

31991L0670

L 373/21

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

31.12.1991

DIRECTIVA CONSILIULUI
din 16 decembrie 1991
privind acceptarea reciprocă a licențelor personalului pentru exercitarea funcțiilor în aviația civilă
(91/670/CEE)

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Parlamentului European ⁽²⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽³⁾,

întrucât, pentru a asigura buna funcționare și siguranța serviciilor de transport aerian, este indispensabil să existe suficient personal navigant tehnic care să aibă calificările și licențele necesare;

întrucât, de asemenea, realizarea pieței interne până la sfârșitul anului 1992 impune existența unui sistem de transport aerian eficient, de natură să faciliteze mobilitatea persoanelor în Comunitate;

întrucât sectorul transporturilor aeriene este un sector foarte dinamic, care se dezvoltă foarte repede, având un puternic caracter internațional; întrucât echilibrul dintre cererea și oferta de personal poate fi menținut mai eficient la nivel comunitar decât la nivel național;

întrucât, prin urmare, este esențial ca politica comună în domeniul transporturilor din sectorul aviației civile să fie extinsă, astfel încât să faciliteze mobilitatea personalului navigant tehnic în Comunitate;

întrucât cerințele privind obținerea licențelor pentru personalul navigant tehnic diferă de la un stat membru la altul;

întrucât calificările necesare pentru obținerea unei licențe nu sunt încă stabilite la nivel comunitar; întrucât, prin urmare, statele membre beneficiază în continuare de posibilitatea de a stabili nivelul acestor calificări, având ca obiectiv garantarea siguranței serviciilor furnizate de aeronavele înmatriculate pe teritoriile lor; întrucât statele membre nu pot să pretindă, fără să riște încălcarea obligațiilor ce le revin în temeiul tratatului, ca un resortisant din alt stat membru să obțină aceste calificări pe care le stabilesc în general prin raportare doar la propriile sisteme naționale de formare profesională, în condițiile în care resortisantul a obținut deja aceste calificări în alt stat membru;

întrucât, pentru a facilita respectarea obligațiilor care decurg din tratat și pentru a asigura mobilitatea personalului navigant tehnic, este necesar să se instituie o procedură comunitară de acceptare a licențelor și a calificărilor acestui personal;

⁽¹⁾ JO C 10, 16.1.1990, p. 12 și JO C 175, 6.7.1991, p. 14.

⁽²⁾ JO C 284, 12.11.1990, p. 198.

⁽³⁾ JO C 124, 21.5.1990, p. 18.

întrucât recunoașterea licențelor de pilot privat poate fi stabilită deja în toate statele membre;

întrucât, pentru a putea obține autorizația de a pilota o aeronavă înmatriculată în alt stat membru decât cel în care și-au obținut licența, piloții profesioniști trebuie să fie supuși unor probe suplimentare, este necesar să li se ofere cât mai curând posibilitatea de a se prezenta la aceste probe;

întrucât posibilitățile de formare oferite de statele membre nu sunt întotdeauna proporționale cu cererea; întrucât, în conformitate cu articolul 7 din tratat, statele membre trebuie să accepte resortisanții altor state membre la centrele publice și private de formare și la examenele de aptitudini profesionale pe baze nediscriminatorii;

întrucât, pentru a asigura o deplină recunoaștere reciprocă a licențelor, Consiliul va adopta, ținând seama de progresele înregistrate de organizațiile internaționale, înainte de 1 ianuarie 1993, la propunerea Comisiei ce urmează a fi prezentată înainte de 1 iulie 1992, măsurile care să stabilească cerințe armonizate în materie de licențe și de programe de formare; întrucât fiecare stat membru va recunoaște orice licență care este conformă acestor cerințe,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Prezenta directivă se aplică procedurilor de acceptare reciprocă a licențelor eliberate de statele membre personalului navigant tehnic din aviația civilă.

Articolul 2

În sensul prezentei directive, se înțelege prin:

- (a) *licență*, orice titlu valabil, emis de un stat membru, care-l autorizează pe titular să exercite funcții aferente statutului de personal navigant tehnic la bordul unei aeronave civile înmatriculate într-un stat membru. Această definiție se aplică, de asemenea, calificărilor asociate acestui titlu;
- (b) *calificare*, mențiunea care figurează pe licență sau care face obiectul unui document distinct și care precizează condițiile specifice, privilegiile sau restricțiile care însoțesc această licență;
- (c) *acceptarea licenței*, orice formă de recunoaștere sau de validare de către un stat membru a unei licențe emise de alt stat membru, precum și privilegiile și atestările care o însoțesc. Acceptarea, care se poate realiza prin eliberarea de către statul

membru a unei licențe naționale, nu trebuie să depășească perioada de valabilitate a licenței de origine;

- (d) *recunoaștere*, autorizarea de a utiliza pe o aeronavă înmatriculată într-un stat membru o licență eliberată în alt stat membru, în conformitate cu privilegiile care o însoțesc;
- (e) *validare*, declarație expresă din partea unui stat membru, conform căreia o licență emisă de un alt stat membru poate fi utilizată similar cu licența eliberată de el însuși;
- (f) *personal navigant tehnic*, orice persoană care deține o licență și care este însărcinat să exercite funcții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul zborului. Această definiție se aplică piloților, navigatorilor și mecanicilor de zbor.

Articolul 3

(1) Un stat membru acceptă fără întârziere nejustificată sau probe suplimentare orice licență emisă de un alt stat membru, precum și privilegiile și atestările care o însoțesc.

(2) Orice persoană care deține o licență de pilot privat eliberată de un stat membru este autorizată să piloteze aeronave înmatriculate într-un alt stat membru. Această recunoaștere se limitează la exercitarea privilegiilor acordate titularului licenței de pilot privat și calificărilor conexe, conform regulilor de zbor cu vizibilitate (VFR) efectuate numai pe timp de zi în aeronave autorizate, cu un echipaj compus dintr-un singur pilot.

Articolul 4

(1) Articolul 3 alineatul (1) se aplică în cazul în care o licență eliberată de un stat membru și prezentată altui stat membru pentru acceptare se bazează pe cerințe echivalente cu cele din statul membru gazdă. Pentru a permite autorităților competente să evalueze echivalența licențelor emise de alte state membre, Comisia face o comparație a cerințelor aplicate în fiecare stat membru pentru eliberarea de licențe aferente aceluiași funcții și transmite această comparație tuturor statelor membre înainte de 1 ianuarie 1992.

(2) (a) Orice stat membru poate cere Comisiei un aviz cu privire la echivalarea unei licențe, care i-a fost prezentată pentru acceptare, în termen de trei săptămâni de la primirea cererii.

(b) Comisia trebuie să emită avizul în termen de două luni. În continuare, statul membru interesat are la dispoziție o lună să răspundă solicitantului.

(c) În cazul în care statul membru nu solicită avizul Comisiei, acesta este obligat să răspundă solicitantului în termen de trei luni.

(d) Termenele prevăzute la literele (a), (b) și (c) de mai sus încep să curgă din momentul în care toate informațiile necesare sunt disponibile.

(3) În cazul în care, după examinarea unei licențe de către statul membru căruia i-a fost prezentată pentru acceptare, persistă îndoieli bine întemeiate cu privire la echivalarea licenței respective, prin derogare de la principiile prevăzute la articolul 3 alineatul (1), statul membru poate considera că sunt necesare condiții și probe suplimentare pentru a permite acceptarea licenței. Titularul licenței, statul membru care a eliberat licența și Comisia sunt informați în scris cu privire la acest lucru. Posibilitatea de a da o probă suplimentară trebuie oferită cât mai curând posibil titularului licenței de către statul membru gazdă căruia îi este prezentată licența pentru aprobare și, în orice caz, fără discriminare pe motiv de naționalitate.

(4) În cazul în care solicitantul a îndeplinit condițiile suplimentare și/sau a reușit la proba suplimentară la care se referă alineatul (3), statul membru respectiv acceptă imediat licența în cauză.

(5) Cu toate acestea, în ceea ce privește licențele de pilot și fără a aduce atingere alineatelor (1)-(4), un stat membru acceptă orice licență acordată în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională, în cazul în care titularul acesteia îndeplinește condițiile speciale de validare prevăzute în anexa la prezenta directivă.

Articolul 5

Statele membre se asigură că resortisanții celorlalte state membre sunt admiși în instituțiile lor de formare publice și private, precum și la examenele naționale și la procedurile de obținere a licențelor pe aceleași baze, ca și cele aplicate propriilor resortisanți.

Articolul 6

Atunci când un stat membru eliberează o licență pe baza unei licențe sau a unui element constitutiv din licența respectivă emisă

de o țară terță, acest lucru se menționează pe licență. Celelalte state membre nu sunt obligate să accepte o astfel de licență sau element constitutiv al licenței.

Articolul 7

(1) Statele membre, după consultarea Comisiei, pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive înainte de 1 iunie 1992. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

(2) Atunci când statele membre adoptă aceste acte, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(3) Comisiei i se comunică de către statele membre textele dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(4) Statele membre se sprijină reciproc pentru aducerea la îndeplinire a prezentei directive și, după caz, fac schimb de informații privind licențele pe care le-au acceptat prin echivalare.

(5) Datele cu caracter confidențial obținute în aplicarea prezentei directive intră sub incidența secretului profesional.

Articolul 8

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 16 decembrie 1991.

Pentru Consiliu

Președintele

H. MAIJ-WEGGEN

ANEXĂ

Procedură de validare specială

Condiții speciale de validare					
Funcție	Licența	Cerințe medicale	Vârsta	Experiența	Teste de aptitudini (*)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Transport aerian comercial cu avioane FAR 25/JAR 25					
(a) Comandant	(a) ATPL-A	(a) Certificat medical clasa 1 fără derogare	(a) 21 până la 60	(a) 1 500 de ore în calitate de comandant pe avioane FAR 25/JAR 25	(a) Probă de zbor, inclusiv probă IR în aer sau pe simulator
(b) Copilot	(b) ATPL-A	(b) Certificat medical clasa 1 fără derogare	(b) 21 până la 60	(b) 1 500 de ore pe avioane FAR 25/JAR 25	(b) Probă de zbor, inclusiv probă IR în aer sau pe simulator
2. Transport aerian comercial cu avioane, altele decât FAR 25/JAR 25					
(a) Comandant	(a) CPL-A (cu IR)	(a) Certificat medical clasa 1 fără derogare	(a) 21 până la 60	(a) 1 000 de ore în calitate de comandant în transport aerian comercial de la obținerea calificării IR	(a) Probă de zbor, inclusiv probă IR în aer sau pe simulator
(b) Copilot	(b) CPL-A (cu IR)	(b) Certificat medical clasa 1 fără derogare	(b) 21 până la 60	(b) 1 000 de ore în transport aerian comercial	(b) Probă de zbor, inclusiv probă IR în aer sau pe simulator

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3. (a) Activitate în condiții de navigație aeriană la bordul unui avion (cu excepția zborului de instrucție)	(a) CPL-A	(a) Certificat medical clasa 1 fără derogare	(a) 21 până la 60	(a) 700 de ore în calitate de comandant pe avioane convenționale, inclusiv 200 de ore în tipul de activitate în condiții de navigație aeriană pentru care solicită validarea, din care 50 de ore în funcția pe care a deținut-o în ultimele 12 luni	(a) Verificare în condiții de zbor în funcția respectivă
3. (b) Activitate în condiții de navigație aeriană la bordul unui elicopter (cu excepția zborului de instrucție și a operațiilor pe mare)	(b) CPL-H	(b) Certificat medical clasa 1 fără derogare	(b) 21 până la 60	(b) 700 de ore în calitate de comandant pe elicoptere, inclusiv 200 de ore în tipul de activitate în condiții de navigație aeriană pentru care solicită validarea, din care 50 de ore în funcția pe care a deținut-o în ultimele 12 luni	(b) Verificare în condiții de zbor în funcția respectivă
4. Transport aerian comercial sau operații pe mare în elicoptere					
(a) <i>Comandant</i>	(a) ATPL-H (cu IR, dacă se cer zboruri IFR)	(a) Certificat medical clasa 1 fără derogare	(a) 21 până la 60	(a) 1 500 de ore de zbor în calitate de comandant, având legătură cu tipul de activitate pentru care solicită validarea. Dacă este necesar zbor IR, trebuie să aibă 500 de ore de experiență de zbor de la obținerea calificării pentru IR	(a) Probă de zbor, inclusiv test IR, după caz, în aer sau pe simulator
(b) <i>Copilot</i>	(b) CPL-H (cu IR, dacă se cer zboruri IFR)	(b) Certificat medical clasa 1 fără derogare	(b) 21 până la 60	(b) 1 500 de ore de zbor având legătură cu tipul de activitate pentru care solicită validarea. Dacă este necesar zbor IR, trebuie să aibă 500 de ore de experiență de zbor de la obținerea calificării pentru IR	(b) Probă de zbor, inclusiv probă IR, după caz, în aer sau pe simulator

IR = calificare pentru zbor instrumental

(*) Solicitantului trebuie să i se ofere posibilitatea de a da în cel mai scurt timp probele și verificările de mai sus. Avioane convenționale înseamnă alte avioane decât cele certificate JAR 25 și cele suprașoare.