

## II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

## CONSEJO

## DIRECTIVA DEL CONSEJO

de 16 de diciembre de 1991

sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil

(91/670/CEE)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que la existencia en número suficiente de personal técnico de vuelo debidamente cualificado y en posesión de las licencias pertinentes resulta imprescindible para un funcionamiento correcto y seguro de los servicios de transporte aéreo;

Considerando además que la realización del mercado interior para finales de 1992 requiere la existencia de un sistema eficaz de transporte aéreo que facilite la movilidad de personas dentro de la Comunidad;

Considerando que el transporte aéreo es un sector altamente dinámico, en rápida expansión y de un particular carácter internacional; que el equilibrio entre oferta y demanda de personal se puede mantener más eficazmente a nivel comunitario que nacional;

Considerando, por ello, que es fundamental ampliar la política común de transportes en el ámbito de la aviación civil para facilitar la movilidad del personal técnico de vuelo dentro de la Comunidad;

Considerando que los requisitos para la obtención de licencias de personal técnico de vuelo varían entre los Estados miembros;

Considerando que, por el momento, las habilitaciones necesarias para la obtención de licencias aún no están establecidas a nivel comunitario; que, por lo tanto, los Estados miembros conservan la posibilidad de fijar el nivel de habilitación necesario a efectos de garantizar la seguridad de los servicios facilitados por las aeronaves matriculadas dentro de su territorio; que los Estados miembros no deben, sin infringir sus obligaciones dimanantes del Tratado, exigir que un nacional de otro Estado miembro obtenga dichas habilitaciones, que, en general, se determinan únicamente en función de sus propios sistemas nacionales de formación, mientras que la persona interesada ya ha adquirido dichas habilitaciones en otro Estado miembro;

Considerando que es conveniente establecer un procedimiento comunitario de aceptación de licencias y habilitaciones del personal técnico de vuelo con el fin de facilitar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado y garantizar la movilidad de dicho personal;

<sup>(1)</sup> DO nº C 10 de 16. 1. 1990, p. 12, y DO nº C 175 de 6. 7. 1991, p. 14.

<sup>(2)</sup> DO nº C 284 de 12. 11. 1990, p. 198.

<sup>(3)</sup> DO nº C 124 de 21. 5. 1990, p. 18.

Considerando que, en lo que a pilotos se refiere, puede ya establecerse en todos Estados miembros el reconocimiento de licencias;

Considerando que, si para obtener la autorización de pilotar una aeronave matriculada en un Estado miembro distinto de aquel en el que hayan obtenido su título los pilotos profesionales deben superar pruebas adicionales, resulta conveniente que se les ofrezca lo antes posible la posibilidad de realizar las pruebas en cuestión;

Considerando que las posibilidades de formación no siempre están en todos los Estados miembros a la altura de la demanda y que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Tratado, los Estados miembros deberán admitir a los nacionales de otros Estados miembros a sus centros de formación públicos y privados y a los exámenes de aptitud profesional, sin practicar discriminaciones;

Considerando que, para lograr el reconocimiento completo y recíproco de las licencias, el Consejo adoptará, teniendo en cuenta la marcha de los trabajos de las organizaciones internacionales, antes del 1 de enero de 1993, a propuesta de la Comisión que deberá presentarse antes del 1 de julio de 1992, medidas que establezcan requisitos armonizados en materia de licencias y programas de formación, y que todos los Estados miembros reconocerán cualquier licencia que responda a dichos requisitos,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

La presente Directiva se aplicará a los procedimientos de aceptación recíproca de licencias expedidas por los Estados miembros al personal técnico de vuelo de la aviación civil.

#### Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «licencia»: todo documento válido, expedido por un Estado miembro, por el que se autoriza a su titular a ejercer funciones a bordo de una aeronave civil matriculada en un Estado miembro, en calidad de personal técnico de vuelo. Esta definición incluye también las habilitaciones asociadas a dicho documento;
- b) «habilitación»: la anotación que figure en una licencia, o que sea objeto de documento asociado, y que establezca condiciones especiales, atribuciones o limitaciones referentes a la licencia;
- c) «aceptación de licencias»: cualquier forma de reconocimiento o convalidación por un Estado miembro de una licencia expedida por otro Estado miembro, así como de las atribuciones y anotaciones asociadas. La aceptación, que podrá llevarse a cabo a través de la expedición de una licencia nacional, no deberá ser de una duración que sobrepase el período de validez de la licencia de origen;
- d) «reconocimiento»: el permiso para utilizar en una aeronave matriculada en un Estado miembro una licencia expedida en otro Estado miembro, de conformidad con sus atribuciones;
- e) «convalidación»: la declaración expresa hecha por un estado miembro según la cual una licencia expedida en otro Estado miembro puede utilizarse como una licencia expedida por él mismo;
- f) «personal técnico de vuelo»: toda persona que posea una licencia y esté encargada de ejercer funciones esenciales para la conducción de la aeronave durante el tiempo de vuelo. Esta definición se aplicará a los pilotos, navegantes y mecánicos de a bordo.

#### Artículo 3

1. Los Estados miembros deberán aceptar, sin retrasos injustificados ni pruebas adicionales, cualquier licencia expedida por otro Estado miembro, así como todas las atribuciones y anotaciones asociadas.

2. Cualquier titular de una licencia de piloto privado expedida por un Estado miembro está autorizado a pilotar aeronaves matriculadas en otro Estado miembro. Este reconocimiento se limitará al ejercicio de las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de las habilitaciones asociadas para vuelos visuales efectuados únicamente de día y en aeronaves certificadas para un solo piloto.

#### Artículo 4

1. El apartado 1 del artículo 3 se aplicará en caso de que una licencia, expedida por un Estado miembro y cuya aceptación se solicite a otro Estado miembro, se base en requisitos equivalentes a los del Estado miembro de acogida. A fin de permitir a las administraciones competentes evaluar la equivalencia de las licencias expedidas por los demás Estados miembros, la Comisión establecerá, y transmitirá a todos los Estados miembros, antes del 1 de enero de 1992, una comparación de los requisitos exigidos en cada Estado miembro para la expedición de las licencias que se refieran a las mismas funciones.

2. a) Cualquier Estado miembro podrá solicitar a la Comisión un dictamen relativo a la equivalencia de una licencia que le sea presentada para su aceptación dentro de un plazo de tres semanas a partir de la recepción de dicha solicitud.

b) La Comisión deberá emitir su dictamen en un plazo de dos meses. El Estado miembro dispondrá entonces de un mes para responder al aspirante.

c) Si el Estado miembro no solicitase el dictamen de la Comisión, estará obligado a dar una respuesta al candidato en un plazo de tres meses.

- d) Los plazos fijados en las letras a), b) y c) se aplicarán a partir del momento en que se disponga de todos los datos necesarios.

3. Si, tras examinar una licencia el Estado miembro al que ha sido sometida para su aceptación, subsistieren dudas razonablemente fundadas en cuanto a la equivalencia de la licencia en cuestión, dicho Estado miembro podrá considerar, no obstante los principios establecidos en el apartado 1 del artículo 3, que son necesarios requisitos y/o pruebas complementarias para permitir la aceptación de la licencia. Se informará de ello por escrito al titular de la licencia, así como al Estado miembro que la haya expedido y a la Comisión. El Estado miembro de acogida ante el cual presente la licencia para su aceptación deberá ofrecer al titular de la misma la posibilidad de realizar una prueba complementaria, lo antes posible y, en cualquier caso, sin discriminación por razón de la nacionalidad.

4. Cuando el solicitante haya satisfecho los requisitos y/o pruebas complementarias contemplados en el apartado 3, el Estado miembro interesado deberá aceptar de inmediato la licencia en cuestión.

5. Sin embargo, por lo que respecta a las licencias de piloto y no obstante lo dispuesto en los apartados 1 a 4, los Estados miembros aceptarán toda licencia expedida con arreglo a los requisitos del Anexo 1 del Convenio de Chicago, cuando su titular haya satisfecho los requisitos especiales de convalidación que establece el Anexo de la presente Directiva.

#### *Artículo 5*

Los Estados miembros deberán garantizar que los nacionales de otros Estados miembros sean admitidos en los centros de formación públicos y privados y a los exámenes y procedimientos nacionales para la obtención de las licencias en las mismas condiciones que sus propios nacionales.

#### *Artículo 6*

Cuando un Estado miembro expida una licencia con base en otra licencia, o elemento constitutivo de una licencia, expedida por un país tercero, deberá dejarse constancia de ello en la misma. Los demás Estados miembros no estarán obligados a aceptar dicha licencia o elemento constitutivo de licencia.

#### *Artículo 7*

1. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva antes del 1 de junio de 1992. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones de derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

4. Los Estados miembros se asistirán mutuamente en la aplicación de la presente Directiva y, si fuese necesario, intercambiarán la información relativa a las licencias que hayan aceptado por equivalencia.

5. Los datos de carácter confidencial que se obtengan en aplicación de la presente Directiva estarán protegidos por el secreto profesional.

#### *Artículo 8*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 16 de diciembre de 1991.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

H. MAIJ WEGGEN

ANEXO

Procedimiento especial de convalidación

		Requisitos especiales de convalidación					
Función	Licencia	Requisitos médicos	Edad	Experiencia	Pruebas de aptitud: (*)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)		
1. Transporte aéreo comercial efectuado en aviones certificados FAR 25/JAR 25					Pruebas de aptitud: (*) — control de conocimientos sobre los requisitos establecidos por el Estado miembro de acogida relativos al ámbito de aplicación del Anexo 6 del Convenio de Chicago, en una lengua nacional del Estado del que se solicita la convalidación o en inglés, a elección del aspirante; — prueba de vuelo, que comprenda la habilitación de vuelo por instrumentos, en vuelo o simulador (las modalidades de estas pruebas se especifican caso por caso en la columna correspondiente).	(6)	
a) <i>Piloto al mando</i>	a) Piloto de transporte de líneas aéreas	a) Certificado médico de clase 1 sin restricción	a) 21-60	a) 1 500 horas de vuelo como piloto al mando en aviones FAR 25/JAR 25	a) Prueba de vuelo que incluya IFR en vuelo o simulador		
b) <i>Copiloto</i>	b) Piloto de transporte de líneas aéreas	b) Certificado médico de clase 1 sin restricción	b) 21-60	b) 1 500 horas de vuelo en aviones FAR 25/JAR 25	b) Prueba de vuelo que incluya IFR en vuelo o simulador		
2. Transporte aéreo comercial efectuado en aviones no certificados como FAR 25/JAR 25							
a) <i>Piloto al mando</i>	a) Piloto comercial (con IFR)	a) Certificado médico de clase 1 sin restricción	a) 21-60	a) 1 000 horas de vuelo en aviones como piloto al mando en transporte aéreo comercial después de obtener la IFR	a) Prueba de vuelo que incluya IFR en vuelo o simulador		
b) <i>Copiloto</i>	b) Piloto comercial (con IFR)	b) Certificado médico de clase 1 sin restricción	b) 21-60	b) 1 000 horas de vuelo en aviones en transporte aéreo comercial	b) Prueba de vuelo que incluya IFR en vuelo o simulador		

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3. a) Ejercicio de funciones aéreas en aviones (excepto vuelo de instrucción)	a) Piloto comercial	a) Certificado médico de clase 1 sin restricción	a) 21-60	a) 700 horas de vuelo como piloto al mando en aviones convencionales, incluidas 200 horas de práctica en las funciones para las que se solicita convalidación; 50 de éstas deberán haber transcurrido en los 12 meses anteriores	a) Vuelo de comprobación (en las funciones de que se trate)
3. b) Ejercicio de funciones aéreas en helicópteros (excepto vuelos de instrucción y operaciones en el mar)	b) Piloto de helicópteros	b) Certificado médico de clase 1 sin restricción	b) 21-60	b) Ídem que lo anterior, pero sustituir «aviones» por «helicópteros»	b) Vuelo de comprobación (en las funciones de que se trate)
4. Transporte aéreo comercial u operaciones con helicópteros en el mar	a) Piloto de helicóptero (IFR si así se exigiera)	a) Certificado médico de clase 1 sin restricción	a) 21-60	a) 1 500 horas de vuelo como piloto al mando en operaciones similares a las de la convalidación solicitada. En caso de que se requiriese la IFR, 500 horas de experiencia de vuelo desde la obtención de la habilitación	a) Prueba de vuelo por instrumentos (en vuelo o simulador)
b) Copiloto	b) Piloto de helicóptero (IFR si así se exigiera)	b) Certificado médico de clase 1 sin restricción	b) 21-60	b) 1 500 horas de vuelo en operaciones similares a las de la convalidación solicitada. En caso de que se requiriese la IFR, 500 horas de experiencia de vuelo desde la obtención de la habilitación	b) Prueba de vuelo por instrumentos (en vuelo o simulador)

IR = Instrument rating

(\*) La posibilidad de someterse al control, a la prueba citados se ofrecerá al candidato lo antes posible.  
«Aviones convencionales» significa aviones distintos de los certificados como JAR 25 y las aeronaves ultraligeras.