COMMISSION

Proposition de directive du Conseil sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

COM(89) 472 final

(Présentée par la Commission le 4 décembre 1989.)

(90/C 10/08)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que, pour assurer le bon fonctionnement et la sécurité des services de transports aériens, il est indispensable que le personnel dispose des qualifications et des licences nécessaires et soit disponible en nombre suffisant;

considérant que le secteur des transports aériens est un secteur très dynamique qui connaît un développement rapide et qu'il présente un caractère international particulièrement marqué; que l'équilibre entre l'offre et la demande de personnel peut être maintenu plus efficacement au niveau communautaire qu'au niveau national;

considérant qu'il est, dès lors, essentiel que la politique commune des transports dans le domaine de l'aviation civile soit étendue de manière à assurer la libre circulation du personnel dans la Communauté;

considérant également que la réalisation du marché intérieur pour la fin 1992 exige l'existence d'un système de transport aérien efficace afin d'assurer la libre circulation des personnes dans la Communauté;

considérant que l'exercice de fonctions essentielles dans l'aviation civile est réservé dans la plupart des États membres aux seules personnes titulaires d'une licence;

considérant que les exigences pour l'obtention de ces licences diffèrent à ce point d'un État membre à l'autre que les ressortissants d'un État membre éprouvent souvent des difficultés à exercer une fonction similaire dans un autre État membre;

considérant que les qualifications nécessaires à l'obtention d'une licence ne sont pas encore fixées aux niveau communautaire; que les États membres souhaitent dès lors fixer le niveau de ces qualifications de manière à assurer la sécurité des services fournis sur leur territoire; que, sous peine de ne pas respecter les obligations qui leur incombent aux termes du traité, les États membres ne doivent pas exiger qu'un ressortissant d'un autre État membre obtienne ces qualifications, qu'ils fixent généralement en se référant uniquement à leurs propres systèmes nationaux de formation, alors que ce ressortissant a déjà acquis ces qualifications en tout ou en partie dans un autre État membre;

considérant que tout État membre d'accueil où les fonctions exercées dans l'aviation civile sont réglementées est, dès lors, tenu de tenir compte des qualifications acquises dans un autre État membre et de déterminer dans quelle mesure ces qualifications correspondent à ses propres qualifications;

considérant que, pour favoriser le respect des obligations découlant du traité et pour assurer la mobilité totale du personnel, il convient d'instaurer une procédure communautaire d'acceptation des licences et des qualifications du personnel exerçant des fonctions dans l'aviation civile; que l'acceptation des licences serait encore facilitée si l'on imposait aux États membres de se conformer aux normes minimales pour licences fixées dans l'annexe 1 (huitième édition de juillet 1988) de la convention sur l'aviation civile internationale;

considérant que la reconnaissance des licences de pilote privé peut déjà être établie dans tous les États membres;

considérant que, pour obtenir l'autorisation de piloter un aéronef dans un État membre autre que l'État où ils ont obtenu leur brevet, les pilotes sont en général soumis à des épreuves complémentaires; que cette politique constitue un obstacle à la libre circulation des services aériens et devrait être rectifiée; qu'il est par conséquent urgent de prendre des initiatives pour les pilotes professionnels;

considérant que, pour résoudre les problèmes d'encombrement auxquels doivent faire face actuellement les transports aériens, il convient de former le plus rapidement possible un nombre important de contrôleurs aériens supplémentaires, qui jouent un rôle primordial pour assurer le bon fonctionnement et la sécurité des services de transport aérien;

considérant que les possibilités de formation offertes dans les États membres ne sont pas toujours en rapport avec la demande;

considérant que, en conformité avec l'article 7 du traité, les États membres admettent les ressortissants d'autres États membres aux centres publics et privés de formation et aux examens d'aptitude professionnelle sur des bases non discriminatoires;

considérant que, pour assurer la reconnaissance mutuelle et complète des licences, il convient d'établir des exigences communes en matière de licences et de programmes de formation;

considérant qu'il y a lieu de déléguer à la Commission, assistée d'un comité de réglementation, la compétence de définir ces exigences,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. La présente directive s'applique aux procédures de délivrance de licences dans l'aviation civile et aux exigences imposées dans ce domaine par les États membres au personnel naviguant et au personnel affecté à l'entretien des aéronefs, au contrôle de la circulation aérienne, à l'exploitation des vols et à l'exploitation des stations aéronautiques.

2. Les dispositions de la présente directive ne s'appliquent qu'aux ressortissants des États membres.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) *licence:* tout titre valablement délivré par un État membre, qui autorise le personnel à exercer des fonctions dans l'aviation civile. Cette définition s'applique également aux qualifications qui lui sont attachées;

b) *qualification:* l'autorisation qui figure sur la licence ou qui y est attachée et qui précise les conditions particulières, les privilèges ou les restrictions dont est assortie cette licence;

c) *acceptation de licence:* toute forme de reconnaissance ou de validation par un État membre d'une licence ou partie de licence délivrée par un autre État membre. L'acceptation peut avoir lieu par la délivrance d'une licence nationale;

d) *reconnaissance:* l'autorisation d'utiliser dans un État membre une licence délivrée dans un autre État membre aux fins précisées sur la licence;

e) *validation:* la mention expresse apportée par un État membre sur une licence délivrée par un autre État membre selon laquelle cette licence peut être utilisée au même titre qu'une licence nationale aux fins précisées sur cette licence.

Article 3

1. Lorsqu'un État membre exige que, pour exercer des fonctions dans l'aviation civile, le personnel soit détenteur d'une licence, il accepte sans délai ni épreuve complémentaire toute licence ou partie de licence délivrée par un autre État membre et qui concerne les mêmes fonctions.

2. Un État membre reconnaît toute licence qui répond aux conditions communautaires établies à l'article 9.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article 8, toute personne détentrice d'une licence de pilote privé délivrée par un État membre est autorisée à piloter des aéronefs immatriculés dans un autre État membre. Cette reconnaissance se limite à l'exercice des privilèges accordés au titulaire d'une licence de pilote privé et des qualifications connexes pour les vols à vue effectués uniquement de jour dans des aéronefs certifiés dont l'équipage est composé d'un seul pilote.

Article 4

1. Par dérogation à l'article 3 paragraphe 1, si une licence ou toute partie d'une licence délivrée par un État membre ne répond pas aux exigences d'un autre État membre, l'État membre auquel la licence est soumise pour acceptation en informe le titulaire par écrit en indiquant les exigences et/ou épreuves complémentaires qui sont nécessaires pour permettre l'acceptation de la licence.

Ces informations sont également transmises à l'État membre ayant délivré la licence et à la Commission.

2. Toute personne, qui en fait la demande, doit pouvoir subir une épreuve complémentaire. Cette possibilité doit lui être offerte sans délai et au plus tard trois mois suivant la date de la demande.

3. Lorsque le candidat peut fournir la preuve qu'il satisfait aux exigences complémentaires et/ou qu'il a subi l'épreuve ou les épreuves requises, l'État membre concerné accepte immédiatement la licence ou la partie de licence en question.

Article 5

Nonobstant l'article 4, jusqu'au moment où les conditions communautaires sont adoptées sur la base de l'article 9 et lorsque les exigences spéciales en matière de validation fixées dans l'annexe sont satisfaites par le titulaire de la licence, un État membre:

a) valide toute licence qui satisfait au moins aux exigences fixées en juillet 1988 par la version 8 de l'annexe 1 de la convention sur l'aviation civile internationale;

b) exige tout au plus que le titulaire se soumette à une épreuve d'aptitude pour les licences qui ne satisfont pas aux exigences minimales fixées en juillet 1988 par la version 8 de l'annexe 1 de la convention sur l'aviation civile internationale.

Article 6

Sans préjudice des dispositions de l'article 3, chaque État membre accepte, aux fins de la délivrance des licences, tous les éléments des aptitudes, de l'expérience et de la formation dans le domaine de l'aviation civile obtenus dans les autres États membres qui répondent aux critères spécifiés dans sa propre réglementation nationale.

Article 7

Les États membres admettent les ressortissants des autres États membres dans leurs centres de formation publics et privés ainsi qu'à leurs épreuves nationales et aux procédures pour l'obtention des licences du personnel de l'aviation civile sur les mêmes bases que celles qui s'appliquent à leurs propres ressortissants.

Article 8

1. Lorsqu'un État membre délivre une licence sur la base d'une licence ou d'une partie de licence d'un pays tiers, mention en est faite sur la licence. Les autres États membres ne sont pas obligés d'accepter une telle licence ou partie de licence.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres acceptent les licences délivrées par la république fédérale d'Allemagne sur la base d'une licence délivrée par la République démocratique allemande.

Article 9

1. La Commission adopte au plus tard pour le 31 décembre 1992, et conformément à la procédure fixée à l'article 10, les mesures établissant les exigences harmonisées en matière de licences et de programmes de formation. Lorsqu'elle propose le projet de ces mesures, la Commission consulte les représentants des professions couvertes par la directive.

2. Dans l'attente de l'adoption de ces exigences, les exigences des États membres en matière de licences doivent au moins correspondre au niveau des exigences fixées en juillet 1988 dans la version 8 de l'annexe 1 de la convention sur l'aviation civile internationale.

3. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, les États membres peuvent décider que les licences qu'ils ont délivrées avant le 1er juillet 1990 restent valables.

Article 10

1. Aux fins des tâches visées à l'article 9, la Commission est assistée d'un comité composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées si elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet, sans tarder, au Conseil une proposition relative aux mesures à adopter. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

c) Si à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

Article 11

1. Les États membres prennent, après consultation de la Commission, les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les dispositions législatives, réglementaires et administratives afin de se conformer à la présente directive pour le 1er juillet 1990 au plus tard. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les dispositions adoptées en vertu du premier alinéa se réfèrent explicitement à la présente directive.

2. Les États membres communiquent à la Commission les dispositions législatives, administratives et réglementaires qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 12

Les État membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE

Procédure spéciale de validation

Fonctions	Exigences spéciales de validation				Épreuve d'aptitude
	Licence	Exigences médicales	Âge	Expérience	
1. Transport aérien commercial effectué à l'aide d'aéronefs certifiés FAR 25/ JAR 25					
a) Commandant de bord	a) Licence de pilote de ligne	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60	a) 1 500 heures de vol sur aéronefs FAR 25/ JAR 25 en temps que commandant de bord	a) Épreuve de vol avec épreuve IR en vol ou sur simulateur
b) Copilote	b) Licence de pilote de ligne	b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	b) 21-60	b) 1 500 heures de vol sur aéronefs FAR 25/ JAR 25	b) Épreuve de vol avec épreuve IR en vol ou sur simulateur
2. Transport aérien commercial effectué à l'aide d'aéronefs non certifiés FAR 25/ JAR 25					
a) Commandant de bord	a) Licence de pilote professionnel A avec IR	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60	a) 1 000 heures de vol en temps que commandant de bord dans les transports commerciaux depuis l'obtention de la IR	a) Épreuve de vol avec épreuve IR en vol ou sur simulateur
b) Copilote	b) Licence de pilote professionnel A avec IR	b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	b) 21-60	b) 1 000 heures de vol dans les transports aériens commerciaux	b) Épreuve de vol avec épreuve IR en vol ou sur simulateur
3. a) Travail aérien effectué à l'aide d'aéronefs (sauf vols d'instruction)	a) Licence de pilote professionnel A	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60	a) 700 heures de vol en temps que commandant de bord sur aéronefs conventionnels comprenant 200 heures de pratique des travaux aériens pour lesquels la validation est demandée, dont 50 heures accomplies durant les 12 derniers mois	a) Vérification en vol (dans la fonction)
b) Travail aérien effectué à l'aide d'hélicoptères (sauf vols d'instruction et opérations au large)	b) Licence de pilote professionnel H	b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	b) 21-60	b) *Idem* ci-dessus mais remplacer aéronefs par hélicoptères	b) Vérification en vol (dans la fonction)

Fonctions	Exigences spéciales de validation				Épreuve d'aptitude
	Licence	Exigences médicales	Âge	Expérience	
4. Transports commerciaux ou opérations au large effectués en hélicoptère					
a) Commandant de bord	a) Licence de pilote de ligne H (avec IR si requis)	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60	a) 1 500 heures de vol en temps que commandant de bord pour le type d'activités à valider. Si qualification IR requise, avoir acquis une expérience de 500 heures depuis l'obtention de la qualification	a) Test de vol aux instruments (en vol ou sur simulateur)
b) Copilote	b) Licence de pilote professionnel H (avec IR si requis)	b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	b) 21-60	b) *Idem* ci-dessus	b) Test de vol aux instruments (en vol ou sur simulateur)

Par aéronef conventionnel, il y a lieu d'entendre les aéronefs autres que ceux certifiés JAR 22 et les ultra-légers.