

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 ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽³⁾,

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;

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

⁽²⁾ JO nº C 284 de 12. 11. 1990, p. 198.

⁽³⁾ JO nº C 124 de 21. 5. 1990, p. 18.

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

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) Trabalhos aéreos em avião (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) Trabalhos aéreos em helicóptero (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. Transporte aéreo comercial ou operações <i>off-shore</i> em helicóptero	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.