

II

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 16 décembre 1991

sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

(91/670/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant que, pour assurer le bon fonctionnement et la sécurité des services de transports aériens, il est indispensable que le personnel navigant technique disposant des qualifications et des licences nécessaires soit disponible en nombre suffisant;

considérant également que la réalisation du marché intérieur pour la fin de 1992 exige l'existence d'un système de transport aérien efficace afin de faciliter la mobilité des personnes dans la Communauté;

considérant que le secteur des transports aériens est un secteur très dynamique qui connaît un développement rapide et qu'il présente un caractère international particulièrement marqué; que l'équilibre entre l'offre et la demande de personnel peut être maintenu plus efficacement au niveau communautaire qu'au niveau national;

⁽¹⁾ JO n° C 10 du 16.1. 1990, p. 12.

JO n° C 175 du 6.7. 1991, p. 14.

⁽²⁾ JO n° C 284 du 12.11. 1990, p. 198.

⁽³⁾ JO n° C 124 du 21.5. 1990, p. 18.

considérant qu'il est, dès lors, essentiel que la politique commune des transports dans le domaine de l'aviation civile soit étendue de manière à faciliter la mobilité du personnel navigant technique dans la Communauté;

considérant que les exigences pour l'obtention des licences du personnel navigant technique diffèrent d'un État membre à l'autre;

considérant que les qualifications nécessaires à l'obtention d'une licence ne sont pas encore fixées au niveau communautaire; que les États membres conservent, dès lors, la possibilité de fixer le niveau de ces qualifications, avec l'objectif d'assurer la sécurité des services fournis par les aéronefs immatriculés sur leur territoire; que, sous peine de ne pas respecter les obligations qui leur incombent aux termes du traité, les États membres ne doivent pas exiger qu'un ressortissant d'un autre État membre obtienne ces qualifications, qu'ils fixent généralement en se référant uniquement à leurs propres systèmes nationaux de formation, alors que ce ressortissant a déjà acquis ces qualifications dans un autre État membre;

considérant que, pour favoriser le respect des obligations découlant du traité et pour assurer la mobilité du personnel navigant technique, il convient d'instaurer une procédure communautaire d'acceptation des licences et des qualifications de ce personnel;

considérant que la reconnaissance des licences de pilote privé peut déjà être établie dans tous les États membres;

considérant que, si pour obtenir l'autorisation de piloter un aéronef immatriculé dans un État membre autre que l'État où ils ont obtenu leur licence, les pilotes professionnels doivent être soumis à des épreuves complémentaires, il convient que la possibilité de subir les épreuves en question leur soit offerte le plus tôt possible;

considérant que les possibilités de formation offertes dans les États membres ne sont pas toujours en rapport avec la demande, et que, en conformité avec l'article 7 du traité, les États membres doivent admettre les ressortissants d'autres États membres aux centres publics et privés de formation et aux examens d'aptitude professionnelle sur des bases non discriminatoires;

considérant que pour assurer la complète reconnaissance mutuelle des licences, le Conseil adoptera, en tenant compte de l'état d'avancement des travaux des organisations internationales, avant le 1^{er} janvier 1993, sur proposition de la Commission à présenter avant le 1^{er} juillet 1992, les mesures établissant des exigences harmonisées en matière de licences et de programmes de formation, et que tout État membre reconnaîtra toute licence qui répondra à ces exigences,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENT DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive s'applique aux procédures d'acceptation mutuelle des licences délivrées par les États membres au personnel navigant technique de l'aviation civile.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) *licence*: tout titre valide, délivré par un État membre, qui autorise son titulaire à exercer des fonctions à bord d'un aéronef civil immatriculé dans un État membre, en qualité de personnel navigant technique. Cette définition s'applique également aux qualifications attachées à ce titre;
- b) *qualification*: la mention qui figure sur la licence, ou qui fait l'objet d'un document distinct, et qui précise les conditions particulières, les privilèges ou les restrictions dont est assortie cette licence;
- c) *acceptation de licence*: toute forme de reconnaissance ou de validation par un État membre d'une licence délivrée par un autre État membre, ainsi que des privilèges et attestations qui y sont attachés. L'acceptation, qui peut prendre la forme de la délivrance d'une licence nationale, ne doit pas avoir une durée dépassant la période de validité de la licence d'origine;
- d) *reconnaissance*: l'autorisation d'utiliser sur un aéronef immatriculé dans un État membre une licence délivrée dans un autre État membre, conformément aux privilèges qui y sont attachés;
- e) *validation*: la déclaration expresse faite par un État membre selon laquelle une licence délivrée par un autre État membre peut être utilisée au même titre qu'une licence délivrée par lui-même;
- f) *personnel navigant technique*: toute personne détentrice d'une licence et qui est chargée d'exercer des fonctions essentielles à la conduite de l'aéronef pendant le temps de vol. Cette définition s'applique aux pilotes, navigateurs et mécaniciens navigants.

Article 3

1. Un État membre accepte sans retard injustifié, ni épreuve complémentaire, toute licence délivrée par un autre État membre, ainsi que tous les privilèges et attestations qui y sont attachés.

2. Toute personne détentrice d'une licence de pilote privé délivrée par un État membre est autorisée à piloter des aéronefs immatriculés dans un autre État membre. Cette reconnaissance se limite à l'exercice des privilèges accordés au titulaire d'une licence de pilote privé et des qualifications connexes pour les vols à vue effectués uniquement de jour dans des aéronefs certifiés avec un équipage composé d'un seul pilote.

Article 4

1. L'article 3 paragraphe 1 s'applique lorsqu'une licence, délivrée par un État membre et soumise à un autre État membre pour acceptation, est fondée sur des exigences équivalentes à celles de l'État membre d'accueil. Afin de permettre aux administrations compétentes d'évaluer l'équivalence des licences délivrées par les autres États membres, la Commission établit, et transmet à tous les États membres avant le 1^{er} janvier 1992, une comparaison des exigences appliquées dans chaque État membre pour la délivrance des licences qui concernent les mêmes fonctions.

2. a) Tout État membre peut demander à la Commission un avis portant sur l'équivalence d'une licence, qui lui est soumise pour acceptation, dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la demande.

b) La Commission doit rendre son avis dans un délai de deux mois. L'État membre dispose ensuite d'un mois pour donner une réponse au candidat.

c) Si l'État membre ne demande pas l'avis de la Commission, il sera tenu de donner une réponse au candidat dans un délai de trois mois.

- d) Les délais visés aux points a), b) et c) s'appliquent à partir du moment où tous les renseignements nécessaires sont disponibles.

3. Si, après l'examen d'une licence par l'État membre auquel celle-ci est soumise pour acceptation, des doutes raisonnablement fondés subsistent quant à l'équivalence de la licence en question, cet État membre peut, par dérogation aux principes établis à l'article 3 paragraphe 1, considérer que des exigences et/ou épreuves complémentaires sont nécessaires pour permettre l'acceptation de la licence. Le titulaire de la licence, ainsi que l'État membre ayant délivré la licence et la Commission, en sont informés par écrit. La possibilité de subir une épreuve complémentaire doit être offerte au titulaire de la licence par l'État membre d'accueil auquel la licence est soumise pour acceptation le plus tôt possible, et, en tout état de cause, sans discrimination basée sur la nationalité.

4. Lorsque le candidat a satisfait aux exigences et/ou épreuves complémentaires, visées au paragraphe 3, l'État membre concerné accepte immédiatement la licence en question.

5. Néanmoins, en ce qui concerne les licences de pilote et nonobstant les paragraphes 1 à 4, un État membre accepte toute licence délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, lorsque son titulaire a satisfait aux exigences spéciales de validation prévues à l'annexe de la présente directive.

Article 5

Les États membres s'assurent que les ressortissants des autres États membres sont admis dans leurs établissements de formation publics et privés ainsi qu'à leurs examens nationaux et aux procédures pour l'obtention des licences sur les mêmes bases que celles qui s'appliquent à leurs propres ressortissants.

Article 6

Lorsqu'un État membre délivre une licence sur la base d'une licence, ou d'un élément constitutif d'une licence, délivrée par un pays tiers, mention en est faite sur la licence. Les autres États membres ne sont pas obligés d'accepter une telle licence ou élément constitutif de licence.

Article 7

1. Les États membres, après consultation de la Commission, mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} juin 1992. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

4. Les États membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive et échangent, en cas de besoin, les informations sur les licences qu'ils ont acceptées par équivalence.

5. Les données à caractère confidentiel obtenues en application de la présente directive sont couvertes par le secret professionnel.

Article 8

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 1991.

Par le Conseil

Le président

H. MAIJ-WEGGEN

ANNEXE
Procédure spéciale de validation

Fonction	Exigences spéciales de validation					Épreuves d'aptitude (*): — contrôle de connaissances portant sur les exigences édictées par l'État membre d'accueil relevant du champ d'application de l'annexe 6 de la convention de Chicago dans une langue nationale de l'État appelé à valider, ou en anglais, selon le choix du candidat — épreuve de vol, y compris de la qualification de vol aux instruments, en vol ou sur simulateur (les modalités de ces épreuves sont spécifiées cas par cas dans la colonne ci-dessous)
	Licence	Exigences médicales	Âge	Expérience	(6)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
1. Transport aérien commercial effectué à l'aide d'avions certifiés FAR/25 JAR/25 a) <i>Commandant de bord</i> b) <i>Copilote</i>	a) Licence de pilote de ligne d'avion b) Licence de pilote de ligne d'avion	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60 b) 21-60	a) 1 500 h de vol sur avions FAR/25 JAR/25 en tant que commandant de bord b) 1 500 h de vol sur avions FAR/25 JAR/25	a) Épreuve de vol avec épreuve de qualification de vol aux instruments en vol ou sur simulateur b) Épreuve de vol avec épreuve de qualification de vol aux instruments en vol ou sur simulateur	
2. Transport aérien commercial effectué à l'aide d'avions non certifiés FAR/25 a) <i>Commandant de bord</i> b) <i>Copilote</i>	a) Licence de pilote professionnel d'avion (avec qualification de vol aux instruments) b) Licence de pilote professionnel d'avion (avec qualification de vol aux instruments)	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60 b) 21-60	a) 1 000 h de vol sur avions en tant que commandant de bord dans les transports commerciaux depuis l'obtention de la qualification de vol aux instruments b) 1 000 h de vol sur avions dans les transports aériens commerciaux	a) Épreuve de vol avec épreuve de qualification de vol aux instruments en vol ou sur simulateur b) Épreuve de vol avec épreuve de qualification de vol aux instruments en vol ou sur simulateur	

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<p>3. a) Travail aérien effectué à l'aide d'avions (sauf vol d'instruction)</p> <p>3. b) Travail aérien effectué à l'aide d'hélicoptères (sauf vols d'instruction et opérations au large)</p>	<p>a) Licence de pilote professionnel d'avion</p> <p>b) Licence de pilote professionnel d'hélicoptère</p>	<p>a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction</p> <p>b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction</p>	<p>a) 21-60</p> <p>b) 21-60</p>	<p>a) 700 h de vol en tant que commandant de bord sur avions conventionnels, comprenant 200 h de pratique des travaux aériens pour lesquels la validation est demandée, dont 50 h accomplies durant les 12 derniers mois</p> <p>b) 700 h de vol en tant que commandant de bord sur hélicoptères conventionnels, comprenant 200 h de pratique des travaux aériens pour lesquels la validation est demandée, dont 50 h accomplies durant les 12 derniers mois</p>	<p>a) Vérification en vol (dans la fonction)</p> <p>b) Vérification en vol (dans la fonction)</p>
<p>4. Transport aérien commercial ou opérations au large effectués en hélicoptère</p> <p>a) <i>Commandant de bord</i></p> <p>b) <i>Copilote</i></p>	<p>a) Licence de pilote de ligne d'hélicoptère (avec qualification de vol aux instruments, si requis)</p> <p>b) Licence de pilote professionnel d'hélicoptère (avec qualification de vol aux instruments, si requis)</p>	<p>a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction</p> <p>b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction</p>	<p>a) 21-60</p> <p>a) 21-60</p>	<p>a) 1 500 h de vol en tant que commandant de bord pour le type d'activité à valider. Si qualification de vol aux instruments requise, avoir acquis une expérience de 500 h depuis l'obtention de la qualification</p> <p>b) 1 500 h de vol dans le type d'activité à valider. Si qualification de vol aux instruments requise, avoir acquis une expérience de 500 h depuis l'obtention de la qualification</p>	<p>a) Test de vol aux instruments (en vol ou sur simulateur)</p> <p>a) Test de vol aux instruments (en vol ou sur simulateur)</p>

(*) La possibilité de subir le contrôle et l'épreuve mentionnés ci-dessus est offerte au candidat le plus tôt possible. Par avion conventionnel, il y a lieu d'entendre les avions autres que ceux certifiés JAR/25 et les aéronefs ultra-légers.