PARECER DA COMISSÃO

de 4 de Novembro de 1993

no que respeita 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 CPL(B3) neerlandesa e APTL(A2) alemã

(Apenas faz fé o texto em língua neerlandesa)

(93/565/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade 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 artigo 4º,

Tendo em conta o pedido do Governo neerlandês,

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

Considerando o seguinte:

(1) Por carta de 15 de Abril de 1993, nº 630086, registada pela Comissão em 20 de Abril de 1993, o Governo dos Países Baixos solicitou à Comissão que, com base no nº 2 do artigo 4º da Directiva 91/670/CEE, formulasse o seu parecer sobre a possibilidade de aceitação mútua das licenças CPL(B3) neerlandesa e ATPL(A2) alemã emitidas pelas respectivas autoridades competentes em matéria de aviação civil.

(2) A Directiva 91/670/CEE prevê que os Estados-membros aceitem sem atrasos injustificados nem provas complementares as licenças emitidas por outros Estados-membros, bem como todas as prerrogativas e declarações a elas associados. As licenças emitidas por outros Estados-membros da Comunidade poderão ser aceites com base quer numa equivalência (nºs 1 e 4 do artigo 4º) quer na experiência (nº 5 do artigo 4º). O nº 1 do artigo 4º prevê que seja aplicável o requisito de aceitação sempre que uma licença emitida por outro Estado-membro se baseie em requisitos equivalentes aos dos Estados-membros de acolhimento. Em conformidade com o nº 2, alínea a), do artigo 4º da directiva, 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) De acordo com o pedido dos Países Baixos, a Comissão escreveu aos Governos da Alemanha e dos Países Baixos em, respectivamente, 13 e 17 de Maio de 1993, solicitando informações completas sobre os requisitos para a emissão de licenças de piloto comercial e as licenças de piloto de transporte aéreo nos respectivos países. As informações enviadas pelo Governo da Alemanha foram registadas pela Comissão em 24 de Junho de 1993, enquanto que a resposta do Governo dos Países Baixos foi comunicada por carta de 26 de Julho de 1993 registada pela Comissão em 30 de Julho de 1993. Tendo em conta os atrasos registados na obtenção das informações relevantes, a Comissão informou o Governo dos Países Baixos, por carta de 28 de Junho de 1993, nº 72321, de que o prazo limite de dois meses previsto na directiva seria contado apenas a partir do momento em que a Comissão recebesse todas as informações necessárias para proceder ao seu exame. A Comissão, por carta de 23 Setembro de 1993 dirigida às autoridades dos Países Baixos, solicitou a prorrogação, por um mês, do procedimento de consulta, até 29 de Outubro de 1993.

(4) No que respeita aos pilotos, os princípios fundamentais de livre circulação de pessoas e liberdade de estabelecimento e da prestação de serviços consagrados nos artigos 48º, 52º e 59º do Tratado, foram aplicados por força do disposto no nº 1 do artigo 3º da directiva [2]. Esta disposição estabelece a mútua aceitação de licenças de piloto.

No entanto, o artigo 4º da Directiva estipula que a aceitação mútua das respectivas licenças está sujeita a um possível procedimento de verificação de equivalência entre os requisitos do Estado-membro de acolhimento e o Estado-membro de emissão sempre que subsistam dúvidas razoavelmente fundadas quanto à equivalência da licença em questão. O artigo 4º tem por objectivo garantir a segurança dos serviços de transporte aéreo, explicitamente referida no sexto considerando da directiva. No entanto, o recurso ao referido procedimento deve restringir-se ao mínimo necessário para a consecução do objectivo global de segurança de transporte aéreo, devendo, por conseguinte, não prejudicar o efectivo exercício das referidas liberdades fundamentais consagradas no Tratado.

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

[2] Ver também acórdão 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; Kraus, de 31 de Março de 1993, processo C-19/92.

(5) A Comissão analisou os requisitos para as respectivas licenças e assinala :

— que uma licença ATPL (« Air Transport Pilot Licence » — licença de piloto de transporte aéreo) permite ao seu titular exercer funções de piloto aos comandos de qualquer aeronave enquanto que a licença de piloto comercial (CPL + IR — « Commercial Pilot Licence ») permite ao seu titular exercer funções de co-piloto em todo o tipo de aeronave bem como exercar funções de comando em aviões certificados para operações de piloto único,

— que a Alemanha emite dois tipos de licenças de piloto de transporte aéreo. O tipo ATPL(A2) limita-se às aeronaves com peso máximo de 5 700 quilogramas ou 20 toneladas,

— que a Alemanha e os Países Baixos ligam a qualificação de voo por instrumentos ao modelo de aeronave utilizado para a demonstração dos conhecimentos de voo por instrumentos,

— uma licença alemã ATPL(A2) é mais rigorosa que uma neerlandesa CPL(B3) e por tal, na prática, pode ser considerada equivalente. A comparação inversa não pode ser considerada válida.

(6) Com base nas informações disponíveis, tendo em conta os princípios acima mencionados bem como as normas de ICAO relativas à segurança aérea aceites a nível internacional,

ADOPTOU O SEGUINTE PARECER :

Artigo 1º

As capacidades e conhecimentos técnicos necessários para a emissão de uma licença CPL(B3) neerlandesa ultrapassam os requisitos para a emissão de uma licença alemã ATPL(A2). Por conseguinte, uma licença alemão ATPL(A2) pode ser considerada aceitável.

Artigo 2º

O Reino dos Países Baixos é o destinatário do presente parecer.

Feito em Bruxelas, em 4 de Novembro de 1993.

Pela Comissão

Abel MATUTES

Membro da Comissão