

31991L0670

31.12.1991

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 373/21

DYREKTYWA RADY**z dnia 16 grudnia 1991 r.****w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym**

(91/670/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

istnienie odpowiedniej liczby załogi kokpitu posiadającej niezbędne kwalifikacje i licencje jest niezbędne dla sprawnego i bezpiecznego zarządzania usługami w zakresie transportu lotniczego; ponadto urzeczywistnienie rynku wewnętrznego do końca 1992 r. wymaga istnienia skutecznego systemu transportu lotniczego w celu ułatwienia przepływu osób we Wspólnocie;

transport lotniczy jest niezwykle dynamicznym i szybko rozwijającym się sektorem o szczególnym międzynarodowym charakterze; dlatego równowaga między podażą na personel i popytem

na niego może być zachowana we Wspólnocie bardziej skutecznie niż na szczeblu krajowym;

dlatego ważne jest rozszerzenie wspólnej polityki transportowej w dziedzinie lotnictwa cywilnego w celu ułatwienia przepływu załogi kokpitu we Wspólnocie;

wymagania do uzyskania licencji załogi kokpitu różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich;

kwalifikacje wymagane do uzyskania licencji nie są obecnie określone przez Wspólnotę; Państwa Członkowskie zachowują zatem wybór w ustalaniu poziomu takich kwalifikacji, mając na względzie gwarancję bezpieczeństwa usług świadczonych przez samolot zarejestrowany na ich terytorium; nie mogą one bez naruszenia swoich zobowiązań ustanowionych w Traktacie zobowiązać obywatela Państwa Członkowskiego do uzyskiwania takich kwalifikacji, które zasadniczo określają wyłącznie w odniesieniu do własnych systemów kształcenia i szkoleń, w przypadku gdy dana osoba uzyskała już te kwalifikacje w innym Państwie Członkowskim;

w celu ułatwienia przestrzegania zobowiązań wynikających z Traktatu oraz zapewnienia mobilności załogi kokpitu należy wprowadzić procedurę wspólnotową w zakresie akceptacji licencji i kwalifikacji takiego personelu;

⁽¹⁾ Dz.U. C 10 z 16.1.1990, str. 12. i Dz.U. C 175 z 6.7.1991, str. 14.

⁽²⁾ Dz.U. C 284 z 12.11.1990, str. 198.

⁽³⁾ Dz.U. C 124 z 21.5.1990, str. 18.

uznawanie prywatnych licencji pilotów może już zostać ustanowione we wszystkich Państwach Członkowskich;

w celu uprawnionego prowadzenia samolotu zarejestrowanego w Państwie Członkowskim innym niż państwo, w którym zawodowi piloci uzyskali swoje licencje, muszą oni zostać poddani dodatkowym testom, powinni uzyskać możliwość przystąpienia do takich testów jak najszybciej;

dostępność ośrodków szkoleniowych w Państwach Członkowskich nie zawsze jest współmierna do zapotrzebowania; zgodnie z art. 7 Traktatu Państwa Członkowskie muszą dopuszczać obywateli pozostałych Państw Członkowskich do publicznych i prywatnych placówek szkoleniowych i egzaminów zawodowych na niedyskryminujących warunkach;

w celu osiągnięcia pełnego wzajemnego uznawania licencji Rada, biorąc pod uwagę postęp osiągnięty w działaniach międzynarodowych organizacji, przyjmie do dnia 1 stycznia 1993 r., na wniosek Komisji przedłożony przed dniem 1 lipca 1992 r., środki mające na celu zharmonizowanie wymagań w zakresie licencji i programów szkoleniowych; każde Państwo Członkowskie uzna każdą licencję spełniającą takie wymagania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejszą dyrektywę stosuje się do procedur wzajemnego uznawania licencji wydawanych przez Państwa Członkowskie załodze kokpitu w lotnictwie cywilnym.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „licencja” oznacza każdy ważny dokument wydany przez Państwo Członkowskie, upoważniający jego posiadacza do wykonywania funkcji członka załogi kokpitu na pokładzie samolotu cywilnego zarejestrowanego w Państwie Członkowskim. Definicja ta obejmuje również adnotacje związane z takim dokumentem;
- b) „adnotacje” oznaczają oświadczenia zawarte w licencji lub w oddzielnym dokumencie, wyszczególniające specjalne warunki, przywileje lub ograniczenia dotyczące danej licencji;
- c) „akceptacja licencji” oznacza dowolną czynność uznania lub zatwierdzenia przez Państwo Członkowskie licencji wydanej przez inne Państwo Członkowskie, wraz ze związanymi z nią przywilejami i świadectwami. Akceptacja, która może być dokonana poprzez wydanie przez Państwo Członkowskie własnej licencji, nie obejmuje okresu dłuższego niż okres ważności pierwotnej licencji;

- d) „uznanie” oznacza pozwolenie na korzystanie w samolocie zarejestrowanym w jednym Państwie Członkowskim z licencji wydanej w innym Państwie Członkowskim, wraz ze związanymi z nią przywilejami;
- e) „zatwierdzenie” oznacza wyraźną deklarację Państwa Członkowskiego, że licencja wydana przez inne Państwo Członkowskie może być używana tak jak własna;
- f) „załoga kokpitu” oznacza personel posiadający licencję i pełniący obowiązki mające podstawowe znaczenie dla prowadzenia samolotu podczas lotu. Definicję tę stosuje się do pilotów, nawigatorów lotu i inżynierów lotniczych.

Artykuł 3

1. Państwo Członkowskie akceptuje bez zbędnej zwłoki i dodatkowych testów licencję wydaną przez inne Państwo Członkowskie wraz ze związanymi z nią przywilejami i świadectwami.
2. Osobie posiadającej licencję prywatnego pilota wydaną przez Państwo Członkowskie zezwala się na pilotowanie samolotu zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim. Uznanie to ogranicza się do wykonywania przywilejów posiadacza licencji prywatnego pilota oraz związanych z nią znamion jednostki zgodnie z przepisami lotu z widocznością Ziemi (VFR) w ciągu dnia wyłącznie w jednostce posiadającej certyfikat na latanie z jednym pilotem.

Artykuł 4

1. Artykuł 3 ust. 1 stosuje się w przypadku, gdy licencja wydana przez Państwo Członkowskie i przedstawiona innemu Państwu Członkowskiego do akceptacji oparta jest na wymaganiach, które są jednakowe w przyjmującym Państwie Członkowskim. W celu umożliwienia właściwym władzom oceny równoważności licencji wydawanych przez inne Państwa Członkowskie Komisja dokonuje i przesyła wszystkim Państwom Członkowskim przed dniem 1 stycznia 1992 r. porównanie stosowanych w każdym Państwie Członkowskim wymogów, które należy spełnić w celu uzyskania licencji na te same funkcje.
2. a) Każde Państwo Członkowskie może wnioskować do Komisji o wydanie w terminie trzech tygodni od daty otrzymania wniosku opinii w sprawie równoważności licencji przedstawionej do akceptacji.
b) Komisja musi wydać opinię w terminie dwóch miesięcy. Zainteresowane Państwo Członkowskie ma następnie jeden miesiąc na udzielenie wnioskodawcy odpowiedzi.
c) Jeżeli Państwo Członkowskie nie składa wniosku do Komisji o wydanie opinii, odpowiada wnioskodawcy w ciągu trzech miesięcy.

d) Terminy, o których mowa w lit. a), b) i c) powyżej, rozpoczynają swój bieg w momencie, gdy dostępne są wszystkie niezbędne informacje.

3. Jeżeli po zbadaniu licencji przez Państwo Członkowskie, któremu przedstawiono licencję do akceptacji, pozostaną uzasadnione wątpliwości co do równoważności danej licencji, dane Państwo Członkowskie może bez względu na zasady ustanowione w art. 3 ust. 1 uznać, iż w celu uzyskania akceptacji licencji konieczne jest spełnienie dodatkowych wymagań lub/i przystąpienie do testów. Posiadacz licencji, Państwo Członkowskie, które wydało licencję oraz Komisja są o tym informowane na piśmie. Przyjmujące Państwo Członkowskie, któremu przedstawiono licencję do zatwierdzenia, umożliwia posiadaczowi licencji przystąpienie do dodatkowego egzaminu jak najszybciej oraz bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową.

4. W przypadku gdy wnioskodawca spełnił dodatkowe wymagania i/lub zda wymagane egzaminy ustanowione w ust. 3, zainteresowane Państwo Członkowskie niezwłocznie akceptuje daną licencję.

5. Nie naruszając powyższego, w odniesieniu do licencji pilotów oraz nie naruszając ust. 1-4, Państwo Członkowskie akceptuje każdą licencję wydaną zgodnie z wymaganiami załącznika I do Konwencji Chicagowskiej o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, jeżeli jej posiadacz spełnia specjalne wymagania dla zatwierdzenia, ustanowione w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Państwa Członkowskie zapewniają, by obywatele innych Państw Członkowskich byli dopuszczani do publicznych i prywatnych placówek szkoleniowych oraz do egzaminów i procedur licencyjnych na tych samych zasadach, które stosowane są do ich własnych obywateli.

Artykuł 6

Jeżeli Państwo Członkowskie wydaje licencję na podstawie licencji lub części składowej licencji wydanej przez państwo trzecie, fakt

ten odnotowuje się w licencji. Pozostałe Państwa Członkowskie nie są zobowiązane do akceptowania takiej licencji lub części składowej licencji.

Artykuł 7

1. Po konsultacji z Komisją Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przed dniem 1 czerwca 1992 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie informują o tym Komisję.

2. Środki przyjmowane przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takich odniesień określają Państwa Członkowskie.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów prawa krajowego, przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

4. Państwa Członkowskie wspierają się wzajemnie we wprowadzaniu w życie niniejszej dyrektywy oraz, w razie potrzeby, wymieniają informacje dotyczące licencji, które zaakceptowały na zasadach równoważności.

5. Informacje poufne uzyskane na podstawie niniejszej dyrektywy objęte są tajemnicą zawodową.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 grudnia 1991 r.

W imieniu Rady

H. MAIJ-WEGGEN

Przewodniczący

ZALACZNIK

Procedura specjalnego zatwierdzenia

Specjalne wymagania dla zatwierdzenia					
Funkcja	Licencja	Medyczne	Wiek	Doświadczenie	Testy zdolności (*)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Komercyjny transport lotniczy w samolotach typu FAR 25/JAR 25 a) PIC b) Drugi pilot	a) ATPL-A b) ATPL-A	a) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania b) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	a) 21-60 b) 21-60	a) 1 500 godzin jako PIC w samolotach typu FAR 25/JAR 25 b) 1 500 godzin w samolotach typu FAR 25/JAR 25	a) Test lotu, włączając test IR w czasie lotu lub w symulatorze b) Test lotu, włączając test IR w czasie lotu lub w symulatorze
2. Komercyjny transport lotniczy w samolotach innych niż samoloty typu FAR 25/JAR 25 a) PIC b) Drugi pilot	a) CPL-A (z IR) b) CPL-A (z IR)	a) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania b) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania	a) 21-60 b) 21-60	a) 1 000 godzin jako PIC w komercyjnym transporcie lotniczym od uzyskania IR b) 1 000 godzin w komercyjnym transporcie lotniczym	a) Test lotu, włączając test IR w czasie lotu lub w symulatorze b) Test lotu, włączając test IR w czasie lotu lub w symulatorze

IR = wzorcowanie przyrządu

(*) Składający wniosek musi mieć możliwość poddania się wyżej wymienionej kontroli oraz testowi w możliwie najkrótszym terminie. Samoloty konwencjonalne oznaczają samoloty inne niż certyfikowane w ramach JAR 25 oraz inne niż samoloty ultralekkie.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<p>3. a) Samolotowe prace w powietrzu (ze wyjątkiem instruktora lotniczego)</p>	<p>a) CPL-A</p>	<p>a) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania</p>	<p>a) 21-60</p>	<p>a) 700 godzin jako PIC w samolotach konwencjonalnych, włączając 200 godzin tego rodzaju pracy nadziemnej, dla którego występuje się o zatwierdzenie, z czego 50 godzin w danej funkcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy</p>	<p>a) Kontrola lotu w danej funkcji</p>
<p>3. b) Helikopterowe prace w powietrzu (ze wyjątkiem instruktora lotniczego i operacji offshore)</p>	<p>b) CPL-H</p>	<p>b) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania</p>	<p>b) 21-60</p>	<p>b) 700 godzin jako PIC w śmigłowcach, włączając 200 godzin tego rodzaju pracy nadziemnej, dla którego występuje się o zatwierdzenie, z czego 50 godzin w danej funkcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy</p>	<p>b) Kontrola lotu w danej funkcji</p>
<p>4. Komercyjny transport lotniczy lub helikopterowe operacje offshore</p> <p>a) PIC</p>	<p>a) ATP-L-H (z IR, jeżeli wymagane są loty według przepisów lotu według przyrzędu)</p>	<p>a) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania</p>	<p>a) 21-60</p>	<p>a) 1 500 godzin lotu jako PIC, związanego z tym rodzajem operacji, dla której występuje się o zatwierdzenie. Jeżeli wymagane jest IR, uzyskanie 500 godzin lotu od momentu uzyskania IR</p>	<p>a) Test lotu, włączając test IR, w miarę potrzeby, w czasie lotu lub w symulatorze</p>
<p>b) Drugi pilot</p>	<p>b) CPL-H (z IR, jeżeli wymagane są loty według przepisów lotu według przyrzędu)</p>	<p>b) Zaświadczenie medyczne klasy 1 bez odstępiania</p>	<p>a) 21-60</p>	<p>b) 1 500 godzin lotu związanego z tym rodzajem operacji, dla której występuje się o zatwierdzenie. Jeżeli wymagane jest IR, uzyskanie 500 godzin lotu od momentu uzyskania IR</p>	<p>a) Test lotu, włączając test IR, w miarę potrzeby, w czasie lotu lub w symulatorze</p>

IR = wzorcowanie przyrzędu

Samoloty konwencjonalne oznaczają samoloty inne niż certyfikowane w ramach JAR 25 oraz inne niż samoloty ultralekkie.