PARECER DA COMISSÃO

de 23 de Julho de 1993

relativo à aplicação do nº 2 do artigo 4º da Directiva 91/670/CEE do Conselho relativa à aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil

Equivalência das licenças de piloto britânicas, francesas e belgas

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(93/456/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Tendo em conta a Directiva 91/670/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa à aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil (1), e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 4º,

Tendo em conta o pedido do Governo francês,

Tendo solicitado aos Estados-membros envolvidos que apresentassem os seus programas e sistemas de formação de pilotos,

Considerando que:

(1) Por carta de 31 de Março de 1993, registada pela Comissão em 5 de Abril de 1993, as autoridades francesas solicitaram à Comissão, com base no nº 2 do artigo 4º da Directiva 91/670/CEE do Conselho, um parecer sobre a equivalência das licenças de piloto concedidas pelas autoridades da aviação civil da Bélgica, do Reino Unido e da França.

(2) A Directiva 91/670/CEE do Conselho requer que qualquer Estado-membro aceite, sem atrasos injustificados nem provas complementares, as licenças emitidas por outros Estados-membros, bem como todas as prerrogativas e declarações a elas associadas. As licenças emitidas por outro Estado-membro da Comunidade podem ser aceites com base quer na equivalência (nºs 1 a 4 do artigo 4º) quer na experiência (nº 5 do artigo 4º). O nº 1 do artigo 4º estipula que a obrigação de aceitação é aplicável quando a licença emitida pelo Estado-membro de origem se baseia em requisitos equivalentes aos do Estado-membro de acolhimento. O nº 2, alínea a), do artigo 4º da referida directiva prevê que qualquer Estado-membro pode solicitar à Comissão um parecer sobre a equivalência de uma licença que lhe tenha sido apresentada para aceitação, num prazo de três semanas a contar da recepção do pedido.

(3) No que respeita aos pilotos, os princípios fundamentais da liberdade de circulação de pessoas, de liberdade de estabelecimento e de liberdade de prestação de serviços, consignados nos artigos 48º, 52º e 59º do Tratado CEE, foram aplicados pelo nº 1 do artigo 3º da directiva (2). Este artigo prevê a aceitação mútua das licenças de piloto. Contudo, o artigo 4º da Directiva faz depender a aceitação mútua dessas licenças de um possível procedimento de verificação de equivalência entre os requisitos do Estado-membro de acolhimento e os do Estado-membro de emissão, quando surjam dúvidas razoáveis quanto à equivalência das licenças em causa. O artigo 4º visa, desse modo, garantir a segurança dos serviços de transporte aéreo, a que é feita expressamente referência no sexto considerando da directiva. Todavia, o recurso a este procedimento deve limitar-se ao estritamente necessário para atingir o objectivo global de segurança das operações de transporte aéreo e não pode, portanto, prejudicar o exercício efectivo das liberdades fundamentais acima referidas consignadas no Tratado.

(4) Em conformidade com o pedido apresentado pela França, a Comissão, em 20 de Abril de 1993, endereçou uma carta aos Governos do Reino Unido e da Bélgica solicitando informações pormenorizadas sobre requisitos para a emissão de licenças de piloto comercial e de licenças de piloto de linha nos seus países respectivos. O Governo do Reino Unido comunicou os seus requisitos em 1 de Junho de 1993, que foram recebidos pela Comissão em 4 de Junho de 1993. O Governo belga enviou a sua resposta em 27 de Maio de 1993, que foi recebida pela Comissão em 2 de Junho de 1993. Tendo em conta o tempo necessário para coligir as informações relevantes, a Comissão solici-

(1) JO nº L 373 de 31. 12. 1991, p. 21.

(2) Ver igualmente os acórdãos do Tribunal de Justiça nos processos de Heylens, de 15 de Outubro de 1987 (processo 222/86), Vlassopoulou, de 7 de Maio de 1991 (processo C-340/89) e Kraus, de 31 de Março de 1993 (processo C-19/92).

tou, por cartas datadas de 2 de Junho de 1993 e de 1 de Julho de 1993 endereçadas às autoridades francesas, uma prorrogação do procedimento de consulta para o dia 30 de Julho de 1993.

(5) A Comissão analisou os requisitos previstos em França, na Bélgica e no Reino Unido para a emissão de uma licença de piloto de linha (ATPL), tendo procedido à sua avaliação em conformidade com três critérios essenciais :

a) Requisitos mínimos gerais ;
b) Requisitos técnicos ;
c) Requisitos relativos aos conhecimentos teóricos.

a) Uma análise dos respectivos requisitos mínimos gerais aplicados pelas autoridades francesas, belgas e britânicas para a emissão de uma licença ATPL revela que há equivalência.

b) No que se refere aos conhecimentos técnicos do piloto, a comparação dos requisitos exigidos pelos Estados-membros baseia-se numa análise dos requisitos fixados nas regras e regulamentações e nos meios de verificação utilizados durante os exames. As características mínimas dos aviões em que têm de ser feitos os exames práticos necessários para a obtenção da licença de piloto de linha (ATPL) constituem um componente essencial dessa licença.

A Bélgica utiliza aviões de peso superior a 20 toneladas, enquanto a França utiliza aviões a jacto plurimotores, podendo ser considerados aviões do mesmo tipo.

O Reino Unido utiliza uma avião ligeiro plurimotor. Na prática, é emitida uma licença ATPL quando os critérios de experiência se encontrarem preenchidos, não havendo, contudo, um exame técnico ATPL separado, dado que está incorporado no exame de qualificação de tipo.

Por conseguinte, os conhecimentos técnicos exigidos pela França e pela Bélgica podem ser considerados equivalentes, enquanto um titular de uma licença britânica teria necessidade de possuir uma qualificação num avião de categoria JAR/FAR 25.

c) A comparação entre os requisitos em matéria de conhecimentos teóricos aplicados pela França, pelo Reino Unido e pela Bélgica revela que nesses três países é exigido o mesmo nível mínimo tanto em termos da profundidade como da extensão dos conhecimentos.

(6) Com base nas informações disponíveis e tendo em conta os princípios acima referidos e dado que todos os Estados-membros satisfazem as normas internacionalmente aceites da ICAO no que respeita à segurança aérea,

ADOPTOU O PRESENTE PARECER :

Artigo 1º

As licenças de piloto de linha emitidas em França e na Bélgica podem ser consideradas globalmente equivalentes.

As licenças de piloto de linha emitidas no Reino Unido podem igualmente ser consideradas globalmente equivalentes a licenças comparáveis emitidas pela França, na condição do titular possuir também uma qualificação PIC num avião de categoria JAR/FAR 25 (avião plurimotor com peso superior a 5 700 quilogramas).

Artigo 2º

A República Francesa é a destinatária do presente parecer.

Feito em Bruxelas, em 23 de Julho de 1993.

Pela Comissão
Abel MATUTES
Membro da Comissão