

31991L0670

31.12.1991

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 373/21

SMĚRNICE RADY
ze dne 16. prosince 1991
o vzájemném uznávání licencí pro výkon funkcí v civilním letectví
(91/670/EHS)

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

vzhledem k tomu, že je proto nezbytné rozšířit společnou dopravní politiku, pokud jde o civilní letectví, na zjednodušení pohybu řídicího technického personálu ve Společenství;

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

vzhledem k tomu, že požadavky na získání licence řídicím technickým personálem se v jednotlivých členských státech liší;

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽³⁾

vzhledem k tomu, že pro hladký a bezpečný průběh letecké dopravy je důležitý dostatečný počet kvalifikovaného řídicího technického personálu držícího licence;

vzhledem k tomu, že kvalifikace nutné pro získání licence nejsou v současnosti na úrovni Společenství stanoveny; že si členské státy proto ponechávají možnost stanovit úroveň těchto kvalifikací s ohledem na zajištění bezpečnosti služeb poskytovaných letadly registrovanými na jejich území; že nesmějí, bez porušení svých povinností stanovených Smlouvou, vyžadovat od příslušníka členského státu získání takových kvalifikací, které obecně určují výlučně odkazem na vlastní vnitrostátní vzdělávací a výcvikový systém, pokud daná osoba již takové kvalifikace získala v jiném členském státě;

vzhledem k tomu, že dokončení společného vnitřního trhu koncem roku 1992 si žádá existenci účinného systému letecké dopravy za účelem zjednodušení pohybu osob ve Společenství;

vzhledem k tomu, že ke zjednodušení splnění závazků plynoucích ze Smlouvy a za účelem zajištění možnosti pohybu řídicího technického personálu je třeba stanovit postup Společenství pro uznávání licencí a kvalifikací takového personálu;

vzhledem k tomu, že letecká doprava je vysoce dynamická a rychle se vyvíjející odvětví silně mezinárodního charakteru; že proto lze rovnováhu nabídky a poptávky po personálu udržovat účinněji na úrovni Společenství než na vnitrostátní úrovni;

vzhledem k tomu, že uznávání soukromých pilotních oprávnění již lze zavést ve všech členských státech;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 10, 16.1.1990, s. 12 a Úř. věst. C 175, 6.7.1991, s. 14.

⁽²⁾ Úř. věst. C 284, 12.11.1990, s. 198.

⁽³⁾ Úř. věst. C 124, 21.5.1990, s. 18.

vzhledem k tomu, že musí-li profesionální piloti za účelem získání povolení k provozu letadla registrovaného v jiném členském státě, než kde získali licenci, podstoupit dodatečné zkoušky, je třeba jim umožnit jejich podstoupení co nejdříve;

vzhledem k tomu, že možnosti výcviku dostupné v členských státech nedostačují vždy poptávce a že v souladu s článkem 7 Smlouvy musí členské státy na nediskriminačním základě zpřístupnit příslušníkům jiných členských států veřejná i soukromá výcviková zařízení a zkoušky profesní způsobilosti;

vzhledem k tomu, že k dosažení plného vzájemného uznávání licencí Rada přijme do 1. ledna 1993, na návrh Komise předložený do 1. července 1992, se zřetelem na pokrok dosažený v práci mezinárodních organizací, opatření k harmonizaci požadavků ve vztahu k licencím a výcvikovým programům; že každý členský stát uzná jakoukoli licenci odpovídající těmto požadavkům,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Tato směrnice se vztahuje na postupy vzájemného uznávání licencí vydaných členskými státy technickému řídicímu personálu civilního letectví.

Článek 2

Pro účely této směrnice se

- a) „licencí“ rozumí jakýkoli platný doklad vydaný členským státem opravňující držitele vykonávat činnosti jako člen řídicího technického personálu na palubě civilního letadla registrovaného v členském státě. Tato definice zahrnuje také třídu spojenou s tímto dokladem;
- b) „třídou“ rozumí prohlášení v licenci nebo v samostatném dokladu udávající zvláštní podmínky, výsady nebo omezení náležející k této licenci;
- c) „uznáním licence“ rozumí jakýkoli úkon uznání nebo ověření platnosti licence vydané jiným členským státem spolu s výsadami a osvědčeními náležejícími k této licenci, provedený členským státem. Doba platnosti uznání provedeného vydáním vnitrostátní licence příslušného členského státu nesmí přesáhnout dobu platnosti původní licence;

- d) „uznáním“ rozumí povolení používat licenci vydanou jedním členským státem v souladu s výsadami k ní náležejícími pro letadla registrovaná v jiném členském státě;
- e) „ověřením“ rozumí výslovné prohlášení členského státu, že licence vydaná jiným členským státem může být používána jako jeho vlastní;
- f) „technickým řídicím personálem“ rozumějí osoby držící licenci a pověřené výkonem podstatných operací řízení letadla během letu. Tato definice se vztahuje na piloty, letecké navigátory a palubní inženýry.

Článek 3

1. Členský stát uzná bez zbytečného prodlení nebo dodatečných zkoušek každou licenci vydanou jiným členským státem včetně výsad a osvědčení náležejících k této licenci.

2. Každá osoba držící soukromou pilotní licenci vydanou členským státem smí pilotovat letadlo registrované v jiném členském státě. Uznání se omezuje na výkon výsad držitele soukromé pilotní licence a související leteckou třídu podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) jen ve dne v letadle certifikovaném pro provoz s jedním pilotem.

Článek 4

1. Čl. 3 odst. 1 se použije, pokud se licence vydaná členským státem a předložená jinému členskému státu k uznání zakládá na požadavcích rovnocenných požadavkům tohoto hostitelského členského státu. Aby mohly příslušné orgány posoudit rovnocennost licence vydané jiným členským státem, provede Komise porovnání požadavků používaných pro vydávání licencí pro stejné funkce ve všech členských státech, jehož výsledky předá do 1. ledna 1992 všem členským státům.

2. a) Každý členský stát může do tří týdnů od obdržení žádosti požádat Komisi o stanovisko k rovnocennosti licence předložené k uznání.

b) Komise zaujme stanovisko do dvou měsíců. Příslušný členský stát má jeden měsíc na odpověď žadateli.

c) Pokud členský stát nežádá Komisi o stanovisko, je povinen odpovědět žadateli do tří měsíců.

- d) Lhůty uvedené v písmenech a), b) a c) běží od okamžiku, kdy jsou k dispozici všechny nezbytné informace.

3. Pokud po posouzení licence členským státem, kterému byla předložena k uznání, vzniknou odůvodněné pochybnosti o její rovnocennosti, může tento členský stát, odchýlně od zásad stanovených v čl. 3 odst. 1 usoudit, že pro umožnění uznání licence je nezbytné splnění dodatečných požadavků nebo zkoušek. Držitel licence, vydávající členský stát a Komise jsou o tom písemně informováni. Hostitelský členský stát, kterému byla licence předložena ke schválení, poskytne co nejdříve držiteli licence možnost podstoupit zkoušku, a to za každých okolností bez diskriminace na základě národnosti.

4. Pokud žadatel splní dodatečné požadavky nebo uspěje v požadované zkoušce nebo zkouškách podle odstavce 3, daný členský stát bez odkladu uzná příslušnou licenci.

5. Avšak pokud jde o pilotní průkaz a bez ohledu na odstavce 1 a 4, uznává členský stát každou licenci vydanou v souladu s požadavky přílohy 1 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví, pokud nositel splňuje zvláštní požadavky za účelem ověření podle přílohy této směrnice.

Článek 5

Členské státy zajistí dostupnost veřejných a soukromých výcvikových zařízení, jakož i zkoušek za účelem získání licence pro státní příslušníky jiných členských států na stejném základě jako pro vlastní státní příslušníky.

Článek 6

Pokud členský stát vydá za účelem rovnocennosti licenci na základě licence vydané třetí zemí včetně k ní náležejících výsad a potvrzení, je to v licenci zaznamenáno. Ostatní členské státy nejsou povinny takovou licenci uznat.

Článek 7

1. Členské státy po konzultaci s Komisí uvedou do 1. června 1992 v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

2. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

3. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

4. Členské státy si vzájemně pomáhají při uplatňování této směrnice a v případě potřeby si vyměňují informace o licencích uznávaných na základě rovnocennosti.

5. Důvěrné informace získané podle této směrnice jsou chráněny profesním tajemstvím.

Článek 8

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 16. prosince 1991.

Za Radu

předsedkyně

H. MAIJ-WEGGEN

PŘÍLOHA

Zvláštní postup ověřování

Zvláštní požadavky za účelem ověření					
Činnost	Licence	Zdravotní způsobilost	Věk	Zkušenosti	Zkoušky způsobilosti (*)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Obchodní letecká doprava provozovaná letadly FAR 25/JAR 25					
a) <i>odpovědný pilot (PIC)</i>	a) ATPL-A	a) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	a) 21-60	a) 1 500 hodin jako PIC na letadle 25/JAR 25	a) Praktické letové zkoušky včetně IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru
b) druhý pilot	b) ATPL-A	b) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	b) 21-60	b) 1 500 hodin na letadle 25/JAR 25	b) Praktické letové zkoušky včetně IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru
2. Obchodní letecká doprava provozovaná jinými letadly než FAR 25/JAR 25					
a) <i>PIC</i>	a) CPL-A(s) IR	a) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	a) 21-60	a) 1 000 hodin jako PIC v obchodní letecké dopravě od získání IR	a) Praktické letové zkoušky včetně IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru
b) druhý pilot	b) CPL-A(s) IR	b) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	b) 21-60	b) 1 000 hodin v obchodní letecké dopravě	b) Praktické letové zkoušky včetně IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<p>3. a) Pracovní lety v letadlech (kromě školicích letů)</p> <p>3. b) Pracovní lety v helikoptérech (kromě školicích letů a operací mimo pevninu)</p>	<p>a) CPL-A</p> <p>b) CPL-H</p>	<p>a) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení</p> <p>b) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení</p>	<p>a) 21-60</p> <p>b) 21-60</p>	<p>a) 700 hodin jako PIC na konvenčních letadlech včetně 200 hodin takových pracovních letů, pro které se žádá o licenci, z toho 50 hodin během posledních 12 měsíců</p> <p>b) 700 hodin jako PIC na helikoptérech včetně 200 hodin takových pracovních letů, pro které se žádá o licenci, z toho 50 hodin během posledních 12 měsíců</p>	<p>a) Praktické letové zkoušky ze zamýšlené činnosti</p> <p>b) Praktické letové zkoušky ze zamýšlené činnosti</p>
<p>4. Obchodní letecká doprava nebo operace v helikoptéře mimo pevninu</p> <p>a) PIC</p> <p>b) druhý pilot</p>	<p>a) ATPL-H (s IR v případě potřeby IFR letů)</p> <p>b) CPL-H (s IR v případě potřeby IFR letů)</p>	<p>a) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení</p> <p>b) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení</p>	<p>a) 21-60</p> <p>b) 21-60</p>	<p>a) 1 500 hodin jako PIC takových letů, pro které se žádá o ověření. Pokud se žádá též pro IR lety, rovněž 500 hodin letů od získání IR</p> <p>b) 1 500 hodin takových letů, pro které se žádá o ověření. Pokud se žádá též pro IR lety, rovněž 500 hodin letů od získání IR</p>	<p>a) Praktické letové zkoušky včetně případných IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru</p> <p>b) Praktické letové zkoušky včetně případných IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru</p>

IR = Instrument rating.

(*) Konvenčními letadly se rozumí letadla jiná,

než letadla certifikovaná podle JAR 25 a ultralehká letadla.