ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιουλίου 1993

περί της εφαρμογής του άρθρου 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την αμοιβαία αποδοχή των αδειών άσκησης επαγγέλματος του προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας

Ισοτιμία των γαλλικών, βρετανικών και βελγικών πτυχίων χειριστή

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(93/456/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

την οδηγία 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 σχετικά με την αμοιβαία αποδοχή των αδειών άσκησης επαγγέλματος του προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας [1], και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2,

την αίτηση της γαλλικής κυβερνήσεως,

Έχοντας ζητήσει από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να γνωστοποιήσουν τα συστήματα και προγράμματα που εφαρμόζουν για την κατάρτιση των χειριστών,

Εκτιμώντας:

(1) ότι με επιστολή της 31ης Μαρτίου 1993, που καταχωρήθηκε από την Επιτροπή στις 5 Απριλίου 1993, οι γαλλικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή, με βάση το άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ, να γνωμοδοτήσει σχετικά με την ισοτιμία των πτυχίων χειριστή που χορηγούν οι υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας του Βελγίου, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γαλλίας·

(2) ότι η οδηγία 91/670/ΕΟΚ απαιτεί από τα κράτη μέλη να αποδέχονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και χωρίς επιπρόσθετες δοκιμασίες κάθε πτυχίο που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος καθώς και όλα τα δικαιώματα που το πτυχίο συνεπάγεται και όλες τις βεβαιώσεις που είναι προσαρτημένες σε αυτό. Πτυχία που έχουν χορηγηθεί από κάποιο άλλο κράτος μέλος της Κοινότητας είναι δυνατό να γίνονται αποδεκτά με βάση είτε την ισοτιμία (άρθρο 4 παράγραφοι 1 έως 4) είτε την προϋπηρεσία (άρθρο 4 παράγραφος 5). Το άρθρο 4 παράγραφος 1 προβλέπει ότι η απαίτηση αποδοχής τίθεται εφόσον κάποιο πτυχίο που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος προέλευσης βασίζεται σε απαιτήσεις ισοδύναμες προς εκείνες του κράτους μέλους αποδοχής. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας, κάθε κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή γνωμοδότηση σχετικά με την ισοτιμία πτυχίου που του έχει υποβληθεί προς αποδοχή εντός προθεσμίας τριών εβδομάδων από την παραλαβή της αίτησης·

(3) ότι, όσον αφορά τους χειριστές, με βάση το άρθρο 3 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας [2] πρέπει να εφαρμόζονται οι θεμελιώδεις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και της ελευθερίας εγκατάστασης και παροχής υπηρεσιών, όπως ορίζουν τα άρθρα 48, 52 και 59 της συνθήκης. Το εν λόγω άρθρο της οδηγίας προβλέπει την αμοιβαία αποδοχή των πτυχίων χειριστών.

Πάντως, το άρθρο 4 της οδηγίας εξαρτά την αμοιβαία αποδοχή των πτυχίων αυτών από ενδεχόμενη διαδικασία ελέγχου ισοτιμίας μεταξύ των απαιτήσεων του κράτους αποδοχής και του κράτους έκδοσης, εφόσον υπάρξουν βάσιμες αμφιβολίες όσον αφορά την ισοτιμία των υπόψη πτυχίων. Με τον τρόπο αυτό, το άρθρο 4 αποβλέπει στην ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών για την οποία γίνεται ρητή μνεία στο έκτο σημείο του αιτιολογικού της οδηγίας. Όμως, η χρήση της διαδικασίας αυτής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα όρια του αυστηρά αναγκαίου για την επίτευξη του γενικού στόχου της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών και, κατά συνέπεια, να μην αποτελεί κώλυμα στην πραγματική άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τις αναφερόμενες ανωτέρω θεμελιώδεις ελευθερίες της συνθήκης·

(4) ότι, μετά την υποβολή της γαλλικής αίτησης, στις 20 Απριλίου 1993, η Επιτροπή απηύθυνε προς τις κυβερνήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου και του Βελγίου επιστολές με τις οποίες ζητούσε πλήρη στοιχεία σχετικά με τις προϋποθέσεις που ισχύουν σε καθεμία από τις χώρες αυτές για την έκδοση πτυχίων επαγγελματία χειριστή και πτυχίων χειριστή αεροπλάνων τακτικών γραμμών. Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου γνωστοποίησε τις σχετικές απαιτήσεις την 1η Ιουνίου 1993 και αυτές καταχωρήθηκαν από την Επιτροπή στις 4 Ιουνίου 1993. Η κυβέρνηση του Βελγίου απήντησε στις 27 Μαΐου 1993 και η απάντηση καταχωρήθηκε από την Επιτροπή στις 2 Ιουνίου 1993. Λαμβάνοντας υπόψη το χρόνο που απαιτήθηκε για τη συγκέντρωση των απαιτούμενων στοιχείων, η Επιτροπή, με επιστολές της 2ας Ιουνίου

[1] ΕΕ αριθ. L 373 της 31. 12. 1991, σ. 12.

[2] Βλέπε και αποφάσεις του Δικαστηρίου στις υποθέσεις Heylens, της 15ης Οκτωβρίου 1987, 222/86 — Βλασσοπούλου, της 7ης Μαΐου 1991, C-340/89 — Kraus, της 31ης Μαρτίου 1993, C-19/92.

και της 1ης Ιουλίου 1993, ζήτησε από τις γαλλικές αρχές την παράταση της διαδικασίας διαβούλευσης μέχρι τις 30 Ιουλίου 1993 ·

(5) ότι η Επιτροπή εξέτασε τις απαιτήσεις που ισχύουν αντίστοιχα στη Γαλλία, το Βέλγιο και το Ηνωμένο Βασίλειο για την έκδοση πτυχίου χειριστή αεροπλάνων τακτικών γραμμών (ATPL) και τις αξιολόγησε βάσει τριών βασικών κριτηρίων:

α) γενικές ελάχιστες απαιτήσεις ·

β) απαιτήσεις δεξιότητας ·

γ) απαιτήσεις θεωρητικής κατάρτισης ·

α) από την εξέταση των αντίστοιχων γενικών ελάχιστων απαιτήσεων των γαλλικών, βελγικών και βρετανικών αρχών όσον αφορά την έκδοση πτυχίων ATPL προκύπτει ότι υφίσταται ισοτιμία ·

β) όσον αφορά τη δεξιότητα χειρισμού, η σύγκριση των απαιτήσεων των κρατών μελών βασίζεται σε ανάλυση των απαιτήσεων που καθορίζονται στους κανόνες και κανονισμούς καθώς και τα έντυπα ελέγχου που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια των δοκιμασιών. Ουσιαστικό συστατικό στοιχείο του πτυχίου αποτελούν τα ελάχιστα χαρακτηριστικά αεροπλάνου όπου πρέπει να πραγματοποιούνται οι πρακτικές δοκιμασίες με τις οποίες αποκτάται το πτυχίο χειριστή αεροπλάνων τακτικών γραμμών.

Το Βέλγιο χρησιμοποιεί αεροπλάνο βάρους άνω των 20 τόνων, ενώ η Γαλλία επιλέγει πολυκινητήριο αεριωθούμενο αεροπλάνο. Και τα δύο αυτά αεροπλάνα είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι ανήκουν στον ίδιο τύπο.

Το Ηνωμένο Βασίλειο χρησιμοποιεί πολυκινητήριο ελαφρό αεροπλάνο. Στην πρακτική, το πτυχίο ATPL εκδίδεται εφόσον πληρούνται τα κριτήρια εμπειρίας αλλά δεν υφίσταται ξεχωριστή δοκιμασία δεξιότητας για πτυχίο ATPL, εφόσον η δοκιμασία αυτή συμπεριλαμβάνεται στη δοκιμασία ικανότητας τύπου. Συνεπώς, καθεαυτές οι δεξιότητες που απαιτούνται από τη Γαλλία και το Βέλγιο είναι δυνατό να θεωρηθούν ισότιμες ενώ από τον κάτοχο πτυχίου του Ηνωμένου Βασιλείου πρέπει να ζητηθεί η ικανότητα τύπου για αεροπλάνο κατηγορίας JAR/FAR 25 ·

γ) η σύγκριση μεταξύ Γαλλίας, Ηνωμένου Βασιλείου και Βελγίου όσον αφορά τις απαιτήσεις από άποψη θεωρητικών γνώσεων δείχνει ότι το ελάχιστο επίπεδο από άποψη βάθους και εύρους απαιτούμενων γνώσεων είναι το αυτό ·

(6) ότι, με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες και λαμβανόμενων υπόψη των εκτιθέμενων ανωτέρω αρχών, δεδομένου επίσης ότι όλα τα κράτη μέλη τηρούν τα διεθνώς αποδεκτά πρότυπα του ΔΟΠΑ όσον αφορά την αεροπορική ασφάλεια,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΓΝΩΜΗ:

Άρθρο 1

Τα πτυχία χειριστή αεροπλάνων τακτικών γραμμών τα εκδιδόμενα από τη Γαλλία και το Βέλγιο μπορεί γενικά να θεωρούνται ως ισότιμα.

Τα πτυχία χειριστή αεροπλάνων τακτικών γραμμών τα εκδιδόμενα στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι επίσης δυνατό να θεωρούνται γενικά ισότιμα προς συγκρίσιμα πτυχία εκδιδόμενα από τη Γαλλία, με την προϋπόθεση ότι ο κάτοχός τους διαθέτει και ικανότητα τύπου για κυβερνήτη σε αεροπλάνο κατηγορίας JAR/FAR 25 (πολυκινητήριο αεροπλάνο με βάρος άνω των 5 700 χιλιογράμμων).

Άρθρο 2

Η παρούσα γνώμη απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 23 Ιουλίου 1993.

Για την Επιτροπή

Abel MATUTES

Μέλος της Επιτροπής