COMMISSIONE

Proposta di direttiva del Consiglio concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile

COM(89) 472 def.

(Presentata dalla Commissione il 4 dicembre 1989)

(90/C 10/08)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la disponibilità in numero sufficiente di personale dotato di qualifiche e licenze adeguate è essenziale per l'agevole e sicuro funzionamento dei servizi di trasporto aereo;

considerando che il trasporto aereo costituisce un settore estremamente dinamico, in rapida evoluzione e dalle caratteristiche specificamente internazionali; che l'equilibrio fra domanda e offerta di personale può essere mantenuto in modo più efficace a livello comunitario che nazionale;

considerando pertanto che la politica comune dei trasporti nel settore dell'aviazione civile va necessariamente ampliata per garantire la libera circolazione del personale all'interno della Comunità;

considerando inoltre che il completamento del mercato interno entro la fine del 1992 presuppone l'esistenza di un sistema di trasporto aereo efficiente in modo da garantire la libera circolazione delle persone all'interno della Comunità;

considerando che l'esercizio di funzioni essenziali in tale settore è solo possibile, nella maggior parte degli Stati membri, ai titolari di una licenza;

considerando che i requisiti di tali licenze differiscono fra Stati membri a tal punto che in molti casi un cittadino di uno Stato membro ha difficoltà ad esercitare una funzione analoga in un altro Stato membro;

considerando che le qualifiche richieste per le licenze non sono attualmente stabilite a livello comunitario; che gli Stati membri hanno pertanto la facoltà di definire il livello di tali qualifiche in modo da garantire condizioni di sicurezza per i servizi forniti nel loro territorio; che essi non possono, senza violare gli obblighi loro incombenti in virtù del trattato, esigere da un cittadino di uno Stato membro l'acquisizione di qualifiche che in generale essi determinano solo in rapporto ai rispettivi sistemi d'istruzione e di formazione nazionali, ove l'interessato abbia già acquisito in tutto o in parte qualifiche analoghe in un altro Stato membro;

considerando che pertanto qualsiasi Stato membro ospitante, in cui siano regolamentate le funzioni svolte nel settore dell'aviazione civile, deve tener conto delle qualifiche acquisite in un altro Stato membro e determinare se tali qualifiche corrispondano ai criteri richiesti nel suo territorio;

considerando che una procedura comunitaria di accettazione delle licenze e delle qualifiche del personale che opera nel settore dell'aviazione civile serve ad agevolare il rispetto degli obblighi previsti dal trattato e a garantire la piena mobilità dei lavoratori; che l'accettazione delle licenze risulterebbe ulteriormente facilitata dall'obbligo per gli Stati membri di rispettare i requisiti minimi stabiliti per le licenze in conformità con l'allegato 1, ottava edizione, luglio 1988, della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale;

considerando che il riconoscimento delle licenze dei piloti privati negli Stati membri può essere attuato sin da ora;

considerando che, per poter pilotare aeromobili di uno Stato membro diverso da quello in cui hanno conseguito la licenza, i piloti professionisti devono generalmente sostenere esami supplementari; che tale prassi osta alla libera prestazione dei servizi aerei e dovrebbe essere rettificata; che è pertanto necessaria un'azione urgente per questa categoria professionale;

considerando che per risolvere gli attuali problemi di congestione dello spazio aereo va al più presto formato un numero supplementare di controllori di volo, il cui impiego è essenziale per un agevole e sicuro funzionamento dei servizi di trasporto aereo;

considerando che non sempre negli Stati membri sono disponibili strutture di formazione in numero proporzionale alla domanda;

considerando che, conformemente al disposto dell'articolo 7 del trattato, gli Stati membri ammettono cittadini di altri Stati membri ai centri di formazione pubblici e privati ed agli esami professionali su base non discriminatoria;

considerando che per realizzare il pieno riconoscimento reciproco delle licenze vanno stabiliti criteri per le licenze stesse ed i programmi di formazione;

considerando che è opportuno delegare alla Commissione il potere di stabilire tali criteri con l'aiuto di un comitato di regolamentazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica alle procedure e ai requisiti in materia di licenze adottati dagli Stati membri nel settore dell'aviazione civile per quanto concerne il personale di bordo e gli addetti alla manutenzione dell'aeromobile, al controllo del traffico aereo, alle operazioni di volo e a terra.

2. Le disposizioni della presente direttiva si applicano esclusivamente ai cittadini degli Stati membri.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

a) *licenza:* qualsiasi documento valido rilasciato da uno Stato membro che autorizzi il personale a esercitare funzioni nel settore dell'aviazione civile. La definizione comprende inoltre le abilitazioni incluse nella licenza;

b) *abilitazione:* un'autorizzazione registrata sulla licenza o ad essa aggiunta, che stabilisce condizioni, privilegi o limiti speciali concernenti la licenza stessa;

c) *accettazione delle licenze:* qualsiasi atto di riconoscimento o di convalida da parte di uno Stato membro di una licenza o di una sua parte, rilasciata da un altro Stato membro. L'accettazione può essere effettivata mediante il rilascio di una licenza da parte dello Stato di accettazione;

d) *riconoscimento:* il permesso di utilizzare in uno Stato membro una licenza rilasciata in un altro Stato membro per lo scopo specificato sulla licenza stessa;

e) *convalida:* esplicita indicazione inserita da uno Stato membro su una licenza rilasciata da un altro Stato membro, con cui si autorizza l'impiego della licenza come se fosse stata rilasciata dal primo Stato membro per lo scopo specificato sulla licenza stessa.

Articolo 3

1. Ove necessiti di personale dotato di licenza per lo svolgimento di funzioni nel settore dell'aviazione civile, uno Stato membro accetta senza inutili ritardi o esami ulteriori qualsiasi licenza, o parte di essa, rilasciata da un altro Stato membro e relativa alle stesse funzioni.

2. Ciascuno Stato membro riconosce una licenza che rispetti le norme corrispondenti ai criteri comunitari adottati in virtù dell'articolo 9.

3. Fatto salvo l'articolo 8, il titolare di una licenza di pilota privato rilasciata da uno Stato membro può pilotare un aeromobile immatricolato in un altro Stato membro. Tale riconoscimento è limitato all'esercizio dei privilegi da parte del titolare di una licenza di pilota privato e delle abilitazioni previste dalle norme per il volo a vista diurno solo su un aereomobile al cui comando è preposto un solo pilota.

Articolo 4

1. In deroga al disposto dell'articolo 3, paragrafo 1, se una licenza, o parte di essa, rilasciata da uno Stato membro non risponde a requisiti equivalenti a quelli previsti dallo Stato membro a cui è sottoposta per accettazione, quest'ultimo ne informa per iscritto il titolare della licenza indicando con precisione i requisiti e/o gli esami supplementari richiesti perché la licenza sia accettata.

Tali informazioni vengono contemporaneamente comunicate allo Stato membro che ha rilasciato la licenza e alla Commissione.

2. Su richiesta del titolare della licenza, verrà a questi offerta la possibilità di sostenere un esame supplementare al più presto e comunque entro 3 mesi dalla data di presentazione della richiesta.

3. Qualora il richiedente possa dimostrare di soddisfare i requisiti supplementari e/o di aver superato l'esame o gli esami richiesti, lo Stato membro interessato provvede immediatamente ad accettare la licenza o parte di essa.

Articolo 5

Fatto salvo l'articolo 4, uno Stato membro, fintantoché non siano stati adottati i criteri comunitari ai sensi dell'articolo 9 e una volta accertato che il titolare della licenza soddisfa i requisiti speciali di convalida illustrati nell'allegato:

a) convalida una licenza nel rispetto almeno dei criteri stabiliti dalla ottava versione (luglio 1988) dell'allegato 1 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale;

b) al massimo richiede un esame di idoneità nella forma definita nell'allegato per le licenze che non soddisfino i requisiti minimi stabiliti dalla ottava versione (luglio 1988) dell'allegato 1 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale.

Articolo 6

Fatto salvo l'articolo 3, ciascuno Stato membro accetta, al fine del rilascio di licenze, qualsiasi tipo di qualifica, esperienza e formazione nel settore dell'aviazione civile acquisita negli altri Stati membri, che sia equivalente ai requisiti applicati nel suo territorio.

Articolo 7

Gli Stati membri si assicurano che i cittadini di altri Stati membri siano ammessi ai centri di formazione pubblici e privati, agli esami ed alle procedure per il rilascio di una licenza nel settore dell'aviazione civile, alle stesse condizioni applicate ai cittadini dello Stato membro in questione.

Articolo 8

1. Quando uno Stato membro rilascia una licenza sulla base di una licenza (o di parte di essa) rilasciata da un paese terzo, lo specifica sulla licenza. Gli altri Stati membri non sono tenuti ad accettare questa licenza o parte di essa.

2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri accettano le licenze rilasciate dalla Repubblica federale di Germania sulla base di una licenza rilasciata dalla Repubblica democratica tedesca.

Articolo 9

1. Conformemente alla procedura stabilita all'articolo 10, la Commissione adotta entro il 31 dicembre 1992 misure che stabiliscono requisiti armonizzati per le licenze ed i programmi di formazione. In sede di elaborazione di tali misure, la Commissione consulta rappresentanti delle categorie professionali interessate dalla presente direttiva.

2. Fino all'avvenuta adozione di tali misure, gli Stati membri fanno in modo che i requisiti nazionali in materia di licenze raggiungano almeno il livello dei requisiti contenuti nella ottava versione (luglio 1988) dell'allegato 1 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale.

3. Fatto salvo l'articolo 5, gli Stati membri possono decidere di mantenere valide le licenze da loro rilasciate anteriormente al 1° luglio 1990.

Articolo 10

1. Nello svolgimento dei compiti definiti all'articolo 9, la Commissione è assistita da un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisione che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa alla votazione.

3. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

   b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure a prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

   c) Se il Consiglio non ha deliberato entro il termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.

Articolo 11

1. Gli Stati membri mettono in vigore, previa consultazione della Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 1990. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate in virtù del primo comma fanno espresso riferimento alla presente direttiva.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione tutte le successive disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

ALLEGATO

Procedura speciale di convalida

Mansione	Requisiti speciali per la convalida				Esame di idoneità per la convalida
	Licenza	Certificato medico	Età	Esperienza	
1. Trasporto aereo commerciale su aeromobili FAR 25/JAR 25					
a) Comandante pilota	a) ATPL-A	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60	a) 1 500 ore come comandante pilota su FAR 25/JAR 25	a) prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato
b) Copilota	b) ATPL-A	b) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	b) 21-60	b) 1 500 ore su FAR 25/JAR 25	b) prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato
2. Trasporto aereo commerciale su aeromobili diversi dai FAR 25/ JAR 25					
a) Comandante pilota	a) CPL-A (con abilitazione al volo strumentale)	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60	a) 1 000 ore come comandante pilota di trasporto commerciale dal conseguimento dell'abilitazione al volo strumentale	a) prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato
b) Copilota	b) CPL-A (con abilitazione al volo strumentale)	b) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	b) 21-60	b) 1 000 ore di trasporto aereo commerciale	b) prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato
3. a) Operazioni di volo su aeromobili (esclusa l'attività di istruttore di volo)	a) CPL-A	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60	a) 700 ore come comandante pilota su aeromobili convenzionali comprese 200 ore di operazioni di volo per le quali si richiede la convalida, ivi incluse 50 ore nella mansione in oggetto negli ultimi 12 mesi	a) controllo in volo della mansione in oggetto
b) Operazioni di volo su elicotteri (escluse l'attività di istruttore di volo e operazioni in mare aperto)	b) CPL-H	b) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	b) 21-60	b) 700 ore come comandante pilota su elicotteri, comprese 200 ore di operazioni di volo per le quali si richiede la convalida, ivi incluse 50 ore nella mansione in oggetto negli ultimi 12 mesi	b) Controllo in volo della mansione in oggetto

Mansione	Requisiti speciali per la convalida				Esame di idoneità per la convalida
	Licenza	Certificato medico	Età	Esperienza	
4. Trasporto aereo commerciale od operazioni in mare aperto su elicotteri					
a) Comandante pilota	a) ATPL-H (con abilitazione al volo strumentale)	a) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	a) 21-60	a) 1 500 ore come comandante pilota svolgendo le operazioni per le quali si richiede la convalida. Ove si richieda l'abilitazione al volo strumentale, aver totalizzato 500 ore di esperienza di volo dal conseguimento dell'abilitazione	a) prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato
b) Copilota	b) CPL-H (con abilitazione al volo strumentale)	b) Certificato medico di 1ª classe senza restrizioni	b) 21-60	b) 1 500 ore di volo svolgendo le operazioni per le quali si richiede la convalida. Ove sia richiesta l'abilitazione al volo strumentale, aver totalizzato 500 ore di esperienza di volo dal conseguimento dell'abilitazione	b) prova di volo comprendente esame dell'abilitazione al volo strumentale in volo effettivo o simulato

Per aeromobili convenzionali si intendono gli aeromobili diversi da quelli compresi nella categoria JAR 22 e dagli ultraleggeri.