

## **ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА**

**от 16 декември 1991 година**

**относно взаимно приемане на лицензиите на персонала за упражняване на функции в гражданското въздухоплаване**

**(91/670/ЕИО)**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност, и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията<sup>1</sup>,

като взе предвид становището на Европейския парламент<sup>2</sup>,

като взе предвид мнението на Икономическия и социален комитет<sup>3</sup>,

като има предвид, че наличието на достатъчен брой летателен състав, притежаващ необходими квалификации и лицензии е от жизнено значение за гладкото и безопасно осъществяване на авиационните транспортни превози;

като има предвид, също така, че завършването на вътрешния пазар към края на 1992 г. изисква наличието на ефективна въздушна транспортна система, която да улеснява движението на хора в Общността;

като има предвид, че въздушният транспорт е силно динамичен и бързо развиващ се сектор главно от международен характер; като има предвид, че поради това е възможно равновесието между търсенето и предлагането на персонал да бъде поддържано по-ефективно по-скоро на равнище на Общността, отколкото на национално ниво;

като има предвид, че следователно е от съществено значение общата транспортна политика в областта на гражданското въздухоплаване да се разшири и обхване движението на летателния персонал в Общността;

като има предвид, че изискванията за лицензиране на летателния персонал се различават в държавите-членки;

като има предвид, че изискваните квалификации за получаване на лицензии понастоящем не са определени на равнище на Общността и като има предвид, че

---

<sup>1</sup> ОВ С 10, 16.1.1990 г., стр. 12 и ОВ С 175, 6.7.1991 г., стр. 14

<sup>2</sup> ОВ С 284, 12.11.1990 г., стр. 198

<sup>3</sup> ОВ С 124, 21.5.1990 г., стр. 18

държавите-членки следователно запазват възможност да определят нивото на такива квалификации с оглед безопасност на услугите, предоставяни от самолети, регистрирани на тяхна територия; като има предвид, че те не могат, без да нарушават задълженията си, определени в Договора, да изискват от гражданин на държава-членка да притежава квалификация, която по принцип те определят единствено спрямо собствената им национална система за образование и обучение, когато заинтересованото лице вече е придобило такава квалификация в друга държава-членка;

като има предвид, че с оглед улесняване спазването на задълженията, определени в Договора и гарантиране мобилността на летателния персонал, следва да се въведе процедура на Общността за приемане на лицензии и квалификации на такъв персонал;

като има предвид, че признаването на лицензии на частни пилоти може вече да се установи във всички държави-членки;

като има предвид, че с оглед да им се разреши да управляват самолет, регистриран в държава-членка, различна от тази, в която са получили лицензията, професионалните пилоти трябва да преминат допълнителни проверки, те трябва да получат възможност да преминат такива проверки във възможно най-кратък срок;

като има предвид, че съоръженията за обучение в държави-членки не винаги отговарят на търсенето, като има предвид, че съгласно член 7 от Договора, държавите-членки трябва да приемат граждани на други държави-членки в обществени и частни учреждения за обучение и да допускат до професионални изпити на недискриминационна основа;

като има предвид, че с оглед да се постигне пълно взаимно признаване на лицензиите, Съветът ще приеме до 1 януари 1993 г., като отчетна напредъка, постигнат в действията на международни организации, по предложение на Комисията, което следва да се внесе до 1 юли 1992 г., мерките за хармонизирани изисквания за лицензии и програмите за обучение; като има предвид, че всяка държава-членка ще признава всички лицензии, които отговарят на тези изисквания,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### *Член 1*

Настоящата директива се прилага за процедурите за взаимно приемане на лицензии, издадени от държави-членки на летателен персонал в гражданското въздухоплаване.

#### *Член 2*

По смисъла на настоящата директива:

а) „лицензия” означава всеки валиден документ, издаден от държава-членка, който разрешава притежателя му да изпълнява функции като член на летателния персонал на борда на гражданско въздухоплавателно средство, регистрирано в държава-членка. Това определение също така включва квалификационните класове, които са свързани с документа;

б) „квалификационен клас” е право, вписано в лицензията или в отделен документ, което определя специални условия, привилегии или ограничения, отнасящи се за тази лицензия;

в) „приемане на лицензията” означава всеки акт на държава-членка за признаване или валидиране на лицензия, издадена от друга държава-членка, заедно с привилегиите и удостоверенията, отнасящи се за тази лицензия. Приемането, което може да се осъществи чрез издаване от държавата-членка на неин собствена лицензия, не превишава срока на валидност на оригиналната лицензия;

г) „признаване” означава разрешение да се използва във въздухоплавателно средство, регистрирано в една държава-членка, лицензия издадена от друга държава-членка, в съответствие с привилегиите, отнасящи се до него;

д) „валидиране” означава изрична декларация от държава-членка, че лицензията, издадена от друга държава-членка, може да се използва като неин собствен;

е) „летателен персонал” означава персонал, притежаващ лицензия и натоварен със задължения, съществени за експлоатацията на въздухоплавателно средство през полетното време. Това определение се отнася до пилотите, бордни навигатори и бордни инженери.

### *Член 3*

1. Държава-членка приема без неоправдано забавяне или допълнителни проверки, всяка лицензия, издаден от друга държава-членка, заедно със свързаните с него привилегии и удостоверения.

2. Всяко лице, притежаващо лицензия за любител пилот, издаден от дадена държава-членка, има право да управлява самолет, регистриран в друга държава-членка. Това признаване се ограничава до упражняване на привилегиите на притежателя на лицензия за любител пилот и на свързаните с лицензията квалификационни класове съгласно правилата за визуални полети (VFR) през деня, само във въздухоплавателни средства, сертифицирани за експлоатация от един пилот.

### *Член 4*

1. Член 3, параграф 1 се прилага когато лицензията, издадена от дадена държава-членка и представен за приемане в друга държава-членка, се основава на изискванията, които са еквивалентни с тези на приемащата държава-членка. За да могат компетентните органи да оценят еквивалентността на лицензията, издадена от друга държава-членка, Комисията изработва и изпраща на всички държави-членки преди 1 януари 1992 г., сравнителна таблица с изискванията, прилагани във всяка държава-членка за издаване на лицензии за еднакви функции.

2. а) Всяка държава-членка може да поиска от Комисията становище относно еквивалентността на лицензията, предоставена ѝ за приемане, в срок от три седмици от получаването на искането.

б) Комисията трябва да представи становището си в срок от два месеца. Въпросната държава-членка разполага след това с един месец да отговори на кандидата.

в) Ако държава-членка не поиска от Комисията становище, тя е длъжна да даде отговор на кандидата в рамките на три месеца.

г) Сроковете, посочени в букви а), б) и в) започват да текат, когато цялата необходима информация е налице.

3. Ако след разглеждане на лицензията от държавата-членка, на която е представена за приемане, остават основателни съмнения за еквивалентността на въпросната лицензия, тази държава-членка може независимо от принципите, установени в член 3, параграф 1, да приеме, че за приемането на лицензията са необходими допълнителни изисквания и/или изпити. Притежателят на лицензията, държавата-членка, която я е издала, и Комисията трябва се информират за това писмено. На притежателя на лицензията трябва да се даде възможност да премине допълнителни изпити от приемащата държава-членка, на която лицензията е представена за одобрение, колкото е възможно по-скоро и във всеки случай без дискриминация въз основа на националност.

4. Когато кандидатът е отговорил на допълнителни изисквания и/или е преминал изискваната проверка/-и съгласно параграф 3, заинтересованата държава-членка незабавно ще приеме въпросната лицензия.

5. Независимо от изложеното по-горе, по отношение на лицензи на пилоти и независимо от параграфи 1 - 4, държавата-членка приема всяка лицензия, издадена съгласно изискванията на Приложение 1 към Чикагската конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, ако притежателят на лицензията отговаря на специалните условия за валидиране, установени в приложението към настоящата директива.

#### *Член 5*

Държавите-членки гарантират, че граждани на други държави-членки се приемат в обществени и частни учреждения за обучение и се допускат до изпити за лицензии и процедури на същото основание, което се прилага към техните граждани.

#### *Член 6*

Когато държава-членка издава, от съображения за еквивалентност, лицензията на основата на лицензия, издадена от трета страна, заедно с привилегиите и свързаните с него удостоверения, това трябва да бъде вписано в лицензията. Други държави-членки не са задължени да приемат такава лицензия.

#### *Член 7*

1. След консултации с Комисията държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива до 1 юни 1992 г. Те незабавно информират Комисията за това.

2. Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Редът и условията на позоваване се определят от държавите-членки.

3. Държавите-членки съобщават на Комисията разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, регулирана от настоящата директива.

4. Държавите-членки се подпомагат една друга в прилагането на настоящата директива и, ако е необходимо, си обменят информация относно лицензите, които са приели на основание на еквивалентност.

5. Поверителната информация, получена съгласно настоящата директива, е предмет на професионална тайна.

#### *Член 8*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 16 декември 1991 година.

*За Съвета:  
Председател*

**H. MAIJ-WEGGEN**

---

*ПРИЛОЖЕНИЕ*

**Специална процедура за валидиране**

Специални изисквания за валидиране					
Функция	Лицензия	Медицинска годност	Възраст	Опит	Проверка на възможности (*) - проверка на знания за изискванията, предписани от приемащата държава-членка и попадащи в приложното поле на Приложение б към Чикагската конвенция на националния език на валидиращата страна или на английски, според избора на кандидата - полетна проверка, включително полет по прибори, в полет или тренажор (подробностите на тези проверки са посочени за всеки индивидуален случай в колоната долу)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Търговски въздушен превоз в самолети, сертифицирани по FAR 25/JAR 25 а) Командир на ВС (КВС)	а)ATPL-A  б)ATPL-A	а) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения	а) 21 до 60  б) 21 до 60	а)1500 часа като КВС на самолети по FAR 25/JAR 25	а) Полетна проверка, включително IR проверка в полет или на тренажор  б) Полетна проверка,

б) Втори пилот		б) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения		б) 1500 часа на самолети по FAR 25/JAR 25	включително IR проверка в полет или на тренажор
2. Търговски въздушен превоз на самолети, които не са сертифицирани по FAR 25/JAR 25	а) CPL-A (с IR)	а) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения	а) 21 до 60	а) 1000 часа като КВС в търговски въздушен превоз след придобиван е на IR	а) Полетна проверка, вкл. тест за IR или тренажор
а) КВС	б) CPL-A (с IR)	б) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения	б) 21 до 60	б) 1000 часа в търговски въздушен превоз	б) Полетна проверка, вкл. тест за IR или тренажор
б) Втори пилот					
3. а) Въздухоплавателна работа на самолети (не включва полетен инструктор)	а) CPL-A	а) Свидетелство за медицинска годност клас 1 без отклонения	а) 21 до 60  б) 21 до 60	а) 700 часа като КВС на конвенцион ален самолет, вкл. 200 часа за този вид въздухопла вателна работа, за която се иска валидиране	(а) Полетна проверка в тази функция

<p>3. б) Въздухоплавателна работа на хеликоптери (не включва полетен инструктор или прибрежна работа)</p>	<p>б) CPL-N</p>	<p>б) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения</p>		<p>, вкл. 50 часа в тази функция през последните 12 месеца</p> <p>б) 700 часа като КВС на хеликоптер, вкл. 200 часа за този вид въздухоплавателна работа, за която се иска валидиране, вкл. 50 часа в тази функция през последните 12 месеца</p>	<p>б) Полетна проверка в тази функция</p>
<p>4. Търговски въздушен превоз или прибрежна работа с хеликоптер</p> <p>а) КВС</p>	<p>а) ATPL-N (с IR ако се изисква полет по прибори - IFR)</p>	<p>а) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения</p>	<p>а) 21 до 60</p>	<p>а) 1500 часа като КВС при този вид работа, за които се иска валидиране. Ако се изисква полет по прибори, трябва да има 500 часа</p>	<p>а) Полетна проверка, вкл. IR проверка при необходимост, в полет или тренажор</p>



б) Втори пилот	б) CPL-H (с IR ако се изисква полет по прибори - IFR)	б) Свидетелство за медицинска годност Клас 1 без отклонения	б) 21 до 60	летателен опит след придобиване на IR  б) 1500 полетни часа при този вид работа, за които се иска валидиране . Ако се изисква полет по прибори, трябва да има 500 часа след придобиване на IR	б) Полетна проверка, вкл. т IR проверка при необходимост, в полет или тренажор
----------------	---	---	-------------	---	--

IR =Квалификационен клас за полети по правилата за полети по прибори

(\*) Кандидатът трябва да има възможност да премине горепосочената проверка на знанията и полетната проверка веднага щом е възможно. Конвенционални самолети означава самолети различни от сертифицираните по JAR 25 и свърхлеките самолети.