PARERE DELLA COMMISSIONE

del 23 luglio 1993

sull'applicazione dell'articolo 4, paragrafo 2 della direttiva 91/670/CEE del Consiglio concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile

Equivalenza delle licenze di pilota rilasciate nel Regno Unito, in Francia e in Belgio

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(93/456/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il Trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile [1], in particolare l'articolo 4, paragrafo 2,

vista la richiesta del governo francese,

avendo invitato gli Stati membri interessati a presentare i piani e i programmi di formazione dei piloti,

considerando quanto segue:

(1) Con lettera del 31 marzo 1993, registrata dalla Commissione il 5 aprile 1993, le autorità francesi hanno chiesto alla Commissione, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2 della direttiva 91/670/CEE, di formulare un parere sull'equivalenza delle licenze di pilota rilasciate dalle autorità dell'aviazione civile del Belgio, del Regno Unito e della Francia.

(2) La direttiva 91/670/CEE stabilisce che uno Stato membro accetta senza inutili ritardi o esami ulteriori qualsiasi licenza rilasciata da un altro Stato membro e tutti i privilegi e gli attestati ad essa connessi. Le licenze rilasciate da un altro Stato membro della Comunità possono essere accettate sulla base dell'equivalenza (articolo 4, paragrafi 1-4) o dell'esperienza (articolo 4, paragrafo 5). L'articolo 4, paragrafo 1 dispone che il requisito dell'accettazione si applica quando la licenza rilasciata dallo Stato membro di provenienza si basa su requisiti equivalenti a quelli dello Stato membro ospitante. L'articolo 4, paragrafo 2, lettera a) della direttiva stabilisce che ciascuno Stato membro può chiedere alla Commissione, entro un termine di tre settimane a decorrere dalla data di ricevimento della domanda, un parere sull'equivalenza di una licenza che gli è stata sottoposta per accettazione.

(3) Per quanto riguarda i piloti, i principi fondamentali della libera circolazione delle persone e della libertà di stabilimento e della libera prestazione di servizi, sanciti dagli articoli 48, 52 e 59 del trattato, sono stati applicati in virtù dell'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva [2], che disciplina l'accettazione reciproca delle licenze di pilota. L'articolo 4 della direttiva, tuttavia, subordina l'accettazione reciproca di tali licenze ad un'eventuale procedura di verifica dell'equivalenza tra i requisiti dello Stato membro ospitante e quelli dello Stato membro che l'ha rilasciata quando sussistono dubbi ragionevolmente fondati sull'equivalenza delle licenze in questione. L'articolo 4 mira dunque a garantire la sicurezza dei servizi di trasporto aereo, cui si fa esplicito riferimento nel sesto considerando della direttiva. Il ricorso a tale procedura, tuttavia, deve limitarsi a quanto è strettamente necessario per conseguire l'obiettivo generale della sicurezza delle operazioni aeronautiche, senza pregiudicare l'effettivo esercizio delle summenzionate libertà fondamentali del trattato.

(4) A seguito della richiesta francese, il 20 aprile 1993 la Commissione ha scritto ai governi del Regno Unito e del Belgio chiedendo tutti i particolari sui requisiti per il rilascio di licenze di pilota commerciale e di pilota per trasporto aereo nei rispettivi paesi. Il governo del Regno Unito ha comunicato tali requisiti con lettera del 1° giugno 1993 (registrata dalla Commissione il 4 giugno 1993), mentre il governo belga ha risposto con lettera del 27 maggio 1993 (registrata dalla Commissione il 2 giugno 1939). Visto il tempo necessario per raccogliere le informazioni del caso, con lettere del

[1] GU n. L 373 del 31. 12. 1991, pag. 12.

[2] Vedi anche le sentenze della Corte di giustizia nelle cause Heylens (15 ottobre 1987, causa 222/86), Vlassopoulou (7 maggio 1991, causa C-340/89) Kraus (31 marzo 1993, causa C-19/92).

2 giugno 1993 e del 1° luglio 1993, la Commissione ha chiesto alle autorità francesi che la procedura di consultazione fosse prorogata al 30 luglio 1993.

(5) La Commissione ha esaminato i requisiti di Francia, Belgio e Regno Unito per il rilascio della licenza di pilota per il trasporto aereo (ATPL) e li ha valutati sulla base di tre criteri essenziali:

a) requisiti generici minimi,

b) requisiti di specializzazione,

c) requisiti di conoscenza teorica.

a) Dall'esame dei requisiti generici minimi imposti dalle autorità francesi, belghe e britanniche per il rilascio di una licenza ATPL risulta che esse sono equivalenti.

b) Per quanto riguarda la specializzazione dei piloti, il confronto tra i requisiti degli Stati membri si base su analisi dei requisiti previsti nelle norme e nei regolamenti e dei moduli di verifica utilizzati nel corso delle prove. Le caratteristiche minime degli aeromobili sui quali si devono sostenere le prove pratiche per la licenza ATPL costituiscono una componente essenziale delle licenze.

In Belgio si utilizza un aeromobile di peso superiore a 20 t, mentre in Francia è previsto un aviogetto multipropulsore. I due aeromobili si possono considerare dello stesso tipo.

Nel Regno Unito si utilizza un aeromobile leggero a più propulsori. In pratica, si rilascia una licenza ATPL a condizione che siano soddisfatti i criteri di esperienza, ma non esiste una prova di specializzazione ATPL a sé stante, in quanto tale prova è incorporata in quella di abilitazione.

I livelli di specializzazione richiesti in Francia e in Belgio si possono pertanto considerare di per sé equivalenti, mentre il titolare di una licenza del Regno Unito dovrebbe avere un'abilitazione per aeromobili della categoria JAR/FAR 25.

c) Dal confronto tra le conoscenze teoriche richieste da Francia, Regno Unito e Belgio emerge che si applica lo stesso livello minimo sia per l'ampiezza, sia per la profondità delle conoscenze richieste.

(6) In base alle informazioni disponibili, alla luce dei principi sopra indicati e dato che tutti gli Stati membri soddisfano gli standard ICAO accettati a livello internazionale in materia di sicurezza aerea,

ADOTTA IL SEGUENTE PARERE:

Articolo 1

Le licenze di pilota per il trasporto aereo rilasciate dalla Francia e dal Belgio si possono considerare sostanzialmente identiche.

Le licenze di pilota per il trasporto aereo rilasciate nel Regno Unito si possono considerare sostanzialmente equivalenti alle analoghe licenze rilasciate in Francia a condizione che il titolare abbia anche un'abilitazione tipo PIC per aeromobili della categoria JAR/FAR 25 (aerei a più propulsori di peso superiore a 5 700 kg).

Articolo 2

Il presente parere è indirizzato alla Repubblica francese.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 1993.

Per la Commissione

Abel MATUTES

Membro della Commissione