

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

CONSIGLIO

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 16 dicembre 1991

concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile

(91/670/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽³⁾,

considerando che la disponibilità in numero sufficiente di personale tecnico di bordo dotato di qualifiche e licenze adeguate è essenziale per l'agevole e sicuro funzionamento dei servizi di trasporto aereo;

considerando inoltre che il completamento del mercato interno entro la fine del 1992 presuppone l'esistenza di un sistema di trasporto aereo efficiente in modo da garantire la mobilità delle persone all'interno della Comunità;

considerando che il trasporto aereo costituisce un settore estremamente dinamico, in rapida evoluzione e dalle caratteristiche specificamente internazionali; che l'equilibrio fra domanda e offerta di personale può essere mantenuto in modo più efficace a livello comunitario che nazionale;

considerando pertanto che la politica comune dei trasporti nel settore dell'aviazione civile va necessariamente ampliata per garantire la mobilità del personale tecnico di bordo all'interno della Comunità;

considerando che i requisiti per l'ottenimento delle licenze del personale tecnico di bordo differiscono fra Stati membri;

considerando che le qualifiche necessarie per l'ottenimento delle licenze non sono ancora fissate a livello comunitario; che gli Stati membri mantengono pertanto la facoltà di fissare il livello di tali qualifiche in modo da garantire la sicurezza per i servizi forniti dagli aerei immatricolati nel loro territorio; che essi non possono, senza violare gli obblighi loro incombenti in virtù del trattato, esigere da un cittadino di uno Stato membro l'acquisizione di qualifiche che in generale essi determinano solo in rapporto ai rispettivi sistemi di formazione nazionali, ove l'interessato abbia già acquisito qualifiche analoghe in un altro Stato membro;

considerando la necessità di introdurre una procedura comunitaria di accettazione delle licenze e delle qualifiche del personale tecnico di bordo per favorire il rispetto degli obblighi derivanti dal trattato e garantire la mobilità del personale;

considerando che il riconoscimento delle licenze dei piloti privati può essere attuato sin da ora in tutti gli Stati membri;

⁽¹⁾ GU n. C 10 del 16. 1. 1990, pag. 12 e GU n. C 175 del 6. 7. 1991, pag. 14.

⁽²⁾ GU n. C 284 del 12. 11. 1990, pag. 198.

⁽³⁾ GU n. C 124 del 21. 5. 1990, pag. 18.

considerando che se i piloti professionisti debbono sostenere esami supplementari per ottenere l'autorizzazione a pilotare aeromobili immatricolati in uno Stato membro diverso da quello in cui hanno conseguito la licenza, è opportuno fare in modo che tali esami possano essere sostenuti quanto prima;

considerando che non sempre negli Stati membri sono disponibili strutture di formazione in numero proporzionale alla domanda e che conformemente al disposto dell'articolo 7 del trattato, gli Stati membri devono ammettere i cittadini di altri Stati membri ai centri di formazione pubblici e privati ed agli esami di attitudine professionale su base non discriminatoria;

considerando che per realizzare il pieno riconoscimento reciproco delle licenze il Consiglio adotterà, tenendo conto dell'andamento dei lavori delle organizzazioni internazionali, anteriormente al 1° gennaio 1993 e su proposta della Commissione che dovrà essere presentata entro il 1° luglio 1992, le misure che fissano i requisiti armonizzati in materia di licenze e di programmi di formazione e che ciascuno Stato membro riconoscerà le licenze che soddisferanno tali requisiti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva si applica alle procedure di reciproca accettazione delle licenze rilasciate dagli Stati membri al personale tecnico di bordo che opera nel settore dell'aviazione civile.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

- a) *licenza*: qualsiasi documento valido rilasciato da uno Stato membro che autorizzi il titolare a esercitare funzioni a bordo di un aeromobile civile immatricolato in uno Stato membro, in qualità di personale tecnico di bordo. La definizione comprende inoltre le abilitazioni incluse in tale documento;
- b) *abilitazione*: una menzione registrata sulla licenza od oggetto di un documento distinto, che stabilisce condizioni speciali, privilegi o limiti concernenti la licenza stessa;
- c) *accettazione delle licenze*: qualsiasi atto di riconoscimento o di convalida da parte di uno Stato membro di una licenza rilasciata da un altro Stato membro nonché dei privilegi e degli attestati ad essa connessi. L'accettazione, che può essere effettiva mediante il rilascio di una licenza nazionale, non può avere durata superiore al periodo di validità della licenza d'origine;
- d) *riconoscimento*: il permesso di utilizzare su un aeromobile immatricolato in uno Stato membro una licenza rilasciata in un altro Stato membro, conformemente ai privilegi che comporta;
- e) *convalida*: l'esplicita dichiarazione di uno Stato membro con cui si autorizza l'impiego di una licenza rilasciata da un altro Stato membro come se fosse stata rilasciata dal primo;
- f) *personale tecnico di bordo*: il titolare di una licenza, incaricato di svolgere funzioni essenziali per la direzione dell'aeromobile durante il volo. Questa definizione si applica ai piloti, ai navigatori e ai meccanici naviganti.

Articolo 3

1. Uno Stato membro accetta senza inutili ritardi o esami ulteriori qualsiasi licenza rilasciata da un altro Stato membro e tutti i privilegi e gli attestati ad essa connessi.

2. Il titolare di una licenza di pilota privato rilasciata da uno Stato membro può pilotare un aeromobile immatricolato in un altro Stato membro. Tale riconoscimento è limitato all'esercizio dei privilegi accordati al titolare di una licenza di pilota privato e delle relative abilitazioni per il volo a vista esclusivamente diurno effettuato su un aeromobile autorizzato al cui comando è preposto un solo pilota.

Articolo 4

1. L'articolo 3, paragrafo 1 si applica quando una licenza, rilasciata da uno Stato membro e sottoposta per accettazione ad un altro Stato membro, risponde a requisiti equivalenti a quelli previsti dallo Stato membro ospitante. Per permettere alle amministrazioni competenti di valutare l'equivalenza delle licenze rilasciate dagli altri Stati membri, la Commissione effettua, e trasmette a tutti gli Stati membri anteriormente al 1° gennaio 1992, un confronto tra i requisiti applicati in ciascuno Stato membro per il rilascio di licenze relative alle medesime funzioni.

2. a) Ogni Stato membro può chiedere alla Commissione, entro un termine di tre settimane a decorrere dalla data di ricevimento della domanda, un parere sull'equivalenza di una licenza che gli è sottoposta per accettazione.

b) La Commissione deve formulare il suo parere entro un termine di due mesi. Lo Stato membro dispone poi di un mese per fornire una risposta al richiedente.

c) Lo Stato membro che non chieda il parere della Commissione è tenuto a fornire una risposta al richiedente entro un termine di tre mesi.

- d) I termini di cui alle lettere a), b) e c) del presente paragrafo si applicano dal momento in cui sono disponibili tutte le informazioni necessarie.

3. Se, in seguito all'esame di una licenza da parte dello Stato membro a cui è sottoposta per accettazione, sussistono dubbi ragionevolmente fondati sull'equivalenza della licenza in questione, tale Stato membro può, in deroga ai principi dell'articolo 3, paragrafo 1, considerare necessari per l'accettazione della licenza requisiti e/o esami supplementari. Il titolare della licenza, lo Stato membro che l'ha rilasciata e la Commissione ne sono informati per iscritto. La possibilità di sostenere un esame supplementare deve essere offerta al titolare della licenza dallo Stato membro ospitante a cui la licenza è sottoposta per accettazione il più presto possibile e in ogni caso senza discriminazione in base alla nazionalità.

4. Qualora il richiedente soddisfi i requisiti e o superi gli esami supplementari di cui al paragrafo 7, lo Stato membro interessato accetta immediatamente la licenza in questione.

5. Tuttavia per quanto riguarda le licenze di pilota e nonostante i paragrafi da 1 a 4, uno Stato membro accetta la licenza rilasciata in conformità dei requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale se il titolare soddisfa i requisiti speciali di convalida illustrati nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 5

Gli Stati membri assicurano che i cittadini degli altri Stati membri siano ammessi ai loro centri di formazione pubblici e privati, agli esami nazionali e alle procedure per il rilascio di una licenza alle stesse condizioni applicate ai propri cittadini.

Articolo 6

Quando uno Stato membro rilascia una licenza sulla base di una licenza o di parte di essa rilasciata da un paese terzo, lo specifica sulla licenza. Gli altri Stati membri non sono tenuti ad accettare questa licenza o parte di essa.

Articolo 7

1. Gli Stati membri, previa consultazione della Commissione, mettono in vigore anteriormente al 1° giugno 1992 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

4. Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'applicazione della presente direttiva e si scambiano, se necessario, le informazioni sulle licenze che hanno accettato per equivalenza.

5. I dati di carattere riservato ottenuti in applicazione della presente direttiva sono coperti dal segreto professionale.

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 16 dicembre 1991.

Per il Consiglio

Il Presidente

H. MAIJ-WEGGEN

ALLEGATO
Procedura speciale di convalida

Requisiti speciali per la convalida					
Mansione	Licenza	Certificato medico	Età	Esperienza	Esami di idoneità (*):
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Trasporto aereo commerciale su aerei certificati FAR 25/JAR 25 a) <i>Comandante pilota</i> b) <i>Copilota</i>	a) ATPL-A b) ATPL-A	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni b) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60 b) 21-60	a) 1 500 ore come comandante pilota su aerei certificati FAR 25/JAR 25 b) 1 500 ore su aerei certificati FAR 25/JAR 25	a) Prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato b) Prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato
2. Trasporto aereo commerciale su aerei diversi da quelli certificati FAR 25/JAR 25 a) <i>Comandante pilota</i> b) <i>Copilota</i>	a) CPL-A (con abilitazione al volo strumentale) b) CPL-A (con abilitazione al volo strumentale)	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni b) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60 b) 21-60	a) 1 000 ore come comandante pilota di trasporto commerciale dal conseguimento della abilitazione al volo strumentale b) 1 000 ore di trasporto aereo commerciale	a) Prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato b) Prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3. a) Operazioni di volo su aerei (esclusa l'attività di istruttore di volo)	a) CPL-A	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60	a) 700 ore come comandante pilota su aerei convenzionali comprese 200 ore di operazioni di volo per le quali si richiede la convalida, incluse 50 ore nella mansione in oggetto negli ultimi 12 mesi	a) Controllo in volo della mansione in oggetto
3. b) Operazioni di volo su elicotteri (esclusa l'attività di istruttore di volo e operazioni in mare aperto)	b) CPL-H	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	b) 21-60	b) 700 ore come comandante pilota su elicotteri comprese 200 ore di operazioni di volo per le quali si richiede la convalida, incluse 50 ore nella mansione in oggetto negli ultimi 12 mesi	b) Controllo in volo della mansione in oggetto
4. Trasporto aereo commerciale od operazioni in mare aperto su elicotteri	a) ATPL-H (con abilitazione al volo strumentale)	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60	a) 1 500 ore come comandante pilota svolgendo le operazioni per le quali si richiede la convalida. Ove sia richiesta l'abilitazione al volo strumentale, aver totalizzato 500 ore di esperienza di volo dal conseguimento dell'abilitazione	a) Prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato
b) Copilota	b) CPL-H (con abilitazione al volo strumentale)	b) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60	b) 1 500 ore di volo nelle operazioni per le quali si richiede la convalida. Ove sia richiesta l'abilitazione al volo strumentale, aver totalizzato 500 ore di esperienza di volo dal conseguimento dell'abilitazione	a) Prova di volo comprendente esame all'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato

(*) La possibilità di sottoporsi al controllo e all'esame di cui sopra è offerta al candidato il più presto possibile. Per aerei convenzionali si intendono gli aerei diversi da quelli certificati JAR 25 e dagli ultra leggeri.