

31991L0670

L 373/21

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

31.12.1991

**ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА**  
**от 16 декември 1991 година**  
**относно взаимното приемане на лицензите на персонала за упражняване на функции в гражданската**  
**авиация**

(91/670/ЕИО)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност, и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията <sup>(1)</sup>,

като взе предвид становището на Европейския парламент <sup>(2)</sup>,

като взе предвид мнението на Икономическия и социален комитет <sup>(3)</sup>,

като има предвид, че наличието на достатъчен брой летателен състав, притежаващ необходими квалификации и лицензи е от жизнено значение за гладкото и безопасно осъществяване на авиационните транспортни превози;

като има предвид, също така че завършването на вътрешния пазар към края на 1992 година изисква наличието на ефективна въздушна транспортна система, която да улеснява движението на хора в Общността;

като има предвид, че въздушният транспорт е силно динамичен и бързо развиващ се сектор главно от международен характер; като има предвид, че поради това е възможно равновесието между

търсенето и предлагането на персонал да бъде поддържано по-ефективно по-скоро на общностно равнище, отколкото на национално ниво;

като има предвид, че следователно е от съществено значение общата транспортна политика в областта на гражданска авиация да се разшири и обхване движението на летателния персонал в Общността;

като има предвид, че изискванията за лицензиране на летателния персонал се различават в една държава-членка от друга;

като има предвид, че изискваните квалификации за получаване на лицензи понастоящем не са определени на общностно равнище и като има предвид, че държавите-членки следователно запазват възможност да определят нивото на такива квалификации с оглед безопасност на услугите, предоставяни от самолети, регистрирани на тяхна територия; като има предвид, че те не могат, без да нарушават задълженията си, определени в Договора, да изискват от гражданин на държава-членка да притежава квалификация, която по принцип те определят единствено спрямо собствената им национална система за образование и обучение, когато заинтересованото лице вече е придобило такава квалификация в друга държава-членка;

като има предвид, че с оглед улесняване спазването на задълженията, определени в Договора и гарантиране мобилността на летателния персонал, следва да се въведе процедура на Общността за приемане на лицензи и квалификации на такъв персонал;

<sup>(1)</sup> ОВ С 10, 16.1.1990 г., стр. 12 и ОВ С 175, 6.7.1991 г., стр. 14.

<sup>(2)</sup> ОВ С 284, 12.11.1990 г., стр. 198.

<sup>(3)</sup> ОВ С 124, 21.5.1990 г., стр. 18.

като има предвид, че признаването на лицензи на частни пилоти може вече да се установи във всички държави-членки;

като има предвид, че с оглед да им се разреши да управляват самолет, регистриран в държава-членка, различна от тази, в която са получили лиценза, професионалните пилоти трябва да преминат допълнителни проверки, те трябва да получат възможност да преминат такива проверки във възможно най-кратък срок;

като има предвид, че съоръженията за обучение в държави-членки не винаги отговарят на търсенето, като има предвид, че съгласно член 7 от Договора, държавите-членки трябва да приемат граждани на други държави-членки в обществени и частни учреждения за обучение и да допускат до професионални изпити на недискриминационна основа;

като има предвид, че с оглед да се постигне пълно взаимно признаване на лицензите, Съветът ще приеме до 1 януари 1993 г., като отчита напредъка, постигнат в действията на международни организации, по предложение на Комисията, което следва да се внесе до 1 юли 1992 г., мерките за хармонизирани изисквания за лицензи и програмите за обучение; като има предвид, че всяка държава-членка ще признава всички лицензи, които отговарят на тези изисквания,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### Член 1

Настоящата директива се прилага за процедурите за взаимно приемане на лицензи, издадени от държави-членки на летателен персонал в гражданската авиация.

#### Член 2

По смисъла на настоящата директива:

- а) „лиценз“ означава всеки валиден документ, издаден от държава-членка, който разрешава на притежателя му да изпълнява функции като член на летателния персонал на борда на гражданско въздухоплавателно средство, регистрирано в държава-членка. Това определение също така включва квалификационните класове, които са свързани с документа;
- б) „квалификационен клас“ е право, вписано в лиценза или в отделен документ, което определя специални условия, привилегии или ограничения, отнасящи се за този лиценз;
- в) „приемане на лиценза“ означава всеки акт на държава-членка за признаване или валидиране на лиценз, издаден от друга държава-членка, заедно с привилегиите и удостоверенията, отнасящи се за този лиценз. Приемането, което може да се осъществи чрез издаване от държавата-членка на нейн собствен лиценз, не превишава срока на валидност на оригиналния лиценз;
- г) „признаване“ означава разрешение да се използва във въздухоплавателно средство, регистрирано в една държава-членка, лиценз издаден от друга държава-членка, в съответствие с привилегиите, отнасящи се до него;
- д) „валидиране“ означава изрична декларация от държава-членка, че лицензът, издаден от друга държава-членка, може да се използва като нейн собствен;
- е) „летателен състав“ означава персонал, притежаващ лиценз и натоварен със задължения, съществени за експлоатацията на въздухоплавателно средство през полетното време. Това определение се отнася до пилотите, бордни навигатори и бордни инженери.

#### Член 3

1. Държава-членка приема без неоправдано забавяне или допълнителни проверки, всеки лиценз, издаден от друга държава-членка, заедно със свързаните с него привилегии и удостоверения.

2. Всяко лице, притежавашо лиценз за любител пилот, издаден от дадена държава-членка, има право да управлява самолет, регистриран в друга държава-членка. Това признаване се ограничава до упражняване на привилегиите на притежателя на лиценз за любител пилот и на свързаните с лиценза квалификационни класове съгласно правилата за визуални полети (VFR) през деня, само във въздухоплавателни средства, сертифицирани за експлоатация от един пилот.

#### Член 4

1. Член 3, параграф 1 се прилага когато лицензът, издаден от дадена държава-членка и представен за приемане в друга държава-членка, се основава на изискванията, които са еквивалентни с тези на приемашата държава-членка. За да могат компетентните органи да оценят еквивалентността на лиценза, издаден от друга държава-членка, Комисията изработва и изпраща на всички държави-членки преди 1 януари 1992 г. сравнителна таблица с изискванията, прилагани във всяка държава-членка за издаване на лицензи за еднакви функции.

2. а) Всяка държава-членка може да поиска от Комисията становище относно еквивалентността на лиценза, предоставен ѝ за приемане, в срок от три седмици от получаването на искането.

б) Комисията трябва да представи становището си в срок от два месеца. Въпросната държава-членка разполага след това с един месец да отговори на кандидата.

в) Ако държава-членка не поиска от Комисията становище, тя е длъжна да даде отговор на кандидата в рамките на три месеца.

- г) Сроковете, посочени в букви а), б) и в) започват да текат, когато цялата необходима информация е налице.

3. Ако след разглеждане на лиценза от държавата-членка, на която е представен за приемане, остават основателни съмнения за еквивалентността на съответния лиценз, тази държава-членка може независимо от принципите, установени в член 3, параграф 1, да приеме, че за приемането на лиценза са необходими допълнителни изисквания и/или изпити. Притежателят на лиценза, държавата-членка, която го е издала, и Комисията трябва се информират за това писмено. На притежателя на лиценза трябва да се даде възможност да премине допълнителни изпити от приемашата държава-членка, на която лицензът е представен за одобрение, колкото е възможно по-скоро и във всеки случай без дискриминация на основа на националност.

4. Когато кандидатът е отговорил на допълнителни изисквания и/или е преминал изискваната проверка/и съгласно параграф 3, заинтересованата държава-членка незабавно ще приеме съответния лиценз.

5. Независимо от изложеното по-горе, по отношение на лицензи на пилоти и независимо от параграфи 1 до 4, държавата-членка приема всеки лиценз, издаден съгласно изискванията на приложение 1 към Чикагската конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, ако притежателят на лиценза отговаря на специалните условия за валидиране, установени в приложението към настоящата директива.

#### Член 5

Държавите-членки гарантират, че граждани на други държави-членки се приемат в обществени и частни учреждения за обучение и се допускат до изпити за лицензи и процедури на същото основание, което се прилага към техните граждани.

#### Член 6

Когато държава-членка издава, от съображения за еквивалентност, лиценз на основата на лиценза, издаден от трета страна, заедно с

привилегиите и свързаните с него удостоверения, това трябва да бъде вписано в лиценза. Други държави-членки не са задължени да приемат такъв лиценз.

#### Член 7

1. След консултации с Комисията държавите-членки въвеждат в сила необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива до 1 юни 1992 г. Те незабавно информират Комисията за това.

2. Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Редът и условията на позоваване се определят от държавите-членки.

3. Държавите-членки съобщават на Комисията разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, регулирана от настоящата директива.

4. Държавите-членки се подпомагат една друга в прилагането на настоящата директива и, ако е необходимо, си обменят информация относно лицензите, които са приели на основание на еквивалентност.

5. Поверителната информация, получена съгласно настоящата директива, е предмет на професионална тайна.

#### Член 8

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 16 декември 1991 година.

За Съвета

Председател

H. MAIJ-WEGGEN

**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**Специална процедура за валидиране**

Специални изисквания за валидиране					
Функция	Лиценз	Медицинска годност	Възраст	Опит	Проверка на възможности (*)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<b>1. Търговски въздушен превоз в самолети, сертифицирани по FAR 25/JAR 25</b> а) Командир на ВС (КВС) б) Втори пилот	а) ATP-L-A б) ATP-L-A	а) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения б) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения	а) 21 до 60 б) 21 до 60	а) 1500 часа като КВС на самолети по FAR 25/JAR 25 б) 1500 часа на самолети по FAR 25/JAR 25	Проверка на възможности (*) — проверка на знания за изискванията, предписани от приемашата държава-членка и попадащи в приложното поле на приложение 6 към Чикагската конвенция на националния език на валидиращата страна или на английски, според избора на кандидата, — полетна проверка, включително полет по прибори, в полет или тренажор (подготовките на тези проверки са посочени за всеки индивидуален случай в колоната по-долу)
<b>2. Търговски въздушен превоз на самолети, които не са сертифицирани по FAR 25/JAR 25</b> а) КВС б) Втори пилот	а) CPL-A(с IR) б) CPL-A(с IR)	а) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения б) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения	а) 21 до 60 б) 21 до 60	а) 1000 часа като КВС в търговски въздушен превоз след придобиване на IR б) 1000 часа в търговски въздушен превоз	а) Полетна проверка, вкл. тест за IR или тренажор б) Полетна проверка, вкл. тест за IR или тренажор

IR = Квалификационен клас за полети по правилата за полети по прибори.

(\*) Кандидатът трябва да има възможност да премине горесочената проверка на знанията и полетната проверка веднага щом е възможно. Конвенционални самолети означава самолети различни от сертифицираните по JAR 25 и свързваните самолети.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3. а) Въздухоплавателна работа на самолети (не включва полетен инструктор)	а) CPL-A	а) Свидетелство за медицинска годност Клас I без отклонения	а) 21 до 60	а) 700 часа като КВС на конвенционален самолет, вкл. 200 часа за този вид въздухоплавателна работа, за която се иска валидиране, вкл. 50 часа в тази функция през последните 12 месеца	а) Полетна проверка в тази функция
3. б) Въздухоплавателна работа на хеликоптери (не включва полетен инструктор или прибрежна работа)	б) CPL-H	б) Свидетелство за медицинска годност Клас I без отклонения	б) 21 до 60	б) 700 часа като КВС на хеликоптер, вкл. 200 часа за този вид въздухоплавателна работа, за която се иска валидиране, вкл. 50 часа в тази функция през последните 12 месеца	б) Полетна проверка в тази функция
4. Търговски въздушен превоз или прибрежна работа с хеликоптер а) КВС	а) ATPL-H (с IR ако се изисква полет по прибори — IFR)	а) Свидетелство за медицинска годност Клас I без отклонения	а) 21 до 60	а) 1500 часа като КВС при този вид работа, за които се иска валидиране. Ако се изисква полет по прибори, трябва да има 500 часа летателен опит след придобиване на IR	а) Полетна проверка, вкл. т IR проверка при необходимост, в полет или тренажор
б) Втори пилот	б) CPL-H (с IR ако се изисква полет по прибори — IFR)	б) Свидетелство за медицинска годност Клас I без отклонения	б) 21 до 60	б) 1500 полетни часа при този вид работа, за които се иска валидиране. Ако се изисква полет по прибори, трябва да има 500 часа след придобиване на IR	б) Полетна проверка, вкл. т IR проверка при необходимост, в полет или тренажор