KOMMISSIONENS UDTALELSE

af 4. november 1993

om anvendelsen af artikel 4, stk. 2, i Rådets direktiv 91/670/EØF om gensidig anerkendelse af personcertifikater, der giver adgang til udøvelse af funktioner i civil luftfart

Ækvivalens mellem et nederlandsk CPL (B3) og et tysk ATPL (A2)

(Kun den nederlandske udgave er autentisk)

(93/565/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 91/670/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af personcertifikater, der giver adgang til udøvelse af funktioner i civil luftfart [1], særlig artikel 4, stk. 2,

under henvisning til den nederlandske regerings anmodning,

under henvisning til anmodningen til de pågældende medlemsstater om at fremsende oplysninger om deres pilotuddannelsesordninger og -programmer, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved skrivelse nr. 630086 af 15. april 1993, som indgik til Kommissionen den 20. april 1993, anmodede den nederlandske regering Kommissionen om på grundlag af artikel 4, stk. 2, i Rådets direktiv 91/670/EØF at afgive en udtalelse om muligheden for gensidig anerkendelse af et nederlandsk CPL (B3)-certifikat (Commercial Pilot Licence) og et tysk ATPL (A2)-certifikat (Airline Transport Pilot Licence) udstedt af de respektive civile luftfartsmyndigheder.

(2) Det fastsættes i Rådets direktiv 91/630/EØF, at en medlemsstat uden unødig forsinkelse og supplerende prøver skal anerkende ethvert certifikat, der er udstedt af en anden medlemsstat, samt alle hertil knyttede rettigheder og attestationer. Certifikater udstedt af en anden af Fællesskabets medlemsstater kan anerkendes på grundlag af enten ækvivalens (artikel 4, stk. 1 til 4) eller erfaring (artikel 4, stk. 5). Det fastsættes i artikel 4, stk. 1, at kravet om anerkendelse gælder i de tilfælde, hvor et certifikat udstedt af en anden medlemsstat er baseret på krav, der er ækvivalente med kravene i værtsmedlemsstaten. I henhold til direktivets artikel 4, stk. 2, litra a), kan en medlemsstat anmode Kommissionen om en udtalelse vedrørende ækvivalensen af et certifikat, som er forelagt den til anerkendelse; anmodningen om udtalelse skal fremsættes inden tre uger, efter at ansøgningen om anerkendelse er modtaget.

(3) Som følge af den nederlandske anmodning udbad Kommissionen sig i skrivelser af henholdsvis 13. og 17. maj 1993 til den nederlandske og tyske regering alle oplysninger med hensyn til de krav, der stilles for udstedelse af CPL og ATPL i deres respektive lande. Den tyske regerings oplysninger indgik til Kommissionen den 24. juni 1993, og den nederlandske regerings svar meddeltes i en skrivelse af 26. juli 1993, som indgik til Kommissionen den 30. juli 1993. På grund af forsinkelserne med indsamlingen af oplysningerne meddelte Kommissionen den nederlandske regering, i skrivelse af 28. juni 1993, nr. 72321, at den i direktivet indeholdte frist på 2 måneder for afgivelse af udtalelse først ville løbe fra det tidspunkt, hvor Kommissionen måtte have modtaget alle nødvendige oplysninger for behandlingen. Kommissionen anmodede i skrivelse af 23. september 1993 de nederlandske myndigheder om en måneds forlængelse af høringsproceduren indtil den 29. oktober 1993.

(4) For så vidt angår piloter er de fundamentale principper om fri bevægelighed for personer, etableringsfrihed og fri udveksling af tjenesteydelser, som er nedfældet i traktatens artikel 48, 52 og 59, gennemført i kraft af direktivets artikel 3, stk. 1 [2]. I denne artikel fastsættes princippet om gensidig anerkendelse af pilotcertifikater.

Ikke desto mindre gør direktivets artikel 4 gensidig anerkendelse af disse certifikater betinget af en eventuel verifikationsprocedure for i tvivlstilfælde at få fastslået, om der er ækvivalens mellem værtsmedlemsstatens og den udstedende medlemsstats krav. Artikel 4 tager hermed sigte på at garantere sikkerheden for tjenesteydelser inden for lufttransport, hvilket der udtrykkelig henvises til i direktivets sjette betragtning. Anvendelse af denne procedure må imidlertid ikke gå ud over, hvad der er strengt nødvendigt for at nå den generelle målsætning om sikkerhed inden for luftfarten, og må derfor ikke skade den effektive udøvelse af ovennævnte traktatsikrede frihedsrettigheder.

[1] EFT nr. L 373 af 31. 12. 1991, s. 2.

[2] Se også Domstolens dom i sagerne Heylens af 15. oktober 1987, sag 222/86; Vlassopoulou af 7. maj 1991, sag C-340/89 og Kraus af 31. marts 1993, sag C-19/92.

(5) Kommissionen har undersøgt kravene til udstedelse af de respektive certifikater og har noteret sig følgende :

— et ATPL (Airline Transport Pilot Licence) berettiger indehaveren til at udøve pilotfunktionen på ethvert luftfartøj, hvorimod et CPL (Commercial Pilot Licence) med instrumentbevis (IR) berettiger indehaveren til at udøve andenpilotfunktionen på ethvert luftfartøj og udøve pilotfunktionen på luftfartøjer, der er godkendt til flyvninger med kun en pilot

— Tyskland udsteder to typer ATPL. Typen ATPL (A2) er begrænset til luftfartøjer med en maksimal vægt på 5 700 kg eller 20 tons

— Tyskland og Nederlandene knytter »instrument rating« til den type luftfartøj, som anvendes ved afprøvning af færdigheder i instrumentflyvning

— et tysk ATPL (A2) er mere vidtspændende end et nederlandsk CPL (B3) og kan derfor i praksis blive betragtet som ækvivalent. Den modsatte sammenligning gælder ikke.

(6) På grundlag af de foreliggende oplysninger og under hensyntagen til de ovenfor anførte principper samt de internationalt anerkendte ICAO-standarder for luftfartssikkerhed —

VEDTAGET FØLGENDE UDTALELSE :

Artikel 1

De krav om kvalifikationer og teknisk viden, der stilles ved udstedelsen af et nederlandsk CPL (B3), er mere end opfyldt med de krav, der stilles ved udstedelsen af et tysk ATPL (A2). Derfor bør det tyske ATPL (A2) betragtes som acceptabelt.

Artikel 2

Denne udtalelse er rettet til Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. november 1993.

På Kommissionens vegne

Abel MATUTES

Medlem af Kommissionen