ARA) of EU Regulation 290/2012 and in particular in case of:

- the requirements for obtaining or maintaining authorization are no longer fulfilled;
- deficiency of aero-medical record-keeping or submission of incorrect data or information;
- falsification of medical records, certificates or documentation;
- concealment of facts appertaining to an application for, or holder of, a medical certificate or false or fraudulent statements or representations to the competent authority;
- failure to make the amendment required by an audit of the AME practice.

The authorization will then be automatically revoked in case of AME revocation of medical license to practice or removal from the Medical Register.

Of importance, an absolute novelty of the new EASA rules, is the AME possibility to be permitted on request, pursuant to the requirement MED.D.015 (Annex IV of EU Regulation 1178/2011), the extension of the privileges of their authorization for the renewal and revalidation of certificates of medical Class 1<sup>^</sup>, provided that the subject has made at least 30 visit for the issue, revalidation or renewal of Class 2<sup>^</sup> medical certificates in the 5 years preceding the application for the extension, that the subject has completed an *advanced* training course in aviation medicine and has received practical training at an AeMC or under the supervision of the competent Authority.

Notwithstanding the complexity of the regulatory framework, which sees the regulatory requirements of the AME distributed on the three EU regulations, as of

Ulteriori previsioni di limitazione, sospensione o revoca dell'autorizzazione AME sono stabilite nell'Allegato VI (Part-ARA) del Reg. UE 290/2012 ed in particolare qualora:

- i requisiti previsti per il rilascio od il mantenimento dell'Autorizzazione non vengano più rispettati;
- la tenuta delle registrazioni mediche sia carente o siano stati presentati dati o informazioni non corrette;
- le registrazioni, i certificati o i documenti medici siano stati falsificati o siano stati occultati fatti all'Autorità competente o siano stati effettuati atti fraudolenti o falsi;
- non siano state intraprese azioni correttive dei rilievi emersi da audit dell'Autorità competente sulla attività svolta dall'AME.

L'autorizzazione sarà automaticamente revocata in caso di cancellazione del professionista dall'albo professionale o se viene meno il riconoscimento di idoneità dello studio medico presso il quale viene svolta l'attività di certificazione.

Di rilievo, rappresentando una novità assoluta della nuova normativa EASA, è la possibilità per l'AME autorizzato, di richiedere, ai sensi del requisito MED.D.015 (Allegato IV Reg. EU 1178/2011), l'estensione dei privilegi della propria autorizzazione anche per il rinnovo e la riconvalida dei certificati medici di 1<sup>^</sup> Classe a condizione che abbia effettuato almeno 30 visite per il rilascio, la riconvalida o il rinnovo di certificati medici di 2<sup>^</sup> Classe nei 5 anni precedenti la domanda di estensione, che abbia completato un corso di formazione "*avanzato*" in medicina aeronautica e che abbia ricevuto una formazione pratica o presso un AeMC o sotto la supervisione dell'Autorità competente.

Fermo restando la complessità del quadro normativo che vede i requisiti regolatori dell'attività degli AME distribuiti sui tre Regolamenti UE sopra citati, alla data dell'8 aprile 2015, quando la quasi totalità delle previsioni regolamentari saranno applicabili, ben 6 diversi certificati/attestati medici potranno essere emessi dagli AME/AeMCs autorizzati o riconosciuti in Italia:

- certificato medico 1<sup>^</sup> Classe;
- certificato medico 2<sup>^</sup> Classe;
- certificato medico 3<sup>^</sup> Classe (secondo normativa ENAC/Eurocontrol fino ad entrata in vigore specifico Regolamento EASA);
- certificato medico LAPL (Light Aircraft Pilot Licence) dall'8 aprile 2015;
- attestato medico Cabin Crew;
- certificato medico per paracadutisti (non di competenza di EASA);

Meritano attenzione anche ulteriori novità previste nei Regolamenti EU e cioè la facoltà che la Commissione Europea riconosce agli Stati membri di decidere se applicare nel proprio territorio, la previsione normativa che consentirebbe al medico del lavoro di rilasciare l'attestato medico ai cabin crew e al medico di base (GMP-*General Medical Practitioner*) di rilasciare la certificazione medica per la licenza LAPL.



the 8th of April 2015, when almost all the regulatory provisions will be applicable, as many as 6 different certificates / medical certificates will be issued by the AME / AeMCs authorized or recognized in Italy:

- Class 1<sup>^</sup> medical certificate;
- Class 2<sup>^</sup> medical certificate;
- Class 3<sup>^</sup> medical certificate (in accordance with Civil Aviation Authority / Eurocontrol, effective until specific EASA rules are enforced);
- medical certificate for LAPL (Light Aircraft Pilot License) from the 8th of April 2015;
- medical attestation for cabin crew;
- medical certificate for parachutists (outside the competence of EASA).

Further innovations planned in EU regulations deserve attention such as the faculty that the European Commission recognizes to Member States to decide whether to apply in its territory, the legislative provision that would allow the occupational physician to issue cabin crew medical attestation and the general medical practitioners (GMP) to issue medical certificate for LAPL.

At least for GMPs the requirements are very stringent and hardly compatible with the current organizational health of almost the majority of EU Countries. Therefore, they do not allow, at least in Italy, a projection of short-term implementation of these new requirements.

The transition program from a National to a new European legislation in the aero medical field, started four years ago with EU Reg. 216/2008 of the European Parliament and the Council, finds ultimately its realization in the upcoming implementation of the EU Reg. 1178/2011 and 290/2012 in all European Member States. This common rules platform, applied under the aegis of the European Agency, initiated in each State as an active cooperation between the National Authority (AMS) and the medical bodies involved (AME and AeMCs), will enable with the commitment of all the stakeholders, an appreciable improvement of aero medical safety standards both at National and European level.



Almeno per i medici di base i requisiti previsti sono molto rigorosi, difficilmente compatibili con gli attuali assetti organizzativi sanitari della quasi totalità dei Paesi Europei e non permettono quindi, almeno in Italia, una proiezione di attuazione a breve termine di queste previsioni normative.

A conclusione di questo articolo possiamo affermare che il percorso, avviato oramai quattro anni fa con il Regolamento 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio che ha definito i presupposti normativi per la transizione dalla normativa nazionale di settore alla nuova normativa europea, vedrà la sua attuazione nella imminente implementazione dei Regolamenti 1178/2011 e 290/2012 in tutti gli Stati Europei. Questa comune piattaforma normativa applicata sotto l'egida dell'Agencia Europea, avviando in ogni Stato una attiva collaborazione tra le Autorità nazionali (AMS) e gli organi sanitari (AME e AeMCs), permetterà già nell'immediato futuro, con l'impegno di tutte le parti coinvolte, un apprezzabile miglioramento degli standard di sicurezza di tutto il settore aeromedico sia a livello nazionale che europeo.

## ► REFERENCES / BIBLIOGRAFIA

- 1) European Aviation Safety Agency: Regulation (EC) No 1108/2009 of 21/10/2009 of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC " <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008R0216:20091214:IT:PDF>.
- 2) European Aviation Safety Agency : "Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 03/11/2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council" <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:311:0001:0193:IT:PDF>.
- 3) European Aviation Safety Agency : "Commission Regulation (EU) No 290/2012 of 30/03/2012 amending Regulation (EU) No 1178/2011" <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:100:0001:0056:IT:PDF>.
- 4) European Aviation Safety Agency: "Acceptable Means of Compliance and Guidance Material-AGM &GM-PART-MED" 15.12.2011 [http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/\\_agency-decisions/2011\\_/2011-015R/AMC%20and%20GM%20on%20the%20medical%20certification%20of%20pilots%20and%20medical%20fitness%20of%20cabin%20crew.pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/_agency-decisions/2011_/2011-015R/AMC%20and%20GM%20on%20the%20medical%20certification%20of%20pilots%20and%20medical%20fitness%20of%20cabin%20crew.pdf)