

31991L0670

1991.12.31.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 373/21

A TANÁCS IRÁNYELVE**(1991. december 1.)****a légiközlekedési szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeinek a polgári repülés területén történő kölcsönös elismeréséről**

(91/670/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,tekintettel az Európai Parlament véleményére ⁽²⁾,tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽³⁾,

mivel a légiközlekedési szolgáltatások zökkenőmentes és biztonságos ellátása szempontjából igen lényeges, hogy kellő számban álljon rendelkezésre megfelelő képzettségű és szakszolgálati engedéllyel rendelkező légiközlekedési szakszemélyzet;

mivel a belső piac 1992 végére történő megvalósításának is feltétele a hatékony légiközlekedési rendszer létrehozása a személyek Közösségen belüli szabad mozgásának elősegítése érdekében;

mivel a légiközlekedés különösen nemzetközi természetű, igen dinamikus és gyorsan fejlődő ágazat; mivel ennél fogva, a sze-

mélyzet kereslet és kínálat egyensúlya eredményesebben biztosítható a Közösség szintjén, mint nemzeti szinten;

mivel ennél fogva lényeges, hogy a közös közlekedéspolitikát a polgári légiközlekedés területén kiterjedjen a légiközlekedési szakszemélyzet mobilitásának elősegítésére a Közösségen belül;

mivel a légiközlekedési szakszemélyzeti engedélyek követelményei eltérőek az egyes tagállamokban;

mivel az engedélyekhez igényelt képzéseket jelenleg nem szabályozza a Közösség; mivel a tagállamok ennél fogva fenntartják a lehetőségét annak, hogy rögzítsék ezeknek a képzéseknek a szintjét, a területükön bejegyzett légitársaságok által nyújtott szolgáltatások biztonságának szavatolása céljából; mivel – anélkül, hogy megsértenék a Szerződésben megállapított kötelezettségeiket – nem követelhetik meg valamely tagállam polgárától, hogy szerezzen meg olyan képzéseket, amelyeket általában a saját nemzeti oktatási és képzési rendszereikre való kizárólagos hivatkozással határoznak meg, ha az érintett személy már megszerezte ezeket a képzéseket egy másik tagállamban;

mivel a Szerződésben megállapított kötelezettségek teljesítésének elősegítésére és a légiközlekedési szakszemélyzet mobilitásának biztosítása céljából közösségi szinten egységes eljárást kellene bevezetni az ilyen személyzet engedélyeinek és képzéseinek elfogadására vonatkozóan;

mivel a magánpilóta szakszolgálati engedélyek elismerése már lehetséges minden tagállamban;

⁽¹⁾ HL C 10., 1990.1.16., 12. o.; és HL C 175., 1991.7.6., 14. o.⁽²⁾ HL C 284., 1990.11.12., 198. o.⁽³⁾ HL C 124., 1990.5.21., 18. o.

mivel annak érdekében, hogy engedélyezzék olyan repülőgép vezetését, amelyet más tagállamban jegyeztek be, mint ahol a hivatásos pilóták szakszolgálati engedélyüket megkapták, a hivatásos pilótáknak további vizsgáknak kell alávetniük magukat, biztosítani kell számukra a lehetőséget, hogy az ilyen vizsgákon a lehető leggyorsabban átessenek;

mivel a tagállamokban rendelkezésre álló oktatási lehetőségek nem mindig állnak arányban az igényekkel; mivel a Szerződés 7. cikkével összhangban, a tagállamoknak be kell fogadniuk más tagállamok polgárait a magán- és közoktatási intézményekbe, valamint biztosítaniuk kell számukra a szakmai vizsgák megkülönböztetéstől mentes letételét;

mivel a szakszolgálati engedélyek kölcsönös elismerése érdekében a Tanács – figyelemmel a nemzetközi szervezetek eljárásaiban 1993. január 1-jét megelőzően elért előrehaladásra, a Bizottság által 1992. július 1-je előtt benyújtandó javaslat alapján – intézkedéseket fogad el a szakszolgálati engedélyekkel és képzési programokkal kapcsolatos összehangolt követelményekre vonatkozóan; mivel az egyes tagállamok minden olyan szakszolgálati engedélyt elismernek, amely megfelel ezeknek a követelményeknek,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az irányelv a tagállamok által a polgári légiközlekedésben részt vevő légiközlekedési szakszemélyzet számára kibocsátott engedélyek kölcsönös elismerésének eljárásaira vonatkozik.

2. cikk

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában

- a) a „szakszolgálati engedély”: olyan érvényes okmány, amelyet egy tagállam bocsátott ki, és amely felhatalmazza birtokosát arra, hogy egy tagállamban bejegyzett polgári légijármű fedélzetén légiközlekedési szakszemélyzet tagjaként ellássa a feladatokat. Ez a meghatározás magába foglalja az okmánnyal kapcsolatos minősítést is;
- b) a „minősítés” olyan bejegyzés, amelyet rávezetnek az engedélyre, vagy különálló okmányban szerepeltetnek, és amely megjelöli azokat a különleges feltételeket, kiváltságokat vagy korlátozásokat, amelyek az adott engedéllyel kapcsolatosak;
- c) az „szakszolgálati engedélyek elfogadása” olyan szakszolgálati engedély elismerése vagy érvényesítése egy tagállam részéről, amelyet egy másik tagállam bocsátott ki, a hozzá tartozó kiváltságokkal és bizonyítványokkal együtt. Az elfogadás megvalósítható a tagállam saját szakszolgálati engedélyének kiadásával, de az így kiadott szakszolgálati engedély érvényességi időtartama nem haladhatja meg az eredeti szakszolgálati engedély érvényességi időtartamát;
- d) az „elismerés” lehetővé teszi, hogy olyan légijárművön, amelyet egy tagállamban bejegyeztek, felhasználjanak egy másik tagállamban kiadott szakszolgálati engedélyt, a hozzá tartozó kiváltságokkal együtt;
- e) az „érvényesítés” olyan nyilatkozat kiadása egy tagállam részéről, amely szerint a más tagállam által kiadott szakszolgálati engedély egyenértékű az általa kibocsátottal;
- f) a „légiközlekedési szakszemélyzet” olyan személyzet, amely engedéllyel rendelkezik, és olyan feladatai vannak, amelyek elvégzése lényeges a légijármű működéséhez a repülési idő alatt. Ez a meghatározás a pilótákra, a navigátorokra és a fedélzeti mérnökökre vonatkozik.

3. cikk

(1) Egy tagállam, indokolatlan késedelem vagy további vizsga nélkül, elfogad minden olyan szakszolgálati engedélyt, amelyet egy másik tagállam bocsátott ki, a hozzá tartozó kiváltságokkal és bizonyítványokkal együtt.

(2) Minden olyan személy, aki olyan magánpilóta-engedéllyel rendelkezik, amelyet valamelyik tagállam bocsátott ki, vezethet olyan légijárművet, amelyet egy másik tagállamban jegyeztek be. Ez az elismerés a magánpilóta-engedély, valamint a hozzá kapcsolódó légijármű-minősítések birtokosa kiváltságainak gyakorlását csak a látható repülés szabályai (VFR) szerint, nappal és csak dokumentáltan egypilótás repülésre szolgáló légijárművön engedélyezi.

4. cikk

(1) A 3. cikk (1) bekezdését kell alkalmazni, amennyiben az egyik tagállam által kibocsátott és egy másik tagállamban elfogadásra bemutatott szakszolgálati engedély olyan követelményeken nyugszik, amelyek egyenértékűek a fogadó tagállam követelményeivel. Azzal a céllal, hogy a hatáskörrel rendelkező hatóságok számára lehetővé tegye a más tagállamok által kibocsátott engedélyek egyenértékűségének megállapítását, a Bizottság összehasonlítást készít – és 1992. január 1-je előtt eljuttat minden tagállamhoz – az egyes tagállamokban ugyanazokra a repülési funkciókra vonatkozó szakszolgálati engedélyek kiadásánál alkalmazott követelményekről.

(2) a) Minden tagállam kérheti a Bizottság véleményét az elfogadásra benyújtott szakszolgálati engedély egyenértékűségéről, a kérvény kézhezvételétől számított három héten belül.

b) A Bizottságnak két hónapon belül véleményt kell nyilvánítania. Az érintett tagállamnak ezt követően egy hónapja van arra, hogy válaszoljon a hozzá folyamodónak.

c) Ha egy tagállam nem kéri a Bizottság véleményét, három hónapon belül válaszolnia kell a kérelmezőnek.

- d) Az a), b) és c) pontokban említett időszakok akkor veszik kezdetüket, amikor az összes szükséges információ rendelkezésre áll.

(3) Ha azt követően, hogy a tagállam megvizsgálta egy hozzá elfogadásra benyújtott szakszolgálati engedélyt, ésszerűen megalapozott kételyeket támaszt az érintett szakszolgálati engedély egyenértékűségét illetően, függetlenül a 3. cikk (1) bekezdésében megállapított elvektől, további követelmények és/vagy vizsgák szükségességét ítélni meg a szakszolgálati engedély elfogadhatósága szempontjából. A szakszolgálati engedély birtokosa, a tagállam, amely kibocsátotta a szakszolgálati engedélyt és a Bizottság erről írásban értesítést kap. A fogadó tagállam, amelyhez a szakszolgálati engedélyt jóváhagyásra a lehető legrövidebb időn belül benyújtották, megteremti a kiegészítő vizsga lehetőségét a szakszolgálati engedély birtokosa számára, mindennemű állampolgárságon alapuló megkülönböztetéstől mentesen.

(4) Amennyiben a kérelmező teljesítette a kiegészítő követelményeket és/vagy letette a szükséges vizsgá(ka)t, amelyeket a (3) bekezdés megállapított, az érintett tagállam haladéktalanul elfogadja a kérdéses szakszolgálati engedélyt.

(5) A fentiekől függetlenül, tekintettel a pilótaengedélyekre és az 1–4. bekezdések ellenére, egy tagállam a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Chicagói Egyezmény 1. mellékletében előírt követelményekkel összhangban kibocsátott bármilyen szakszolgálati engedélyt elfogad, ha a szakszolgálati engedély birtokosa megfelel az ezen irányelvhez csatolt mellékletben megállapított különleges érvényességi követelményeknek.

5. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy más tagállamok állampolgárai felvételt nyerjenek az állami és magánoktatási intézményekbe, engedélyt adó vizsgákat tehessenek le, és ilyen eljárásokban vehessenek részt, ugyanolyan feltételekkel, mint saját állampolgáraik.

6. cikk

Ha egy tagállam egyenértékűségi célokból, harmadik ország által kibocsátott szakszolgálati engedély alapján ad ki szakszolgálati

engedélyt, az ahhoz tartozó kiváltságokkal és bizonyítványokkal együtt, ezt bejegyzik a szakszolgálati engedélybe. Ilyen szakszolgálati engedélyt más tagállam nem köteles elfogadni.

7. cikk

(1) A Bizottsággal való egyeztetést követően, a tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti, és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ez az irányelv 1992. június 1-je előtt bevezetésre kerüljön, és erről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell csatolni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat az előírásait, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

(4) A tagállamok segítik egymást az irányelv alkalmazásában, és – szükség esetén – információt cserélnek azokról a szakszolgálati engedélyekről, amelyeket egyenértékűnek fogadtak el.

(5) Az irányelv alapján megszerzett bizalmas információ szakmai titoknak minősül.

8. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1991. december 16-án.

a Tanács részéről

az elnök

H. MAIJ-WEGGEN

MELLÉKLET

Különleges érvényesítési eljárás

Különleges érvényesítési követelmények					
Feladatkör	Szakszolgálati engedély	Orvosi követelmények	Korhatár	Gyakorlat	Szakmai alkalmassági vizsgák (*)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Kereskedelmi légiközlekedés FAR 25 / JAR 25 repülőgépeken					
a) <i>PIC</i> (parancsnokpilóta)	a) ATPL-A	a) I. osztályú orvosi minősítés felmentés nélkül	a) 21–60 éves korig	a) 1 500 óra parancsnokpilótaként FAR 25 /JAR 25 repülőgépeken	a) Repülésgyakorlati vizsga műszeres jogosítási követelményeivel kiegészítve repülőgépen vagy szimulátorban
b) <i>Másodpilóta</i>	b) ATPL-A	b) I. osztályú orvosi minősítés felmentés nélkül	b) 21–60 éves korig	b) 1 500 óra FAR 25 /JAR 25 repülőgépeken	b) Repülésgyakorlati vizsga műszeres jogosítási követelményeivel kiegészítve repülőgépen vagy szimulátorban
2. Kereskedelmi légiközlekedés nem FAR 25 / JAR 25 repülőgépeken					
a) <i>PIC</i> (parancsnokpilóta)	a) CPL-A (műszerjogosítással)	a) I. osztályú orvosi minősítés felmentés nélkül	a) 21–60 éves korig	a) 1 000 óra parancsnokpilótaként kereskedelmi légiszállításban műszeres-jogosítás elnyerése óta kereskedelmi légt-közlekedésben IR megszerzésétől kezdve	a) Repülésgyakorlati vizsga műszeres jogosítási követelményeivel kiegészítve repülőgépen vagy szimulátorban
b) <i>Másodpilóta</i>	b) CPL-A (műszerjogosítással)	b) I. osztályú orvosi minősítés felmentés nélkül	b) 21–60 éves korig	b) 1 000 óra kereskedelmi légiszállításban	b) Repülésgyakorlati vizsga műszeres jogosítási követelményeivel kiegészítve repülőgépen vagy szimulátorban

(*) A kérelmezőnek meg kell adni a lehetőséget, hogy a lehető leg hamarabb átessen a fent említett ellenőrzésen és vizsgán.

A hagyományos repülőgépek olyan repülőgépeket jelentenek, melyek nem a JAR 25 alapján lettek hitelesítve és nem ultrakörművek.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<p>3. a) Munkarepülés repülőgéppel (oktatást kivételével)</p> <p>3. b) Munkarepülés helikopterrel (kivéve az oktatást és a nyílt tenger feletti üzemeltetést)</p>	<p>a) CPL-A</p> <p>b) CPL-H</p>	<p>a) I. osztályú orvosi minősítés felmentés nélkül</p> <p>b) I. osztályú orvosi minősítés felmentés nélkül</p>	<p>a) 21–60 éves korig</p> <p>b) 21–60 éves korig</p>	<p>a) 700 óra, mint parancsnokpilóta hagyományos repülőgépen, ebben 200 óra munkarepülés az érvényesítési kívánt üzeműben, ebből 50 óra az utolsó 12 hónapban</p> <p>b) 700 óra, mint parancsnokpilóta helikopteren, ebben 200 óra munkarepülés az érvényesítési kívánt üzeműben, ebből 50 óra az utolsó 12 hónapban</p>	<p>a) Repülésgyakorlati vizsga, a jogosításoknak megfelelően</p> <p>b) Repülésgyakorlati vizsga, a jogosításoknak megfelelően</p>
<p>4. Kereskedelmi légi közlekedés vagy külföldi tevékenység helikopterben</p> <p>a) Parancsnokpilóta</p> <p>b) Másodpilóta</p>	<p>a) ATPL-H (műszerjogosítás-amennyiben követelmény)</p> <p>b) CPL-H (IR-engedéllyel, ha IFR-repülésekre szükséges van)</p>	<p>a) I. osztályú orvosi minősítés felmentés nélkül</p> <p>b) I. osztályú orvosi minősítés felmentés nélkül</p>	<p>a) 21–60 éves korig</p> <p>b) 21–60 éves korig</p>	<p>a) 1 500 repült óra, mint parancsnokpilóta az érvényesítendő üzeműben. Ha műszeres repülés megkívánt, úgy ebből 500 repült óra a műszerjogosítás megszerzése óta</p> <p>b) 1 500 repült óra, mint parancsnokpilóta az érvényesítendő üzeműben. Ha műszeres repülés megkívánt, úgy ebből 500 repült óra a műszerjogosítás megszerzése óta</p>	<p>a) Repülésgyakorlati vizsga műszeres jogosítás követelményeivel kiegészítve repülőgépen vagy szimulátorban</p> <p>b) Repülésgyakorlati vizsga műszeres jogosítás követelményeivel kiegészítve repülőgépen vagy szimulátorban</p>