AVIS DE LA COMMISSION

du 23 juillet 1993

relatif à l'application de l'article 4 paragraphe 2 de la directive 91/670/CEE du Conseil sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

Équivalence des licences de pilote britanniques, françaises et belges

(Le texte en langue française est le seul faisant foi.)

(93/456/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile [1], et notamment son article 4 paragraphe 2,

vu la demande du gouvernement français,

considérant qu'il a été demandé aux États membres concernés de faire parvenir à la Commission une description de leurs systèmes et de leurs programmes de formation des pilotes,

considérant ce qui suit :

(1) Par lettre du 31 mars 1993, enregistrée par la Commission le 5 avril 1993, les autorités françaises ont demandé à la Commission, en application de l'article 4 paragraphe 2 de la directive 91/670/CEE, d'émettre un avis sur l'équivalence des licences de pilote délivrées par les autorités de l'aviation civile en Belgique, au Royaume-Uni et en France.

(2) La directive 91/670/CEE oblige un État membre à accepter sans retard injustifié ou épreuve complémentaire, toute licence délivrée par un autre État membre ainsi que tous les privilèges et attestations qui y sont attachés. Les licences délivrées par un autre État membre de la Communauté peuvent être acceptées sur la base de leur équivalence (article 4 paragraphes 1 à 4) ou de l'expérience acquise (article 4 paragraphe 5). L'article 4 paragraphe 1 dispose qu'il doit y avoir acceptation lorsqu'une licence délivrée par un État membre est fondée sur des exigences équivalentes à celles de l'État membre d'accueil. L'article 4 paragraphe 2 point a) dispose que tout État membre peut demander à la Commission un avis portant sur l'équivalence d'une licence, qui lui est soumise pour acceptation, dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la demande.

(3) En ce qui concerne les pilotes, les principes fondamentaux de la libre circulation des personnes, de la liberté d'établissement et de la libre prestation des services, inscrits dans les articles 48, 52 et 59 du traité, ont été mis en œuvre par l'article 3 paragraphe 1 de la directive [2], qui prévoit l'acceptation mutuelle des licences de pilote. L'article 4 de la directive stipule toutefois que l'acceptation mutuelle de ces licences peut être subordonnée à une procédure de vérification de l'équivalence des exigences des États membres d'accueil et de délivrance lorsque des doutes raisonnablement fondés subsistent quant à l'équivalence de la licence en question. Cet article vise à assurer, comme le souligne d'ailleurs le sixième considérant de la directive, la sécurité des services de transport aérien. Cela étant, il ne faudrait pas que cette procédure aille au-delà de ce qui est strictement nécessaire pour atteindre l'objectif général — assurer la sécurité aérienne —, et porte dès lors atteinte à l'exercice effectif des libertés fondamentales du traité.

(4) Faisant suite à la demande française, la Commission a écrit aux gouvernements belge et britannique, le 20 avril 1993, leur demandant tous les détails sur les conditions de délivrance des licences de pilote professionnel et de pilote de ligne dans leurs pays respectifs. Le gouvernement britannique a fait parvenir les précisions demandées le 1er juin 1993 et elles ont été enregistrées par la Commission le 4 juin 1993. Le gouvernement belge a fourni les informations demandées le 27 mai 1993 et elles ont été enregistrées par la Commission le 2 juin 1993. Étant donné le temps pris pour

[1] JO n° L 373 du 31. 12. 1991, p. 21.

[2] Cf. également les arrêts rendus par la Cour de justice dans les affaires 222/86 (Heylens — 15. 10. 1987), C-340/89 (Vlassopoulou — 7. 5. 1991) et C-19/92 (Kraus — 31. 3. 1993).

rassembler les informations nécessaires, la Commission a demandé aux autorités françaises, par lettres du 2 juin et du 1er juillet 1993, de prolonger la procédure de consultation jusqu'au 30 juillet 1993.

(5) La Commission a étudié les conditions françaises, belges et britanniques de délivrance des licences de pilote de ligne et les a évaluées à l'aide de trois critères principaux :

a) exigences générales minimales,

b) aptitudes requises,

c) connaissances théoriques requises.

a) L'étude des exigences générales minimales imposées par les autorités françaises, belges et britanniques pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne montre qu'il y a équivalence.

b) En ce qui concerne les aptitudes, la comparaison des exigences imposées par les États membres se fonde sur une analyse des exigences réglementaires ainsi que des fiches d'évaluation établies à l'issue des épreuves. Les caractéristiques minimales des aéronefs à bord desquels doivent se dérouler les épreuves pratiques conduisant à la licence de pilote de ligne constituent un élément clé de cette licence.

La Belgique utilise un avion de plus de 20 tonnes et la France un avion multiturbine. Ces deux types d'avions peuvent être considérés comme similaires.

Le Royaume-Uni, quant à lui, utilise un multimoteur léger. En fait, la licence de pilote de ligne est délivrée dès lors que le candidat a l'expérience requise. Il n'y a pas d'épreuve d'aptitude distincte, celle-ci étant incorporée à l'épreuve de qualification.

Les critères d'aptitude imposés par la France et la Belgique peuvent donc être considérés comme équivalents. Pour ce qui est du Royaume-Uni, la licence devra entériner une qualification sur avions de la catégorie JAR/FAR 25.

c) L'examen des connaissances théoriques requises en France, au Royaume-Uni et en Belgique montre que ces pays appliquent des exigences minimales identiques, en ce qui concerne l'étendue et la profondeur des connaissances requises.

(6) Compte tenu des informations disponibles, et des principes définis ci-dessus et considérant que tous les États membres satisfont aux prescriptions internationalement reconnues de l'Organisation de l'aviation civile internationale en matière de sécurité aérienne,

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Article premier

Les licences de pilote de ligne délivrées par la France et la Belgique peuvent être considérées comme équivalentes.

Les licences de pilote de ligne délivrées par le Royaume-Uni peuvent également être considérées comme équivalentes aux licences françaises similaires si elles comprennent une qualification de commandant de bord valable pour des avions multimoteurs de plus de 5 700 kilogrammes (catégorie JAR/FAR 25).

Article 2

La République française est destinataire du présent avis.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1993.

Par la Commission

Abel MATUTES

Membre de la Commission