PARERE DELLA COMMISSIONE

del 4 novembre 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 della licenza olandese CPL (B3) e della licenza tedesca ATPL (A2)

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

(93/565/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità 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 olandese,

avendo richiesto agli Stati membri interessati di presentare i propri piani e programmi di formazione per la professione di pilota,

considerando che :

(1) Con lettera n. 630086, del 15 aprile 1993, registrata alla Commissione in data 20 aprile 1993, il governo olandese ha chiesto alla Commissione, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2 della direttiva 91/670/CEE del Consiglio, di formulare un parere circa la reciproca accettabilità di una licenza olandese di pilota CPL (B3) e di una licenza tedesca di pilota ATPL (A2) rilasciate dalle rispettive autorità dell'aviazione civile.

(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 da 1 a 4) o dell'esperienza (articolo 4, paragrafi 5). L'articolo 4, paragrafo 1 prevede che l'accettazione si applica quando una licenza, rilasciata da uno Stato membro risponde a requisiti equivalenti a quelli previsti dallo Stato membro ospitante. In conformità dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a) della direttiva medesima, ogni 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 sottoposta per accettazione.

(3) Dando seguito alla richiesta olandese, la Commissione ha chiesto per iscritto ai governi tedesco e olandese, rispettivamente in data 13 e 17 maggio 1993, di comunicarle tutti i particolari concernenti i requisiti per il rilascio di licenza di pilota commerciale e di licenze di pilota per i trasporti aerei vigenti nei rispettivi paesi. La risposta del governo tedesco contenente le informazioni richieste à stata registrata dalla Commissione il 24 giugno 1993 e la risposta del governo olandese è stata comunicata con lettera datata 26 luglio 1993 e registrata dalla Commissione il 30 luglio 1993. Considerato il tempo richiesto per la raccolta delle informazioni pertinenti, la Commissione ha informato il governo olandese, con lettera n. 72321, del 28 giugno 1993, che il termine di due mesi previsto nella direttiva avrebbe incomincia a decorrere solo quando la Commissione avesse ricevuto tutte le informazioni necessarie per effettuare l'esame richiesto. Con lettera del 23 settembre 1993 indirizzata alle autorità olandesi, la Commissione ha chiesto che la procedura di consultazione fosse prorogata di un mese fino al 29 ottobre 1993.

(4) Per quanto riguarda i piloti, i principi fondamentali della libera circolazione delle persone, della libera prestazione dei servizi e della libertà di stabilimento contenuti negli articoli 48, 52 e 59 del trattato, sono stati attuati in virtù dell'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva [2]. Il predetto articolo stabilisce la reciproca accettazione delle licenze di pilota.

Nondimeno, l'articolo 4 della direttiva medesima subordina la reciproca accettazione di tali licenze ad un'eventuale procedura di verifica dell'equivalenza tra i requisiti dello Stato membro ospitante e quelli dello Stato membro che rilascia la licenza qualora sussistano dubbi ragionevolmente fondati sull'equivalenza delle licenze in questione. L'articolo 4 mira in tal modo a garantire la sicurezza dei servizi di trasporto aereo, cui fa esplicito riferimento il sesto considerando della direttiva. Tuttavia, il ricorso a tale procedura deve limitarsi allo stretto necesario per raggiungere l'obiettivo generale della sicurezza delle operazioni aeree e non deve pertanto pregiudicare l'esercizio effettivo delle summenzionate libertà fondamentali sancite dal trattato.

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

[2] Cfr. altresì le sentenze della Corte di giustizia nei seguenti casi : Heylens del 15 ottobre 1987, causa 222/86 ; Vlassopoulou del 7 maggio 1991, causa C-340/89 ; Kraus del 31 marzo 1993, causa C-19/92.

(5) La Commissione, dopo aver esaminato i requisiti per le rispettive licenze, osserva quanto segue :

— una licenza ATPL (Air Transport Pilot Licence = licenza di pilota di trasporto aereo) autorizza il titolare ad esercitare la funzione di comandante pilota su qualsiasi aeromobile mentre la licenza di pilota commerciale (CPL + IR) autorizza il titolare ad esercitare la funzione di copilota su tutti gli aeromobili e di comandante pilota su aerei certificati per la cui guida è richiesto un solo pilota ;

— la Germania rilascia due tipi di licenza di pilota di trasporti aerei. Il tipo ATPL (A2) è limitato ad aeromobili aventi un peso massimo di 5 700 kg o di 20 t ;

— la Germania e i Paesi Bassi mettono in relazione l'abilitazione al volo strumentale (IR) al tipo di aeromobile sul quale viene comprovata l'attitudine al volo strumentale ;

— la ATPL (A2) tedesca è più completa della CPL (B3) olandese ed in quanto tale può, in pratica, considerarsi come equivalente. La comparazione inversa non può considerarsi valida.

(6) Sulla base delle informazioni disponibili, e considerando i principi summenzionati e le norme dell'ICAO in materia di sicurezza aerea che sono state accettate a livello internazionale,

ADOTTA IL SEGUENTE PARERE :

Articolo 1

I requisiti tedeschi per il rilascio di una licenza ATPL (A2) sono più rigorosi, in termini di capacità e conoscenze tecniche, dei requisiti necessari per ottenere il rilascio di una licenza olandese CPL (B3). La ATPL (A2) tedesca deve pertanto considerarsi accettabile.

Articolo 2

Il presente parere è indirizzato al Regno dei Paesi Bassi.

Fatto a Bruxelles, il 4 novembre 1993.

Per la Commissione

Abel MATUTES

Membro della Commissione