

## II

*(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)*

## CONSELHO

## DIRECTIVA DO CONSELHO

de 16 de Dezembro de 1991

relativa a aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil

(91/670/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que, para assegurar o bom funcionamento e a segurança dos serviços de transporte aéreo, é indispensável poder dispor de uma quantidade suficiente de pessoal técnico de voo com as qualificações e as licenças necessárias;

Considerando igualmente que a realização do mercado interno no final de 1992 requer a existência de um sistema de transportes aéreos eficaz para facilitar a mobilidade das pessoas na Comunidade;

Considerando que os transportes aéreos constituem um sector altamente dinâmico e em rápido desenvolvimento de carácter marcadamente internacional; que, por consequência, o equilíbrio entre a oferta e a procura de pessoal pode ser mais eficazmente mantido a nível comunitário do que a nível nacional;

Considerando que se torna assim essencial que a política comum de transportes no domínio da aviação civil seja alargada por forma a facilitar a mobilidade do pessoal técnico de voo na Comunidade;

Considerando que os requisitos a satisfazer pelo pessoal técnico de voo para a obtenção de licenças diferem de um Estado-membro para outro;

Considerando que as qualificações exigidas para a obtenção de licenças não estão ainda fixadas a nível comunitário; que, por consequência, os Estados-membros conservam a possibilidade de fixar o nível de tais qualificações com o propósito de garantir a segurança dos serviços prestados pelos aviões matriculados nos respectivos territórios; que os Estados-membros não devem exigir, sem infringir as obrigações que por força do Tratado lhes incumbem, que um nacional de um outro Estado-membro obtenha as referidas qualificações, geralmente determinadas em função dos respectivos sistemas nacionais de formação, quando esse nacional já tenha obtido, parcial ou integralmente, essas qualificações num outro Estado-membro;

Considerando que, para promover o cumprimento das obrigações decorrentes do Tratado e para assegurar a mobilidade do pessoal técnico de voo, é conveniente instaurar um processo comunitário de aceitação das licenças e qualificações desse pessoal;

Considerando que é possível estabelecer desde já o reconhecimento das licenças de piloto particular em todos os Estados-membros;

<sup>(1)</sup> JO nº C 10 de 16. 1. 1990, p. 12, e  
JO nº C 175 de 6. 7. 1991, p. 14.

<sup>(2)</sup> JO nº C 284 de 12. 11. 1990, p. 198.

<sup>(3)</sup> JO nº C 124 de 21. 5. 1990, p. 18.

Considerando que, se para poderem pilotar aeronaves matriculadas num Estado-membro que não seja aquele em que obtiveram a licença os pilotos profissionais tiverem de ser submetidos a exames complementares, é necessário que a possibilidade de se submeterem a esses exames lhes seja proporcionada o mais rapidamente possível;

Considerando que as possibilidades de formação oferecidas nos Estados-membros nem sempre estão em relação com a procura e que, em conformidade com o artigo 7º do Tratado, os Estados-membros devem assegurar o acesso dos nacionais de outros Estados-membros aos centros de formação públicos e privados e aos exames de aptidão profissional, em condições não discriminatórias;

Considerando que, para assegurar integralmente o reconhecimento mútuo das licenças, o Conselho adoptará antes de 1 de Janeiro de 1993, sob proposta da Comissão, a apresentar até 1 de Julho de 1992, e tendo em conta o progresso dos trabalhos das organizações internacionais, as medidas que estabelecerão os requisitos harmonizados em matéria de licenças e programas de formação e que todos os Estados-membros reconhecerão as licenças que satisficam esses requisitos,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artigo 1º

A presente directiva aplica-se aos processos de aceitação mútua das licenças emitidas pelos Estados-membros para o pessoal técnico de voo da aviação civil.

#### Artigo 2º

Para efeitos da presente directiva entende-se por:

- a) *Licença*: qualquer documento válido, emitido por um Estado-membro, que autorize o seu titular a exercer funções a bordo de uma aeronave civil registada num Estado-membro, na qualidade de pessoal técnico de voo. Esta definição inclui igualmente as qualificações associadas e este título;
- b) *Qualificação*: uma menção inserida numa licença ou num outro documento que indique as condições especiais, as prerrogativas ou as limitações que acompanham a licença;
- c) *Aceitação de licença*: qualquer forma de reconhecimento ou validação, por parte de um Estado-membro, de uma licença emitida por outro Estado-membro bem como das prerrogativas e declarações a ela associadas. A aceitação, que pode assumir a forma de emissão de uma licença nacional, não deve ser por um período superior ao prazo de validade da licença de origem;

- d) *Reconhecimento*: a autorização para utilizar, numa aeronave registada num Estado-membro, uma licença emitida noutro Estado-membro, de acordo com as prerrogativas que lhe estejam associadas;
- e) *Validação*: a declaração expressa, feita por um Estado-membro, de que uma licença emitida por outro Estado-membro pode ser utilizada como se se tratasse de uma licença emitida por ele próprio;
- f) *Pessoal técnico de voo*: qualquer pessoa que possua uma licença e que esteja encarregada do exercício de funções essenciais à condução de uma aeronave durante o voo. Esta definição aplica-se aos pilotos, aos navegadores e aos mecânicos de voo.

#### Artigo 3º

1. Os Estados-membros aceitarão sem atrasos injustificados nem provas complementares as licenças emitidas por outros Estados-membros, bem como todas as prerrogativas e declarações a elas associadas.
2. Qualquer pessoa que seja titular de uma licença de piloto particular emitida por um Estado-membro está autorizada a pilotar aeronaves registadas num outro Estado-membro. Este reconhecimento limitar-se-á ao exercício das prerrogativas do titular de uma licença de piloto particular e das qualificações associadas para as regras de voo visual (VFR), apenas durante o dia e em aeronaves certificadas para operação por um único piloto.

#### Artigo 4º

1. O nº 1 do artigo 3º aplica-se quando uma licença, emitida por um Estado-membro e apresentada a outro Estado-membro para aceitação, se baseie em requisitos equivalentes aos do Estado-membro de acolhimento. A fim de permitir às administrações competentes avaliar a equivalência das licenças emitidas pelos outros Estados-membros, a Comissão elaborará, e transmitirá a todos os Estados-membros antes de 1 de Janeiro de 1992, uma comparação dos requisitos aplicados por cada Estado-membro para a emissão de licenças referentes às mesmas funções.
2. a) Qualquer Estado-membro pode solicitar à Comissão um parecer sobre a equivalência de uma licença que lhe tenha sido apresentada para aceitação, num prazo de três semanas a contar da recepção do pedido;
- b) A Comissão dará o seu parecer num prazo de dois meses. O Estado-membro dispõe seguidamente de um mês para responder ao candidato;
- c) Se o Estado-membro não solicitar o parecer da Comissão, será obrigado a dar uma resposta ao candidato no prazo de três meses;

- d) Os prazos referidos nas alíneas a), b) e c) supra aplicam-se a partir do momento em que estejam disponíveis todas as informações necessárias.

3. Se, após a análise duma licença pelo Estado-membro ao qual foi apresentado o pedido de aceitação, subsistirem dúvidas razoavelmente fundadas quanto à equivalência da licença em questão, esse Estado-membro pode, em derrogação dos princípios estabelecidos no nº 1 do artigo 3º, considerar que são necessários requisitos e/ou exames complementares para permitir a aceitação da licença. O titular da licença, bem como o Estado-membro que a emitir e a Comissão serão informados por escrito desse facto. O Estado-membro ao qual foi apresentado o pedido de aceitação da licença deverá oferecer ao seu titular, com a possível rapidez e, em todo o caso, sem discriminação por motivos de nacionalidade, a possibilidade de se submeter a um exame complementar.

4. Quando o candidato tiver satisfeito os requisitos e/ou exames complementares previstos no nº 3, o Estado-membro em causa aceitará imediatamente a licença em questão.

5. Contudo, no que se refere às licenças de piloto, e não obstante o disposto nos números precedentes, os Estados-membros aceitarão qualquer licença emitida em conformidade com as exigências do anexo I da Convenção de Chicago, relativa à aviação civil internacional, desde que o seu titular tenha satisfeito as exigências de validação especiais previstas no anexo à presente directiva.

#### *Artigo 5º*

Os Estados-membros velarão por que os nacionais de outros Estados-membros tenham acesso aos centros de formação públicos e privados, bem como aos exames e outros processos relacionados com a obtenção de licenças, nas mesmas condições que forem aplicadas aos seus próprios nacionais.

#### *Artigo 6º*

Sempre que um Estado-membro emitir uma licença com base numa licença (ou componente de uma licença) emitida por um país terceiro, tal facto deverá ser objecto de registo na licença. Os restantes Estados-membros não são obrigados a aceitar qualquer licença ou componente de uma licença dessa natureza.

#### *Artigo 7º*

1. Os Estados-membros porão em vigor, após consulta à Comissão e o mais tardar até 1 de Junho de 1992, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva e do facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

3. Os Estados-membros comunicarão à Comissão todas as disposições de direito interno que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

4. Os Estados-membros prestarão assistência mútua na aplicação da presente directiva e trocarão, se necessário, informações sobre as licenças que aceitarem para efeitos de equivalência.

5. Os dados de carácter confidencial obtidos em aplicação da presente directiva serão abrangidos pelo sigilo profissional.

#### *Artigo 8º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 16 de Dezembro de 1991.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

H. MAIJ-WEGGEN

ANEXO

Procedimento especial de validação

Requisitos especiais de validação					
Função	Licença	Requisitos médicos	Idade	Experiência	Exames de aptidão (*)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Transporte aéreo comercial em aviões certificados FAR 25/JAR/25					
a) <i>Piloto-comandante (PIC)</i>	a) ATPL-A	a) Atestado médico classe 1 sem restrições	a) 21-60	a) 1 500 h como PIC em aviões FAR/25 JAR/25	a) Exame de voo, incluindo qualificação de voo por instrumentos, em aeronave ou simulador
b) <i>Co-piloto</i>	b) ATPL-A	b) Atestado médico classe 1 sem restrições	b) 21-60	b) 1 500 h em aviões FAR/25 JAR/25	b) Exame de voo, incluindo IR, em aeronave ou simulador
2. Transporte aéreo comercial em aviões não certificados FAR 25/JAR/25					
a) <i>PIC</i>	a) CPL-A (com IR)	a) Atestado médico classe 1 sem restrições	a) 21-60	a) 1 000 h como PIC no serviço aéreo comercial após obtenção da IR	a) Exame de voo, incluindo IR, em aeronave ou simulador
b) <i>Co-piloto</i>	b) CPL-A (com IR)	b) Atestado médico classe 1 sem restrições	b) 21-60	b) 1 000 h no serviço aéreo comercial	b) Exame de voo, incluindo IR, em aeronave ou simulador

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2. a) <b>Trabalhos aéreos em avião</b> (excluindo instrução de voo)	a) CPL-A	a) Atestado médico classe 1 sem restrições	a) 21-60	a) 700 h como PIC em aviões convencionais, incluindo 200 h no tipo de trabalho aéreo para o qual é solicitada a validação com 50 h na função desempenhada nos últimos 12 meses	a) Funções de verificador em voo
3. b) <b>Trabalhos aéreos em helicóptero</b> (excluindo instrução de voo e operações <i>off-shore</i> )	b) CPL-H	a) Atestado médico classe 1 sem restrições	b) 21-60	b) Como acima, mas substituindo os aviões por helicópteros	b) Funções de verificador em voo
4. <b>Transporte aéreo comercial ou operações <i>off-shore</i> em helicóptero</b>	a) ATPL-H (com IR, se exigido)	a) Atestado médico classe 1 sem restrições	a) 21-60	a) 1 500 h como PIC em voos relacionados com o tipo de operação para a qual é solicitada a validação; se for exigido IR, 500 h de experiência de voo após obtenção da qualificação	a) Exame de voo por instrumentos (em aeronave ou simulador)
b) <i>Co-piloto</i>	b) CPL-H (com IR, se exigido)	b) Atestado médico classe 1 sem restrições	a) 21-60	b) Como acima	a) Exame de voo por instrumentos (em aeronave ou simulador)

IR = Instrument rating

(\*) Deverá ser oferecida ao candidato, o mais cedo possível, a possibilidade de se submeter ao controlo e aos exames acima referidos. Entende-se por aviões convencionais os aviões que não os certificados JAR/25 e os ultraleves.