

31991L0670

31.12.1991.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 373/21

DIREKTIVA VIJEĆA**od 16. prosinca 1991.****o uzajamnom priznavanju licencijskih osoblja za obavljanje funkcija u civilnom zrakoplovstvu**

(91/670/EEZ)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

budući da je stoga neophodno proširenje zajedničke prometne politike u području civilnoga zrakoplovstva s ciljem olakšanja kretanja osoblja pilotske kabine unutar Zajednice;

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov članak 84. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

budući da se uvjeti za licencije osoblja pilotske kabine razlikuju među državama članicama;

uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta ⁽²⁾,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnoga odbora ⁽³⁾,

budući da kvalifikacije potrebne za licencije još uvijek nisu određene od strane Zajednice; budući da stoga države članice zadržavaju pravo utvrđivanja razine takvih kvalifikacija u svrhu jamčenja sigurnosti usluga koje pruža zrakoplov registriran na njihovom državnom području; budući da navedene kvalifikacije, bez povrede obveza određenih Ugovorom, ne moraju biti jednake nacionalnim kvalifikacijama države članice koje su određene isključivo na temelju njihovog vlastitog sustava izobrazbe i obuke, kada je osoba o kojoj je riječ već stekla te kvalifikacije u drugoj državi članici;

budući da je postojanje dovoljnog broja osoblja pilotske kabine koji imaju potrebne kvalifikacije i licencije neophodno za sigurno obavljanje usluga zračnoga prijevoza;

budući da uspostavljanje unutarnjeg tržišta do kraja 1992. zahtijeva postojanje učinkovitog sustava zračnog prometa kako bi se olakšalo kretanje osoba unutar Zajednice;

budući da u svrhu olakšavanja udovoljavanja uvjetima Ugovora i jamčenja kretanja osoblja pilotske kabine treba uvesti postupak Zajednice za prihvaćanje licencijskih i kvalifikacija takvoga osoblja;

budući da je zračni promet dinamički sektor izrazito međunarodnog karaktera koji se razvija velikom brzinom; budući da se, stoga, ravnoteža između ponude i potražnje osoblja može održavati uspješnije unutar Zajednice nego na nacionalnoj razini;

budući da je priznavanje privatnih pilotskih licencijskih već moglo biti utemeljeno u svim državama članicama;

⁽¹⁾ SL C 10, 16.1.1990., str. 12.; i SL C 175, 6.7.1991., str. 14.⁽²⁾ SL C 284, 12.11.1990., str. 198.⁽³⁾ SL C 124, 21.5.1990., str. 18.

budući da u svrhu ovlaštenja upravljanja zrakoplovom koji je registriran u državi članici koja nije ista država u kojoj je licencija izdana, profesionalni piloti moraju biti podvrgnuti dodatnim provjerama i treba im se pružiti mogućnost pristupanja provjerama što je prije moguće;

budući da opremljeni prostori za obučavanje koji se nalaze u državama članicama nisu uvijek primjereni potrebama; budući da u skladu s člankom 7. Ugovora, države članice moraju priznati nacionalne svjedodžbe drugih država članica u javnim i privatnim obrazovnim ustanovama i pri profesionalnim ispitima koji moraju biti temeljeni na nediskriminirajućoj osnovi;

budući da će, s ciljem postizanja potpunog međusobnog priznavanja licencija, Vijeće prihvatiti mjere za usklađivanje uvjeta u vezi s licencijama i programima obuke uzimajući u obzir napredak koji je postignut postupcima međunarodnih organizacija prije 1. siječnja 1993., na prijedlog Komisije utvrđenog prije 1. srpnja 1992.; budući da će svaka država članica priznati svaku licenciju koja udovoljava ovim uvjetima,

DONIJELO JE SLJEDEĆU DIREKTIVU:

Članak 1.

Ova se Direktiva primjenjuje na postupke međusobnoga prihvatanja licencija koje su države članice izdale za osoblje pilotske kabine civilnoga zrakoplovstva.

Članak 2.

Za potrebe ove Direktive

- (a) *licencija* znači svaki valjani dokument koji je izdala država članica i koji ovlašćuje vlasnika da obavlja funkcije kao član osoblja pilotske kabine u civilnom zrakoplovu koji je registriran u državi članici. Ova definicija također uključuje i ovlaštenja koja su u vezi s dokumentom;
- (b) *ovlaštenje* znači izjava sadržana u licenciji, ili na zasebnome dokumentu, koja navodi posebne uvjete, povlastice ili ograničenja koji se odnose na licenciju;
- (c) *prihvatanje licencije* znači svi postupci priznavanja ili validacije od strane države članice licencije koju je izdala druga država članica zajedno s povlasticama i potvrdama koje se odnose na licenciju. Prihvatanje, koje može stupiti na snagu samim izdavanjem vlastite licencije od strane države članice, ne smije prelaziti rok valjanosti izvorne licencije;

(d) *priznavanje* znači ovlaštenje korištenja licencije koju je izdala jedna država članica pri upravljanju zrakoplova registriranog u drugoj državi članici, u skladu s povlasticama koje se na licenciju odnose;

(e) *validacija* znači posebna izjava države članice da se licencija izdana od strane druge države članice može koristiti kao njena vlastita licencija;

(f) *osoblje pilotske kabine* znači osoblje koje posjeduje licenciju i kojemu su dodijeljene dužnosti neophodne za upravljanje zrakoplovom tijekom leta. Ova se definicija odnosi na pilote, navigatore leta i zrakoplovne inženjere.

Članak 3.

1. Država članica mora prihvatiti, bez neopravdanog odgađanja ili dodatnih provjera, svaku licenciju koju je izdala druga država članica zajedno sa povlasticama i potvrdama koje se na tu licenciju odnose.

2. Svaka osoba koja posjeduje privatnu pilotsku licenciju koju je izdala država članica mora imati dopuštenje upravljati zrakoplovom registriranim u drugoj državi članici. Ovo priznavanje se odnosi samo na korištenje povlastica vlasnika privatne pilotske licencije i s njom povezanih ovlaštenja zrakoplova pod vizualnim pravilima leta (VFR) po danu u zrakoplovu koji ima potvrdu za jednopilotske operacije.

Članak 4.

1. Članak 3. stavak 1. se primjenjuje u slučaju kada je licencija, izdana od strane države članice i predana drugoj državi članici na prihvatanje, utemeljena na uvjetima koji su jednakovrijedni onima u državi članici domaćinu. Kako bi se ovlaštenim tijelima pružila mogućnost procjene jednakovrijednosti licencija izdanih od strane drugih država članica, Komisija mora provesti usporedbu uvjeta koji važe u svakoj državi članici za izdavanje licencija za iste funkcije i prosljediti je svim državama članicama prije 1. siječnja 1992.

2. (a) Svaka država članica može od Komisije tražiti mišljenje o jednakovrijednosti licencije koja mu je predana na prihvatanje, u roku od tri tjedna nakon primitka zahtjeva.

(b) Komisija mora dostaviti svoje mišljenje u roku od dva mjeseca. Nakon toga, dotična država članica ima mjesec dana za odgovor podnositelju zahtjeva.

(c) Ako država članica ne traži mišljenje Komisije, ona je obvezna dostaviti odgovor podnositelju zahtjeva u roku od tri mjeseca.

- (d) Rokovi navedeni u točkama (a), (b) i (c) počinju teći kada sve potrebne informacije budu dostupne.

3. Ako nakon ispitivanja licencije od strane države članice, kojoj je predana na prihvaćanje, postoji razumljiva sumnja u vezi s jednakovrijednosti licencije o kojoj je riječ, ta država članica može zaključiti da su, unatoč načelima utvrđenim u članku 3. stavku 1., neophodni dodatni uvjeti i/ili provjere kako bi licencija mogla biti prihvaćena. Imatelj licencije, država članica koja je izdala licenciju i Komisija moraju biti obaviješteni u pisanom obliku. Država članica domaćin kojoj je licencija predana na odobrenje mora što je prije moguće pružiti mogućnost pristupanja dodatnoj provjeri imatelju licencije i to bez ikakve diskriminacije u pogledu nacionalnosti.

4. Kada je podnositelj zahtjeva udovoljio dodatnim uvjetima i/ili je prošao na potrebnim provjerama kao što je određeno u stavku 3., država članica o kojoj je riječ mora odmah prihvatiti predmetnu licenciju.

5. Unatoč gore navedenom, s obzirom na pilotske licencije i unatoč stavcima 1. do 4., država članica mora prihvatiti svaku licenciju koja je izdana u skladu s uvjetima Priloga 1. Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu ako vlasnik udovoljava posebnim uvjetima za validaciju utvrđenima u Prilogu ovoj Direktivi.

Članak 5.

Države članice osiguravaju da državljani drugih država članica budu prihvaćeni u javnim i privatnim ustanovama za osposobljavanje, kao i pri ispitivanjima i postupcima za dobivanje licencija, na isti način koji važi za državljane te države članice.

Članak 6.

Kada država članica, na temelju jednakovrijednosti, izdaje licenciju na temelju licencije koju je izdala treća zemlja zajedno s povlasticama i potvrdama koje uz nju idu, to se mora navesti u licenciji. Druge države članice nemaju obvezu prihvatiti takvu licenciju.

Članak 7.

1. Nakon savjetovanja s Komisijom, države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom prije 1. lipnja 1992. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

2. Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

3. Države članice Komisiji dostavljaju tekst odredaba nacionalnoga prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

4. Države članice pomažu jedna drugoj pri provedbi ove Direktive te, ako se ukaže potreba, razmjenjuju informacije o licencijama koje su prihvatile na temelju jednakovrijednosti.

5. Povjerljive informacije dobivene u skladu s ovom Direktivom su obuhvaćene obvezom čuvanja profesionalne tajne.

Članak 8.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. prosinca 1991.

Za Vijeće
Predsjednica

H. MAIJ-WEGGEN

Posebni postupak potvrde

Uloga	Posebni zahtjevi za validaciju				
	Licencija	Zdravstveni	Starost	Iskustvo	Testovi osposobljenosti (*) — provjera poznavanja zahtjeva propisanih od strane države članice domaćina u području primjene Priloga 6 Čikaškoj konvenciji na službenom jeziku države validacije ili na engleskom, ovisno o odabiru podnositelja zahtjeva, — test letenja, koji uključuje instrumentalno letenje (IR), u letu ili na simulatoru (detalji testova su određeni za svaki pojedini slučaj u donjem stupcu)
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1. Komercijalni zračni prijevoz u zrakoplovima FAR 25/JAR 25					
(a) zapovjednik zrakoplova	(a) ATPL-A	(a) zdravstvena svjedodžba kategorije 1, bez ograničenja	(a) od 21 do 60	(a) 1500 sati kao zapovjednik FAR 25/JAR 25 zrakoplova	(a) test letenja, uključujući i IR test u letu ili na simulatoru
(b) koptilot	(b) ATPL-A	(b) zdravstvena svjedodžba kategorije 1, bez ograničenja	(b) od 21 do 60	(b) 1500 sati na FAR 25/JAR 25 zrakoplovima	(b) test letenja, uključujući i IR test u letu ili na simulatoru
2. Komercijalni zračni prijevoz u zrakoplovima osim FAR 25/JAR 25					
(a) zapovjednik zrakoplova	(a) CPL-A (s IR)	(a) zdravstvena svjedodžba kategorije 1, bez ograničenja	(a) od 21 do 60	(a) 1000 sati kao zapovjednik u komercijalnom zračnom prijevozu od stjecanja IR	(a) test letenja uključujući i IR test u letu ili na simulatoru
(b) koptilot	(b) CPL-A (s IR)	(b) zdravstvena svjedodžba kategorije 1, bez ograničenja	(b) od 21 do 60	(b) 1000 sati u komercijalnom zračnom prijevozu	(b) test letenja uključujući i IR test u letu ili na simulatoru

1.	2.	3.	4.	5.	6.
3. (a) Poslovi u zraku u zrakoplovima (osim osposobljavanja za letenje)	(a) CPL-A	(a) zdravstvena svjedodžba kategorije 1, bez ograničenja	(a) od 21 do 60	(a) 700 sati kao zapovjednik zrakoplova na konvencionalnim letovima, uključujući 200 sati na vrsti poslova u zraku za koje se traži validacija, uključujući 50 sati u toj ulozi u zadnjih 12 mjeseci	(a) provjera u letu u ulozi o kojoj se radi
3. (b) Poslovi u zraku u helikopterima (osim osposobljavanja za letenje i operacija nad morem)	(b) CPL-H	(b) zdravstvena svjedodžba kategorije 1, bez ograničenja	(b) od 21 do 60	(b) 700 sati kao zapovjednik zrakoplova na helikopterima, uključujući 200 sati na vrsti poslova u zraku za koje se traži validacija, uključujući 50 sati u toj ulozi u zadnjih 12 mjeseci	(b) provjera u letu u ulozi o kojoj se radi
4. Komercijalni zračni prijevoz ili operacije helikoptera nad morem					
(a) <i>zapovjednik zrakoplova</i>	(a) ATPL-H (s IR, ako se zahtijevaju IFR letovi)	(a) zdravstvena svjedodžba kategorije 1, bez ograničenja	(a) od 21 do 60	(a) 1500 sati kao zapovjednik zrakoplova u letu u vezi s vrstom operacije za koju se traži validacija. Ako se zahtjeva IR let, 500 sati letenja od dobivanja IR	(a) test letenja uključujući i IR test, ako je primjereno, u letu ili na simulatoru
(b) <i>kopilot</i>	(b) CPL-H (s IR, ako se zahtijevaju IFR letovi)	(b) zdravstvena svjedodžba kategorije 1, bez ograničenja	(b) od 21 do 60	(a) 1500 sati u letu u vezi s vrstom operacije za koju se traži validacija. Ako se zahtjeva IR let, 500 sati letenja od dobivanja IR	(b) test letenja uključujući i IR test, ako je primjereno, u letu ili na simulatoru

IR = ovlaštenje za instrumentalno letenje

(*) Podnositelju zahtjeva mora biti omogućeno pristupanje navedenim provjerama i testovima što je prije moguće. Konvencionalni zrakoplovi znači zrakoplovi koji nisu certificirani kao JAR 25 niti kao ultralaki.