Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

SMĚRNICE RADY

ze dne 16. prosince 1991

o vzájemném uznávání licencí pro výkon funkcí v civilním letectví

(91/670/EHS)

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise[1],

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu[2],

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru[3],

vzhledem k tomu, že pro hladký a bezpečný průběh letecké dopravy je důležitý dostatečný počet kvalifikovaného řídícího technického personálu držícího licence;

vzhledem k tomu, že dokončení společného vnitřního trhu koncem roku 1992 si žádá existenci účinného systému letecké dopravy za účelem zjednodušení pohybu osob ve Společenství;

vzhledem k tomu, že letecká doprava je vysoce dynamické a rychle se vyvíjející odvětví silného mezinárodního charakteru; že proto lze udržet rovnováhu nabídky a poptávky po personálu řešit účinněji na úrovni Společenství než na vnitrostátní úrovni;

vzhledem k tomu, že je proto nezbytné rozšířit společnou dopravní politiku pokud jde o civilní letectví na zjednodušení pohybu řídícího technického personálu ve Společenství;

vzhledem k tomu, že požadavky na získání licence řídícím technickým personálem jsou v jednotlivých členských státech liší;

vzhledem k tomu, že kvalifikace nutná pro získání licence nejsou v současnosti Společenstvím stanoveny; že členské státy si proto ponechávají možnost stanovit úroveň takové kvalifikace s ohledem na zajištění bezpečnosti služeb poskytovaných

---

[1] Úř. věst. č. C 10, 16.1.1990, s. 12, a Úř. věst. č. C 175, 6.7.1991, s. 14.
[2] Úř. věst. č. C 284, 12.11.1990, s. 198.
[3] Úř. věst. č. C 124, 21.5.1990, s. 18.

Council Directive 91/670/EEC of 16 December 1991 on mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation
OJ L 373, 31.12.91, p. 21-25

ISAP ISAP ISAP ISAP

letadly registrovanými na jejich území; že nesmí, bez porušení svých povinností stanovených Smlouvou, vyžadovat od příslušníka členského státu získání takové kvalifikace, kterou obecně určují výlučně odkazem na vlastní vnitrostátní vzdělávací a výcvikový systém, pokud daná osoba již tuto kvalifikaci získala v jiném členském státě;

vzhledem k tomu, že za účelem zjednodušení splnění závazků plynoucích ze Smlouvy a za účelem zajištění možnosti pohybu řídícího technického personálu stanoví se postup Společenství pro uznávání licencí a kvalifikací takového personálu;

vzhledem k tomu, že uznávání soukromých pilotních oprávnění již lze zavést ve všech členských státech;

vzhledem k tomu, že profesionální piloti musí za účelem získání povolení k provozu letadla registrovaného v jiném členském státě, než kde získali licenci, podstoupit dodatečné zkoušky, je třeba jim umožnit podstoupení takových testů co nejdříve;

vzhledem k tomu, že možnosti výcviku dostupné v členských státech nedostačují vždy poptávce; že v souladu s článkem 7 Smlouvy členské státy musí na nediskriminačním základě zpřístupnit příslušníkům jiných členských států veřejná i soukromá výcviková zařízení a zkoušky;

vzhledem k tomu, že za účelem dosažení plného vzájemného uznávání licencí Rada přijme do 1. ledna 1993, na návrh Komise předložený do 1. července 1992, se zřetelem na pokrok dosažený v postupech mezinárodních organizací, opatření k harmonizaci požadavků ve vztahu k licencím a výcvikovým programům; že každý členský stát uzná jakoukoli licenci odpovídající těmto požadavkům,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Tato směrnice se vztahuje na postupy uznávání licencí vydaných členskými státy technickému řídícímu personálu civilního letectví.

Článek 2

Pro účely této směrnice se:

a) *licencí* rozumí jakýkoli platný dokument vydaný členským státem opravňující držitele vykonávat činnosti jako člen řídícího technického personálu na palubě civilního letadla registrovaného v členském státě. Tato definice zahrnuje také třídu spojenou s tímto dokumentem;

b) *třídou* rozumí prohlášení v licenci nebo v samostatném dokumentu udávající zvláštní podmínky, výhody nebo omezení náležející k této licenci;

c) *uznáním licence* rozumí jakýkoli úkon uznání nebo ověření platnosti licence vydané jiným členským státem spolu s výhodami a osvědčení náležejícími k této licenci, provedený členským státem. Doba platnosti uznání

Council Directive 91/670/EEC of 16 December 1991 on mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation
OJ L 373, 31.12.91, p. 21-25

ISAP ISAP ISAP

provedeného vydáním vnitrostátní licence příslušného členského státu nesmí přesáhnout dobu platnosti původní licence;

d) *uznáním* rozumí povolení používat licenci vydanou jedním členským státem v souladu s výhodami k ní náležejícími, pro letadla registrovaná v jiném členském státě;

e) *ověřením* rozumí výslovné prohlášení členského státu, že licence vydaná jiným členským státem může být používána jako jeho vlastní;

f) *technickým řídícím personálem* rozumí osoby držící licenci a pověřené výkonem podstatných operací řízení letadla během letu. Tato definice se vztahuje na piloty, letecké navigátory a palubní inženýry.

Článek 3

1. Členský stát uzná bez zbytečného prodlení nebo dodatečných zkoušek každou licenci vydanou jiným členským státem včetně výhod a osvědčení náležejících k této licenci.

2. Každá osoba držící soukromou pilotní licenci vydanou členským státem smí pilotovat letadlo registrované v jiném členském státě. Uznání se omezuje na výkon výhod držitele soukromé pilotní licence a související poplatky za letadlo podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) jen ve dne v letadle certifikovaném pro provoz s jedním pilotem.

Článek 4

1. Čl. 3 odst. 1 je použitelný pokud se licence vydaná členským státem a předložená jinému členskému státu k uznání zakládá na požadavcích rovnocenných požadavkům tohoto hostitelského členského státu. Za účelem umožnit příslušným orgánům posoudit rovnocennost licence vydané jiným členským státem provede Komise porovnání požadavků používaných pro vydávání licencí pro stejné funkce ve všech členských státech, jehož výsledky předá do 1. ledna 1992 všem členským státům.

2. a) Každý členský stát může do tří týdnů od obdržení žádosti požádat Komisi o stanovisko k rovnocennosti licence předložené k uznání.

b) Komise vydá stanovisko do dvou měsíců. Příslušný členský stát má jeden měsíc na odpověď žadateli.

c) Pokud členský stát nežádá Komisi o stanovisko, je povinen odpovědět žadateli do tří měsíců.

d) Lhůty uvedené v bodech a), b) a c) výše běží od doby, kdy jsou k dispozici všechny nezbytné informace.

3. Pokud po posouzení licence členským státem, kterému byla předložena k uznání, vzniknou odůvodněné pochybnosti o její rovnocennosti, může tento členský

ISAP ISAP ISAP ISAP

stát, bez ohledu na zásady stanovené v čl. 3 odst. 1, usoudit, že pro umožnění uznání licence je nezbytné splnění dodatečných požadavků a/nebo zkoušek. Držitel licence, vydávající členský stát a Komise jsou o tom informováni písemnou formou. Hostitelský členský stát, kterému byla licence předložena ke schválení, poskytne co nejdříve držiteli licence možnost podstoupit zkoušku, a to za každých okolností bez diskriminace na základě národnosti.

4. Pokud žadatel splní dodatečné požadavky a/nebo uspěl v požadované zkoušce (zkouškách) podle odstavce 3, daný členský stát bez odkladu uzná příslušnou licenci.

5. Bez ohledu na výše uvedené, s ohledem na pilotní průkaz a bez ohledu na odstavce 1 a 4, uzná členský stát každou licenci vydanou v souladu s požadavky přílohy 1 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví, pokud nositel splňuje zvláštní požadavky za účelem ověření podle přílohy této směrnice.

Článek 5

Členské státy zajistí dostupnost veřejných a soukromých výcvikových zařízení, jakož i zkoušky za účelem získání licence pro příslušníky jiných členských států na stejném základě jako pro vlastní příslušníky.

Článek 6

Pokud členský stát vydá za účelem rovnocennosti licenci na základě licence vydané třetí zemí včetně k ní náležejících výhod a potvrzení, je to v licenci zaznamenáno. Ostatní členské státy nejsou povinny takovou licenci uznat.

Článek 7

1. Členské státy po jednání s Komisí uvedou do 1. června 1992 v platnost zákony, předpisy a správní opatření nezbytná k dosažení souladu s touto směrnicí. Bez odkladu o tom informují Komisi.

2. Taková opatření přijatá členskými státy obsahují odkaz na tuto směrnici, nebo jsou takovým odkazem provázena při zveřejnění. Způsob odkazu stanoví členský stát.

3. Členské státy informují Komisi o přijetí ustanovení vnitrostátního práva v oblasti působnosti této směrnice.

4. Členské státy si vzájemně pomáhají při provádění této směrnice a v případě potřeby si vyměňují informace o licencích uznaných na základech rovnocennosti.

5. Důvěrné informace získané podle této směrnice jsou chráněny služebním tajemstvím.

Council Directive 91/670/EEC of 16 December 1991 on mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation
OJ L 373, 31.12.91, p. 21-25

ISAP ISAP ISAP ISAP

Článek 8

Tato směrnice je určeno členským státům.

V Bruselu, dne 16. prosince 1991.

Za Radu
předseda
H. MAIJ-WEGGEN

ISAP ISAP ISAP ISAP

Council Directive 91/670/EEC of 16 December 1991 on mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation
OJ L 373, 31.12.91, p. 21-25

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

PŘÍLOHA

Zvláštní postup ověřování

Činnost	Zvláštní požadavky za účelem ověření				
	Licence	Zdravotní způsobilost	Věk	Zkušenosti	Zkoušky způsobilosti(*) - kontrola znalostí požadavků předepsaných hostitelským členským státem spadajících do působnosti přílohy 6 Chicagské úmluvy v úředním jazyce ověřujícího členského státu nebo v angličtině, - letové zkoušky včetně zkoušky na přístrojích při letu nebo na simulátoru (podrobnosti těchto zkoušek se dále stanoví pro jednotlivé případy)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Obchodní letecká doprava provozovaná letadly FAR 25/JAR 25					
a) odpovědný pilot (PIC)	a) ATPL-A	a) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	a) 21 - 60	a) 1500 hodin jako PIC na letadle 25/JAR 25	a) Praktické letové zkoušky včetně IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru
b) druhý pilot	b) ATPL-A	b) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	b) 21 - 60	b) 1500 hodin na letadle 25/JAR 25	b) Praktické letové zkoušky včetně IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru
2. Obchodní letecká doprava provozovaná jinými letadly než FAR 25/JAR 25					
a) PIC	a) CPL-A (s IR)	a) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	a) 21 – 60	a) 1000 hodin jako PIC v obchodní letecké dopravě od získání IR	a) Praktické letové zkoušky včetně IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru

Council Directive 91/670/EEC of 16 December 1991 on mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation
OJ L 373, 31.12.91, p. 21-25

ISAP ISAP ISAP

b) druhý pilot	b) CPL-A (s IR)	b) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	b) 21 - 60	b) 1000 hodin v obchodní letecké dopravě	b) Praktické letové zkoušky včetně IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru
3. a) Pracovní lety v letadlech (kromě školicích letů)	a) CPL-A	a) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	a) 21 – 60	a) 700 hodin jako PIC na konvenčních letadlech včetně 200 hodin takových pracovních letů, pro které se žádá o licenci, z toho 50 hodin během posledních 12 měsíců	a) Praktické letové zkoušky ze zamýšlené činnosti
3. b) Pracovní lety v helikoptérách (kromě školicích letů a operací mimo pevninnu)	b) CPL-H	b) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	b) 21 - 60	b) 700 hodin jako PIC na helikoptérách včetně 200 hodin takových pracovních letů, pro které se žádá o licenci, z toho 50 hodin během posledních 12 měsíců	b) Praktické letové zkoušky ze zamýšlené činnosti
4. Obchodní letecká doprava nebo operace v helikoptéře mimo pevninu					
a) PIC	a) ATPL-H (s IR v případě potřeby IFR letů)	a) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	a) 21 – 60	a) 1500 hodin jako PIC takových letů, pro které se žádá o ověření. Pokud se žádá též pro IR lety, rovněž 500 hodin letů od získání IR	a) Praktické letové zkoušky včetně případných IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru
b) druhý pilot	b) CPL-H (s IR v případě potřeby IFR letů)	b) Lékařské osvědčení 1. třídy bez omezení	b) 21 - 60	b) 1500 hodin takových letů, pro které se žádá o ověření. Pokud se žádá též pro IR lety, rovněž 500 hodin letů od získání IR	b) Praktické letové zkoušky včetně případných IR zkoušek v letadle nebo na simulátoru

IR = Instrument rating.
(*) Žadateli musí být umožněno podstoupit uvedené zkoušky a testy co nejdříve.
Konvenčními letadly se rozumí letadla jiná, než letadla certifikovaná podle JAR 25 a ultralehká letadla.

Council Directive 91/670/EEC of 16 December 1991 on mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation
OJ L 373, 31.12.91, p. 21-25

ISAP ISAP ISAP