

31991L0670

31.12.1991

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 373/21

**NÕUKOGU DIREKTIIV,
16. detsember 1991,
lennunduspersonalile lennunduslubade vastastikuse tunnustamise kohta tsiviillennunduses
(91/670/EMÜ)**

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 84 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust, ⁽²⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ⁽³⁾

ning arvestades, et:

piisava hulga vajalikku erialast ettevalmistust ja lennunduslubasid omavate õhusõiduki meeskonnaliikmete olemasolu on õhuveo-teenuste häireteta ja ohutuks osutamiseks vältimatu;

siseturu väljakujundamine 1992. aasta lõpuks nõuab tõhusa õhustranspordisüsteemi olemasolu isikute liikumise hõlbustamiseks ühenduse piires;

õhutransport on väga dünaamiline ja kiiresti arenev ning eelkõige rahvusvaheline sektor; seetõttu saab lennunduspersonalile nõudmise ja pakkumise vahelist tasakaalu säilitada tõhusamalt pigem ühenduse kui riiklikul tasandil;

seepärast on oluline, et ühist transpordipoliitikat tsiviillennunduses laiendatakse õhusõiduki meeskonnaliikmete liikumise hõlbustamisele ühenduse piires;

eri liikmesriikide nõudmised õhusõiduki meeskonnaliikmete lennunduslubade saamiseks on erinevad;

ühenduses ei ole lennunduslubade saamiseks vajaliku kvalifikatsiooni nõuded praegu sätestatud; seepärast on liikmesriikidel õigus kindlaks määrata selline erialase ettevalmistuse tase, mis tagab nende territooriumil registrisse kantud õhusõidukite poolt pakutavate teenuste ohutuse; asutamislepinguga neile sätestatud kohustusi rikkumata ei või liikmesriigid nõuda, et teise liikmesriigi kodanik omandaks sellise erialase ettevalmistuse, mille nad määravad üldjuhul kindlaks üksnes oma riikliku haridus- ja koolitussüsteemi põhjal, kui asjaomane isik on juba omandanud selle ettevalmistuse muus liikmesriigis;

asutamislepingust tulenevate kohustuste täitmise hõlbustamiseks ja õhusõiduki meeskonnaliikmete liikuvuse tagamiseks tuleks kehtestada ühenduse menetlus nimetatud personalile lennunduslubade ja kvalifikatsiooni tunnustamiseks;

⁽¹⁾ EÜT C 10, 16.1.1990, lk 12 ja EÜT C 175, 6.7.1991, lk 14.

⁽²⁾ EÜT C 284, 12.11.1990, lk 198.

⁽³⁾ EÜT C 124, 21.5.1990, lk 18.

erapiloodi lennundusluba saab juba praegu kõikides liikmesriikides tunnustada;

kui liikmesriigis registrisse kantud õhusõiduki käitamise lubamiseks peavad teises liikmesriigis lennundusloa saanud ametpiloodid tegema lisakatsed, tuleks neile pakkuda nende katsete tegemise võimalust nii kiiresti kui võimalik;

liikmesriikide pakutavad koolitusvõimalused ei vasta alati nõudmisele; asutamislepingu artikli 7 kohaselt peavad liikmesriigid teiste liikmesriikide kodanikke vastu võtma riiklikesse ja erakoolitusasutustesse ning laskma neid kutseeksamile kedagi diskrimineerimata;

lennunduslubade täieliku vastastikuse tunnustamise saavutamiseks võtab nõukogu rahvusvaheliste organisatsioonide edusamme arvestades ning komisjoni enne 1. juulit 1992 esitatud ettepaneku alusel enne 1. jaanuari 1993 vastu meetmed lennunduslube ja koolitusprogramme käsitlevate ühtlustatud nõuete rakendamiseks; iga liikmesriik tunnustab nendele nõuetele vastavaid lennunduslube,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesolevat direktiivi kohaldatakse tsiviillennunduses liikmesriikide poolt väljastatud õhusõiduki meeskonnaliikmete lennunduslubade vastastikuse tunnustamise menetluse suhtes.

Artikkel 2

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *lennundusluba* — liikmesriigi väljastatud kehtiv dokument, mis lubab lennundusloa valdajal täita õhusõiduki meeskonnaliikme ülesandeid liikmesriigis registrisse kantud tsiviilõhusõiduki pardal. Käesolev määratlus hõlmab ka selle dokumendiga seotud pädevusmärkeid;
- b) *pädevusmärged* — lennundusloale või eraldi dokumendile kantud märged, milles täpsustatakse selle lennundusloaga seotud eritingimused, õigused ja piirangud;
- c) *lennunduslubade tunnustamine* — teises liikmesriigis väljastatud lennundusloa ning selle juurde kuuluvate õiguste ja sertifikaatide tunnustamine või valideerimine liikmesriigi poolt. Tunnustamine, mis võib toimuda liikmesriigi oma lennundusloa väljastamise teel, ei tohi kesta kauem kui originaallennundusloa kehtivusaja lõpuni;
- d) *tunnustamine* — luba kasutada ühes liikmesriigis registrisse kantud õhusõidukil teises liikmesriigis välja antud lennundusluba sellega seotud õiguste kohaselt;
- e) *valideerimine* — liikmesriigi otsene avaldus selle kohta, et teises liikmesriigis väljastatud lennundusluba võib kasutada nagu tema enda lennundusluba;
- f) *õhusõiduki meeskonnaliikmed* — lennunduslubasid omav lennunduspersonal, kelle ülesanded on otseselt seotud õhusõiduki käitamisega lennu ajal. See määratlus kehtib pilootide, pardanavigaatorite ja pardamehaanikute suhtes.

Artikkel 3

1. Liikmesriik tunnustab liigse viivituse ja lisakatseteta teise liikmesriigi poolt väljastatud lennundusloa koos sellega seotud õiguste ja tunnistustega.

2. Isikul, kellel on liikmesriigi väljastatud erapiloodi lennundusluba, lubatakse juhtida teises liikmesriigis registrisse kantud õhusõidukit. Selline tunnustamine kehtib üksnes erapiloodi lennundusloas ja sellega seotud õhusõiduki pädevusmärgetes selle valdajale antud õiguse suhtes lennata visuaallennureeglite järgi päeval lennukil, mis on sertifitseeritud lendamiseks ühe piloodiga.

Artikkel 4

1. Artikli 3 lõiget 1 kohaldatakse, kui ühe liikmesriigi väljastatud ja teisele liikmesriigile tunnustamiseks esitatud lennundusluba põhineb vastuvõtva liikmesriigi nõuetega võrdväärsetel nõuetel. Et pädevad asutused saaksid hinnata teise liikmesriigi väljastatud lennunduslubade võrdväärset, koostab komisjon liikmesriikide poolt samade ülesannete täitmiseks väljastatavate lennunduslubade suhtes kohaldatavate nõuete võrdluse ja edastab selle liikmesriikidele enne 1. jaanuari 1992.

2. a) Iga liikmesriik võib küsida komisjoni arvamust talle tunnustamiseks esitatud lennundusloa võrdväärsete kohta kolme nädala jooksul alates taotluse saamisest.

b) Komisjon peab esitama oma arvamuse kahe kuu jooksul. Asjaomasel liikmesriigil on taotlejale vastamiseks üks kuu aega.

c) Kui liikmesriik ei küsi komisjoni arvamust, on ta kohustatud taotlejale vastama kolme kuu jooksul.

d) Punktides a, b ja c nimetatud tähtaegu hakatakse kohaldama, kui on olemas kogu vajalik teave.

3. Kui pärast lennundusloa kontrollimist liikmesriigi poolt, kellele see on tunnustamiseks esitatud, jäävad õigustatud kahtlused asjaomase lennundusloa võrdväarsuse suhtes püsima, võib see liikmesriik olenemata artikli 3 lõikes 1 sätestatud põhimõtetest otsustada, et lennundusloa tunnustamiseks on vajalikud lisanõuded ja/või -katsed. Lennundusloa valdajale, lennundusloa väljastanud liikmesriigile ja komisjonile teatakse sellest kirjalikult. Vastuvõttev liikmesriik, kellele lennundusluba on heakskiitmiseks esitatud, annab lennundusloa valdajale võimaluse läbida täiendavad katsed niipea kui võimalik ilma kodakondsuse alusel diskrimineerimata.

4. Kui taotleja on täitnud lisanõuded ja/või läbinud nõutava(d) lisakatse(d), nagu lõikes 3 on sätestatud, tunnustab asjaomane liikmesriik viivitamata kõnealust lennundusluba.

5. Olenemata eespool nimetatust ja lõigetest 1–4 tunnustab liikmesriik piloodi lennunduslubade osas iga Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt väljastatud lennundusluba, kui loa omanik vastab käesoleva direktiivi lisas sätestatud lubade valideerimise erinõuetele.

Artikkel 5

Liikmesriigid tagavad, et teiste liikmesriikide kodanikke võetakse vastu riiklikesse ja erakoolitusasutustesse ning et neil võimaldatakse teha lennunduslubade saamiseks vajalikke eksameid ja läbida vastavaid menetlusi samadel alustel nende endi kodanikega.

Artikkel 6

Kui liikmesriik annab lennundusloa võrdväarsuse kinnitamiseks välja lennundusloa kolmandas riigis väljastatud lennundusloa ja sellega seotud õiguste ja sertifikaatide alusel, tehakse lennundusloas selle kohta märge. Muud liikmesriigid ei ole kohustatud selliseid lennunduslube tunnustama.

Artikkel 7

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid pärast komisjoniga konsulteerimist 1. juuniks 1992. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

2. Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud siseriiklike õigusnormide teksti.

4. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel ja vahetavad vajaduse korral teavet nende poolt võrdväarsuse põhjal tunnustatud lennunduslubade kohta.

5. Käesoleva direktiivi kohaldamisel saadud konfidentsiaalne teave kuulub ametisaladuse alla.

Artikkel 8

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 16. detsember 1991

Nõukogu nimel

eesistuja

H. MAIJ-WEGGEN

LISA

Lubade valideerimise erimenetlus

Valideerimise erinõuded						
Ülesanne	Lennundusluba	Meditsiinilised nõuded	Vanus	Kogemused	Sobivuskatsed(*)	
1	2	3	4	5	6	
1. Äriline lennutransport FAR 25 ja JAR 25 lennukitel						
a) <i>Kapten</i>	a) ATPL-A	a) 1. klassi meditsiiniserifikaat ilma eranditeta	a) 21–60	a) 1 500 tundi õhusõiduki kaptenina FAR 25/JAR 25 lennukitel	a) kontroll-lend, sh instrumentaalpädevuse kontroll-lend lennukil või simulaatoril	
b) <i>Teine piloot</i>	b) ATPL-A	b) 1. klassi meditsiiniserifikaat ilma eranditeta	b) 21–60	b) 1 500 tundi FAR 25/JAR 25 lennukitel	b) kontroll-lend, sh instrumentaalpädevuse kontroll-lend lennukil või simulaatoril	
2. Äriline lennutransport muudel kui FAR 25 ja JAR 25 lennukitel						
a) <i>Kapten</i>	a) CPL-A (instrumentaallennu pädevusmärkega)	a) 1. klassi meditsiiniserifikaat ilma eranditeta	a) 21–60	a) 1 000 tundi ärilist lennutransporti õhusõiduki kaptenina enne instrumentaallennu pädevuse saamist	a) kontroll-lend, sh instrumentaalpädevuse kontroll-lend lennukil või simulaatoril	
b) <i>Teine piloot</i>	b) CPL-A (instrumentaallennu pädevusmärkega)	b) 1. klassi meditsiiniserifikaat ilma eranditeta	b) 21–60	b) 1 000 tundi ärilist lennutransporti	b) kontroll-lend, sh instrumentaalpädevuse kontroll-lend lennukil või simulaatoril	

1	2	3	4	5	6
3. a) Õhutööd lennukitel (v.a lennukoolitus)	a) CPL-A	a) 1. klassi meditsiiniserifikaat ilma eranditeta	a) 21-60	a) 700 tundi õhusõiduki kaptenina tavalistel lennukitel, sh 200 tundi õhutöid, mille valideerimist taotletakse, sh 50 tundi vastavates ülesannetes viimase 12 kuu jooksul	a) kontroll-lend vastavates ülesannetes
	b) CPL-H	b) 1. klassi meditsiiniserifikaat ilma eranditeta	b) 21-60	b) 700 tundi õhusõiduki kaptenina kopteritel, sh 200 tundi õhutöid, mille valideerimist taotletakse, sh 50 tundi vastavates ülesannetes viimase 12 kuu jooksul	b) kontroll-lend vastavates ülesannetes
4. Äriline lennutranspordivõi lennud kopteritel mere kohal	a) ATPL-H (instrumentaalpädevusega, kui nõutakse instrumentaallende)	a) 1. klassi meditsiiniserifikaat ilma eranditeta	a) 21-60	a) 1 500 tundi õhusõiduki kaptenina lendudel, mille valideerimist taotletakse. 500 tundi lennukogemust enne instrumentaallennu pädevuse saamist, kui nõutakse instrumentaallendu	a) kontroll-lend, sh vajaduse korral instrumentaalpädevuse kontroll-lend lennukil või simulaatoril
	b) ATPL-H (instrumentaalpädevusega, kui nõutakse instrumentaallende)	b) 1. klassi meditsiiniserifikaat ilma eranditeta	b) 21-60	b) 1 500 tundi lendudel, mille valideerimist taotletakse. 500 tundi lennukogemust enne instrumentaallennu pädevuse saamist, kui nõutakse instrumentaallendu	b) kontroll-lend, sh vajaduse korral instrumentaalpädevuse kontroll-lend lennukil või simulaatoril

(*) Taotlejale tuleb anda võimalus läbida eespool nimetatud kontroll ja sooritada katse nii kiiresti kui võimalik. Tavalisteks lennukiteks loetakse muid kui JAR 25 alusel sertifitseeritud lennukiteid ja ülalnimetatuid.

IR = instrumentaallend.