DICTAMEN DE LA COMISIÓN

de 23 de julio de 1993

sobre la aplicación del apartado 2 del artículo 4 de la Directiva 91/670/CEE del Consejo sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil

Equivalencia de las licencias de piloto británicas, francesas y belgas

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(93/456/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Vista la Directiva 91/670/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil [1] y, en particular, el apartado 2 de su artículo 4,

Vista la solicitud del Gobierno francés,

Habiendo solicitado a los Estados miembros interesados que presentaran sus planes y programas de formación de pilotos,

Considerando :

(1) Mediante escrito de 31 de marzo de 1993, registrado en la Comisión el 5 de abril de 1993, las autoridades francesas solicitaron a la Comisión, sobre la base del apartado 2 del artículo 4 de la Directiva 91/670/CEE, que dictaminara sobre la equivalencia de las licencias de piloto expedidas por las autoridades de aviación civil de Bélgica, el Reino Unido y Francia.

(2) La Directiva 91/670/CEE establece que los Estados miembros deberán aceptar, sin retrasos injustificados ni pruebas adicionales, cualquier licencia expedida por otro Estado miembro, así como todas las atribuciones y anotaciones asociadas. Las licencias expedidas por otro Estado miembro de la Comunidad pueden ser aceptadas sobre la base de la equivalencia (apartados 1 a 4 del artículo 4) o la experiencia (apartado 5 del artículo 4). El apartado 1 del artículo 4 establece que el requisito de aceptación se aplicará cuando una licencia expedida por el Estado miembro de origen se base en requisitos equivalentes a los del Estado miembro de acogida. De conformidad con la letra a) del apartado 2 del artículo 4 de la Directiva, cualquier Estado miembro podrá solicitar a la Comisión un dictamen relativo a la equivalencia de una licencia que le sea presentada para su aceptación dentro de un plazo de tres semanas a partir de la recepción de dicha solicitud.

(3) Por lo que respecta a los pilotos, en virtud del apartado 1 del artículo 3 de la Directiva [2], se han aplicado los principios fundamentales de la libre circulación de personas y de libertad de establecimiento y de prestación de servicios, consagrados en los artículos 48, 52 y 59 del Tratado. El artículo 3 de la Directiva establece la aceptación recíproca de las licencias de piloto.

No obstante, el artículo 4 de la Directiva supedita la aceptación recíproca de dichas licencias a un eventual procedimiento de verificación de equivalencia entre los requisitos del Estado miembro de acogida y los del Estado miembro expedidor en caso de que se planteen dudas razonables sobre la equivalencia de las licencias en cuestión. Por ello, el artículo 4 tiene por objetivo garantizar la seguridad de los servicios de transporte aéreo, objetivo al que se hace referencia explícita en el sexto considerando de la Directiva. No obstante, sólo se deberá hacer uso de este procedimiento en caso de que sea estrictamente necesario para alcanzar el objetivo global de garantizar la seguridad del tráfico aéreo y, por lo tanto, no deberá menoscabar el ejercicio efectivo de las libertades fundamentales del Tratado antes mencionadas.

(4) En cumplimiento de la solicitud francesa, la Comisión solicitó por escrito a los Gobiernos británico y belga, el 20 de abril de 1993, información completa sobre los requisitos para la expedición de las licencias de piloto comercial y de piloto para transporte aéreo en sus respectivos países. El Gobierno del Reino Unido comunicó sus requisitos el 1 de junio de 1993, registrándolos la Comisión el 4 de junio de 1993. El Gobierno belga envió la información solicitada el 27 de mayo de 1993, registrándola la Comisión el 2 de junio de 1993. Visto el tiempo

[1] DO nº L 373 de 31. 12. 1991, p. 21.

[2] Véanse también las sentencias del Tribunal de Justicia en los asuntos de Heylens, de 15 de octubre de 1987, asunto 222/86 — Vlassopoulou, de 7 de mayo de 1991, asunto C-340/89 — Kraus, de 31 de marzo de 1993, asunto C-19/92.

necesario para recoger la información del caso, la Comisión solicitó, mediante escritos de 2 de junio de 1993 y de 1 de julio de 1993 dirigidos a las autoridades francesas, que se prorrogase el procedimiento de consulta hasta el 30 de julio de 1993.

(5) La Comisión examinó los requisitos franceses, belgas y británicos para la expedición de las licencias de piloto de transporte aéreo (ATPL) y los ha evaluado según tres criterios esenciales:

a) requisitos generales mínimos,

b) requisitos de especialización profesional,

c) requisitos de conocimientos teóricos.

a) Del examen de los requisitos generales mínimos exigidos por las autoridades francesas, belgas y británicas para la expedición de las licencias ATPL se desprende que hay equivalencia.

b) Respecto a la especialización profesional de los pilotos, la comparación de los requisitos de los Estados miembros se basa en un análisis de los requisitos establecidos en las normas y reglamentos y en los formularios de comprobación utilizados durante las pruebas. Las características mínimas de la aeronave en la que se desarrollan las pruebas para la obtención de la licencia ATPL constituyen un componente esencial de dicha licencia.

Bélgica utiliza una aeronave de 20 toneladas, mientras que Francia opta por una aeronave multiturbina. Ambas pueden ser consideradas como aeronaves del mismo tipo.

El Reino Unido utiliza una aeronave multiturbina ligera. En la práctica, la licencia ATPL se expide cuando se satisfacen los criterios de experiencia; no obstante, no se lleva a cabo una prueba de capacidad ATPL puesto que está incluida en la prueba de habilitación de tipo de aeronave.

Por lo tanto, se puede considerar que las cualificaciones exigidas por Francia y Bélgica son equivalentes *per se*, mientras que un titular de licencia expedida por el Reino Unido requeriría una habilitación de tipo de aeronave de la categoría JAR/FAR 25.

c) La comparación entre Francia, el Reino Unido y Bélgica sobre requisitos de conocimientos teóricos demuestra que se aplica el mismo nivel mínimo por lo que se refiere a la profundidad y a la extensión de los conocimientos exigidos.

(6) Sobre la base de la información de que se dispone, teniendo en cuenta los principios enunciados anteriormente y puesto que todos los Estados miembros satisfacen las normas aceptadas internacionalmente de la OACI sobre seguridad aérea,

HA ADOPTADO EL PRESENTE DICTAMEN:

Artículo 1

Las licencias de piloto para el transporte aéreo (ATPL) expedidas por Francia y Bélgica pueden considerarse equivalentes.

Las licencias ATPL expedidas en el Reino Unido también pueden considerarse equivalentes a las licencias comparables expedidas por Francia, siempre que los titulares también estén en posesión de una habilitación de tipo PIC para aeronaves de categoría JAR/FAR 25 (aeronaves multimotores de más de 5 700 kilogramos).

Artículo 2

El presente dictamen está dirigido a la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 1993.

Por la Comisión

Abel MATUTES

Miembro de la Comisión