

31991L0670

31.12.1991

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 373/21

DIREKTIVA SVETA
z dne 16. decembra 1991
ovzajemnem priznavanju licenc osebja za opravljanje funkcij v civilnem letalstvu

(91/670/EGS)

SVET EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti in zlasti člena 84(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Evropskega parlamenta ⁽²⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽³⁾,

ker je obstoj zadostnega števila letalskega osebja, ki ima potrebne kvalifikacije in licence, zelo pomemben za nemoten in varen potek zračnih prevozov;

ker tudi uresničitev notranjega trga do konca leta 1992 zahteva obstoj učinkovitega sistema zračnega prevoza, da bi bilo zagotovljeno gibanje oseb znotraj Skupnosti;

ker je zračni prevoz izredno dinamična in hitro razvijajoča se gospodarska panoga, ki ima predvsem mednarodni značaj; ker se

lahko zato ravnovesje med ponudbo in povpraševanjem osebja vzdržuje učinkoviteje na ravni Skupnosti kot na državni ravni;

ker je zato izredno pomembno, da se skupna prometna politika na področju civilnega letalstva razširi, da bi olajšala gibanje letalskega osebja znotraj Skupnosti;

ker se zahteve za licence letalskega osebja v državah članicah razlikujejo;

ker Skupnost trenutno nima določenih kvalifikacij, ki se zahtevajo za pridobitev licenc; ker države članice zato ohranijo možnost določitve stopnje takih kvalifikacij tako, da zagotovijo varnost prevozov z zrakoplovom, ki je registriran na njihovem ozemlju; ker ne smejo, ne da bi kršile svoje obveznosti, določene v Pogodbi, od državljana države članice zahtevati, da pridobi kvalifikacije, ki jih na splošno določijo izključno na podlagi njihovega lastnega sistema izobraževanja in usposabljanja, če je zadevna oseba te kvalifikacije že pridobila v drugi državi članici;

ker se naj uvede postopek Skupnosti za priznavanje licenc in kvalifikacij letalskega osebja, da bi bila olajšana izpolnitev obveznosti iz Pogodbe in zagotovljena gibljivost takega osebja;

ker se lahko v vseh državah članicah danes že uvede priznavanje licenc zasebnega (športnega) pilota;

⁽¹⁾ UL C 10, 16.1.1990, stran 12, in UL 175, 6.7.1991, str. 14.

⁽²⁾ UL C 284, 12.11.1990, str. 198.

⁽³⁾ UL C 124, 12.5.1990, str. 18.

ker naj imajo poklicni piloti, če se od njih zahteva opravljanje dodatnih preskusov za upravljanje zrakoplova, ki je registriran v drugi državi članici in ne v tisti, v kateri je pilot pridobil licenco, možnost, da te preskuse opravijo čim prej;

ker možnosti za usposabljanje, ki so na voljo v državah članicah, vedno ne zadostijo potrebam; ker morajo države članice v skladu s členom 7 Pogodbe dovoliti državljanom drugih držav članic dostop do javnih in zasebnih ustanov za usposabljanje ter do opravljanja strokovnih izpitov na nediskriminacijski podlagi;

ker bo Svet ob upoštevanju napredka, doseženega v postopkih mednarodnih organizacij, pred 1. januarjem 1993 na predlog Komisije, ki ga je treba predložiti pred 1. julijem 1992, sprejel ukrepe za usklajene zahteve glede licenc in programov usposabljanja, da bi dosegel popolno medsebojno priznanje licenc; ker bo vsaka država priznala vsako licenco, ki te zahteve izpolnjuje,

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Ta direktiva se uporablja pri postopkih vzajemnega priznavanja licenc, ki jih izdajajo države članice letalskemu osebju v civilnem letalstvu.

Člen 2

V tej direktivi:

- (a) „*licenca*“ pomeni veljavni dokument, ki ga izda država članica, s katerim pooblasti njenega imetnika, da na krovu civilnega zrakoplova, registriranega v državi članici, opravlja funkcije kot član letalskega osebja. Ta definicija vključuje tudi ratinge, povezane s tem dokumentom;
- (b) „*rating*“ pomeni vpis v licenco ali v ločen dokument, ki določa posebne pogoje, privilegije ali omejitve, ki se nanašajo na tako licenco;
- (c) „*priznavanje licenc*“ pomeni, da država članica kakorkoli prizna licenco ali potrdi veljavnost licence, ki jo je izdala druga država članica, skupaj s privilegiji in potrdili, ki se nanjo nanašajo. Priznavanje, ki jo lahko država članica opravi z izdajo svoje licence, ne sme veljati daljše časovno obdobje, kot velja izvirna licenca;
- (d) „*priznanje*“ pomeni dovoljenje za uporabo licence, ki jo izda ena država članica, v zrakoplovu, ki je registriran v drugi državi članici, v skladu s privilegiji, ki se nanjo nanašajo;
- (e) „*validacija*“ pomeni uradno izjavo države članice, da se lahko licenca, ki jo je izdala druga država članica, uporablja kot licenca, ki jo izda sama;
- (f) „*letalsko osebje*“ pomeni osebje, ki ima licenco in je zadolženo za opravljanje nalog, ki so pomembne za operacijo zrakoplova med letenjem. Ta definicija velja za pilote, letalske navigatorje in letalske inženirje.

Člen 3

1. Država članica brez neupravičene zamude ali dodatnih preskusov prizna vsako licenco, ki jo izda druga država članica, skupaj s privilegiji in potrdili, ki se nanašajo nanjo.

2. Vsak imetnik licence zasebnega (športnega) pilota, ki jo izda država članica, ima dovoljenje za pilotiranje zrakoplova, ki je registriran v drugi državi članici. To priznanje je omejeno na izvajanje privilegijev imetnika licence zasebnega (športnega) pilota in na s tem povezane ratinge za zrakoplov, ki veljajo za pravila vizualnega letenja (VFR) samo podnevi v zrakoplovu, ki je certificiran za letenje z enim pilotom.

Člen 4

1. Člen 3(1) se uporablja, kadar licenca, ki jo izda ena država članica in se predloži drugi državi članici v priznanje, temelji na zahtevah, ki so enake zahtevam države članice gostiteljice. Da bi pristojnim organom omogočili ocenitev enakovrednosti licenc, ki jih izdajo druge države članice, Komisija pred 1. januarjem 1992 primerja zahteve, ki se uporabljajo v posameznih državah članicah za izdajanje licenc za enake funkcije in primerjavo pošlje vsem državam članicam.

2. (a) Vsaka država članica lahko v treh tednih po prejemu prošnje zaprosi Komisijo za mnenje o enakovrednosti licence, ki ji je bila predložena v priznanje;

(b) Komisija mora dati svoje mnenje v roku dveh mesecev. Zadevna država članica ima potem en mesec časa, da prosilcu odgovori;

(c) Če država članica ne zaprosi Komisije za mnenje, mora prosilcu odgovoriti v roku treh mesecev;

(d) Časovni roki iz točk (a), (b) in (c) zgoraj, začnejo teči potem, ko so na voljo vsi potrebni podatki.

3. Če potem, ko država članica preuči licenco, ki ji je bila predložena v priznanje, še obstajajo upravičeni dvomi o enakovrednosti zadevne licence, lahko ta država članica ne glede na načela, določena v členu 3(1), oceni, da so potrebne dodatne zahteve in/ali dodatni preskusi, ki omogočajo priznanje licence. O tem so pisno obveščeni imetnik licence, država članica, ki je licenco izdala, in Komisija. Država članica, ki ji je licenca predložena v priznanje, da imetniku licence čimprej možnost, da opravi dodatni preskus, vendar v vsakem primeru brez diskriminacije na podlagi državljanstva.

4. Če prosilec izpolni dodatne zahteve in/ali opravi zahtevani(e) preskus(e), kot je določeno v odstavku 3, zadevna država članica nemudoma prizna zadevno licenco.

5. Ne glede na zgoraj navedeno v zvezi z licencami zasebnega (športnega) pilota in ne glede na odstavke 1 do 4 država članica prizna vsako licenco, izdano v skladu z zahtevami iz Priloge 1 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, če imetnik izpolnjuje posebne zahteve glede validacije (izjave veljavnosti), določene v Prilogi k tej direktivi.

Člen 5

Države članice zagotovijo, da imajo državljani drugih držav članic dostop do javnih in zasebnih ustanov za usposabljanje in izpitov za pridobitev licenc na enaki podlagi, kakor velja za njihove lastne državljane.

Člen 6

Če država članica iz razlogov enakovrednosti izda licenco na podlagi licence, ki jo izda tretja država skupaj s privilegiji in

potrdili, ki se nanjo nanašajo, se to v licenci navede. Drugim državam ni treba priznati takih licenc.

Člen 7

1. Po posvetovanju s Komisijo države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 1. junija 1992. O tem takoj obvestijo Komisijo.

2. Ko države članice sprejmejo predpise, se morajo sklicevati na to direktivo ali pa se nanjo sklicujejo ob uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

3. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

4. Države članice si med seboj pomagajo pri izvajanju te direktive in si po potrebi izmenjajo podatke o licencah, ki so jih priznale na podlagi enakovrednosti.

5. Za zaupne podatke, pridobljene v skladu s to direktivo, velja poklicna molčečnost.

Člen 8

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 16. decembra 1991

Za Svet

Predsednik

H. MAIJ-WEGGEN

PRILOGA

Poseben postopek validacije

Posebne zahteve za validacijo					
Vloga	Licenca	Zdravstvene zahteve	Starost	Izkušnje	Preskus posebnih sposobnosti (*)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Komerčni zračni prevoz v letalih FAR 25/JAR25					
(a) <i>vodja zrakoplova</i>	(a) ATPL-A	(a) razred 1 zdravniško spričevalo brez pripomb	(a) 21 do 60	(a) 1500 ur kot vodja zrakoplova v FAR 25/JAR 25 letalih	(a) preskus letenja vključno s preskusom IR med letom ali na simulatorju
(b) <i>kopilot</i>	(b) ATPL-A	(b) razred 1 zdravniško spričevalo brez pripomb	(b) 21 do 60	(b) 1500 ur v FAR 25/JAR 25 letalih	(b) preskus letenja vključno s preskusom IR med letom ali na simulatorju
2. Komerčni zračni prevoz v letalih, ki ne spadajo v FAR 25/JAR 25					
(a) <i>vodja zrakoplova</i>	(a) CPL-A (z IR)	(a) razred 1 zdravniško spričevalo brez pripomb	(a) 21 do 60	(a) 1000 ur kot vodja zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu od pridobitve IR	(a) preskus letenja vključno s preskusom IR med letom ali na simulatorju
(b) <i>kopilot</i>	(b) CPL-A (z IR)	(b) razred 1 zdravniško spričevalo brez pripomb	(b) 21 do 60	(b) 1000 ur v komercialnem zračnem prevozu	(b) preskus letenja vključno s preskusom IR med letom ali na simulatorju

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3 (a) Dela v zraku v letalih (brez usposabljanja za letenje)	(a) CPL-A	(a) razred 1 spričevalo pripomb	(a) 21 do 60	(a) 700 ur kot vodja zrakoplova v konvencionalnih letalih vključno z 200 urami kot delo v zraku, za katero se zahteva validacija, vključno s 50 urami v vlogi, ki se izvaja zadnjih 12 mesecev	(a) preverjanje med letom v določeni vlogi
3 (b) Dela v zraku v helikopterjih (brez usposabljanja za letenje in eksteritorialnih operacijah)	(b) CPL-H	(b) razred 1 spričevalo pripomb	(b) 21 do 60	(b) 700 ur kot vodja zrakoplova v helikopterjih, vključno z 200 urami kot delo v zraku, za katero se zahteva validacija, vključno s 50 urami v vlogi, ki jo opravlja zadnjih 12 mesecev.	(b) preverjanje med letom v določeni vlogi
4. Komerčni zračni prevoz ali eksteritorialne operacije s helikopterji					
(a) vodja zrakoplova	(a) ATPL-H (z IR, če se zahtevajo IFR leti)	(a) razred 1 spričevalo pripomb	(a) 21 do 60	(a) 1 500 ur kot letenje vodje zrakoplova glede na vrsto operacije, za katero se zahteva validacija. Če se zahteva IR, pridobljenih 500 ur izkušnje z letenjem od pridobitve IR.	(a) preskus letenja, po potrebi vključno s preskusom IR, med letom ali na simulatorju
(b) koplilot	(b) CPL-H (z IR, če se zahtevajo IFR leti)	(b) razred 1 spričevalo pripomb	(a) 21 do 60	(b) 1 500 ur letenja gledena vrsto operacije, za katero se zahteva validacija. Če se zahteva IR, pridobljenih 500 ur izkušnje z letenjem od pridobitve IR.	(a) preskus letenja, vključno s preskusom IR, če je primerno, med letom ali na simulatorju

(*) Prosilec mora imeti možnost, da čim prej opravi zgoraj navedeno preverjanje in preskus. Konvencionalna letala pomenijo tista letala, ki niso certificirana po JAR 25 in ultralahka. LR= IRating za instrumentalno letenje