AVIS DE LA COMMISSION

du 4 novembre 1993

concernant 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 d'une licence de pilote professionnel néerlandaise (B3) et d'une licence de pilote de ligne allemande (A2)

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

(93/565/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté 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 requête introduite par le gouvernement néerlandais,

après avoir invité les États membres concernés à présenter leurs programmes de formation des pilotes,

considérant ce qui suit :

(1) Par lettre du 15 avril 1993, n° 630086, enregistrée par la Commission le 20 avril 1993, le gouvernement néerlandais a demandé à la Commission, sur la base de l'article 4 paragraphe 2 de la directive 91/670/CEE de rendre un avis sur l'acceptabilité mutuelle des licences de pilote professionnel néerlandaises (B3) et des licences de pilote de ligne allemandes (A2) délivrées par les autorités respectives de l'aviation civile.

(2) La directive 91/670/CEE fait obligation à un État membre d'accepter, sans retard injustifié ni épreuve complémentaire, toute licence délivrée par un autre État membre ainsi que 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 soit de l'équivalence (article 4 paragraphes 1 à 4), soit de l'expérience (article 4 paragraphe 5). L'article 4 paragraphe 1 dispose que l'obligation d'acceptation s'applique lorsqu'une licence délivrée par un État membre est fondée sur des exigences équivalentes à celles de l'État membre d'accueil. En vertu de l'article 4 paragraphe 2 point a) de la directive, tout État membre peut demander à la Commission d'émettre un avis 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) À la suite de la demande néerlandaise, la Commission a écrit aux gouvernements allemand et néerlandais respectivement les 13 et 17 mai 1993, demandant tous les détails relatifs aux exigences appliquées à la délivrance des licences de pilote professionnel et des licences de pilote de ligne dans leurs pays respectifs. Les informations transmises par le gouvernement allemand ont été enregistrées par la Commission le 24 juin 1993 et la réponse du gouvernement néerlandais a été communiquée par lettre du 26 juillet 1993, enregistrée par la Commission le 30 juillet 1993. Vu le temps nécessaire à la collecte des informations utiles, la Commission a informé le gouvernement néerlandais, par lettre du 28 juin 1993, n° 72321, que le délai de deux mois prévu par la directive ne commencerait à courir que lorsque la Commission aurait reçu toutes les informations nécessaires pour procéder à l'examen. La Commission, par lettre du 23 septembre 1993 adressée aux autorités néerlandaises, a demandé que la procédure de consultation soit prolongée d'un mois jusqu'au 29 octobre 1993.

(4) En ce qui concerne les pilotes, les principes fondamentaux de libre circulation des personnes et de liberté d'établissement et de fourniture de 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.

Néanmoins, l'article 4 de la directive subordonne l'acceptation mutuelle de ces licences à une éventuelle procédure de vérification de l'équivalence des exigences de l'État membre d'accueil et de l'État membre de délivrance, lorsque des doutes raisonnablement fondés surviennent quant à l'équivalence des licences concernées. L'article 4 vise ainsi à garantir la sécurité des transports aériens, à laquelle il est fait explicitement référence dans le sixième considérant de la directive. Toutefois, le recours à cette procédure ne doit pas aller au-delà de ce qui est strictement nécessaire pour atteindre l'objectif général de sécurité des opérations aériennes et ne doit donc pas porter préjudice à l'exercice effectif des libertés fondamentales du traité mentionnées ci-dessus.

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

[2] Voir également les arrêts de la Cour de justice dans les affaires Heylens, du 15 octobre 1987, affaire 222/86 ; Vlassopoulou, du 7 mai 1991, affaire C-340/89 ; Kraus, du 31 mars 1993, affaire C-19/92.

(5) La Commission a examiné les exigences liées aux différentes licences et relève :

— qu'une licence de pilote de ligne autorise son détenteur à exercer les fonctions de commandant de bord sur tout avion alors que la licence de pilote professionnel (licence de pilote professionnel + qualification de vol aux instruments) autorise son détenteur à exercer les fonctions de copilote sur tous les avions et de commandant de bord sur les avions avec un équipage composé d'un seul pilote,

— que l'Allemagne délivre deux types de licences de pilote de ligne. La licence de pilote de ligne de type (A2) se limite aux avions d'un poids maximal de 5 700 kilogrammes ou de 20 tonnes,

— que l'Allemagne et les Pays-Bas associent la qualification de vol aux instruments au type d'aéronef sur lequel a été testée la qualification,

— qu'une licence de pilote de ligne allemande de type (A2) est plus complète qu'une licence de pilote professionnel néerlandaise (B3) et peut ainsi, en pratique, être regardée comme équivalente à cette dernière. L'inverse n'est cependant pas vrai.

(6) Compte tenu des informations disponibles, des principes définis ci-dessus et des normes internationalement acceptées de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la sécurité aérienne,

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Article premier

Les exigences allemandes pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne (A2) excèdent les aptitudes et connaissances techniques requises pour la délivrance d'une licence de pilote professionnel néerlandaise (B3). La licence de pilote de ligne allemande de type (A2) doit donc être considérée comme acceptable.

Article 2

Le royaume des Pays-Bas est destinataire du présent avis.

Fait à Bruxelles, le 4 novembre 1993.

Par la Commission

Abel MATUTES

Membre de la Commission