STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 23. Juli 1993

zur Anwendung von Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 91/670/EWG des Rates zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt

Gleichwertigkeit von belgischen, französischen und britischen Luftfahrererlaubnissen

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(93/456/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt (1), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2,

auf Ersuchen der französischen Regierung,

nach Aufforderung an die betreffenden Mitgliedstaaten, ihre Luftfahrerausbildungspläne und -programme vorzulegen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit Schreiben vom 31. März 1993, eingegangen bei der Kommission am 5. April 1993, hat die französische Regierung die Kommission aufgefordert, gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 91/670/EWG eine Stellungnahme zur Gleichwertigkeit von Luftfahrererlaubnissen abzugeben, die von den Zivilluftfahrtbehörden Belgiens, Frankreichs und des Vereinigten Königreichs ausgestellt werden.

(2) Gemäß der Richtlinie 91/670/EWG erkennt ein Mitgliedstaat ohne unbillige Verzögerung und ohne Auflage weiterer Prüfungen alle von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Erlaubnisse sowie alle damit verbundenen Rechte und Bescheinigungen an. Von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Erlaubnisse können auf der Grundlage der Gleichwertigkeit (Artikel 4 Absätze 1 bis 4) oder der Berufserfahrung (Artikel 4 Absatz 5) anerkannt werden. In Artikel 4 Absatz 1 heißt es, daß die Anerkennungsbestimmung Anwendung findet, wenn die Voraussetzungen für eine von einem Mitgliedstaat ausgestellte und einem anderen Mitgliedstaat zur Anerkennung vorgelegte Erlaubnis dessen Voraussetzungen gleichwertig sind. Und Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a) lautet: „Jeder Mitgliedstaat kann innerhalb von drei Wochen vom Eingang des Antrags an gerechnet die Kommission um Stellungnahme zur Gleichwertigkeit einer ihm zur Anerkennung vorgelegten Erlaubnis ersuchen."

(3) Die Artikel 48, 52 und 59 des EWG-Vertrags, die die Grundsätze der Freizügigkeit, der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs enthalten, sind bezüglich der Luftfahrzeugführer durch Artikel 3 Absatz 1 der genannten Richtlinie umgesetzt worden (2). Dieser Artikel schreibt die gegenseitige Anerkennung der Luftfahrererlaubnisse vor.

Artikel 4 der Richtlinie 91/670/EWG sieht jedoch vor, daß die Anerkennung dieser Erlaubnisse, wenn begründete Zweifel an deren Gleichwertigkeit bestehen, davon abhängig gemacht werden kann, daß die Gleichwertigkeit der Anforderungen des mit dem Anerkennungsantrag befaßten und des ausstellenden Mitgliedstaats überprüft worden ist. Artikel 4 soll auf diese Weise die Sicherheit des Luftverkehrs gewährleisten, auf die im sechsten Erwägungsgrund der genannten Richtlinie ausdrücklich Bezug genommen wird. Die Anwendung dieses Verfahrens darf jedoch nicht über das für die Erreichung des übergeordneten Ziels der Luftverkehrssicherheit strikt notwendige Maß hinausgehen und außerdem nicht die wirksame Ausübung der oben erwähnten, im EWG-Vertrag verankerten grundsätzlichen Freiheiten beeinträchtigen.

(4) Auf das französische Ersuchen hin hat die Kommission die belgische und die britische Regierung mit Schreiben vom 20. April 1993 um Einzelheiten der Anforderungen für die Erteilung von Erlaubnissen für Berufsflugzeugführer (CPL) und für Verkehrsflugzeugführer (ATPL) in ihren Ländern gebeten. Die Regierung des Vereinigten Königreichs hat ihre Anforderungen mit Schreiben vom 1. Juni 1993 übermittelt, eingegangen bei der Kommission am 4. Juni 1993. Die Angaben der belgischen Regierung vom 27. Mai 1993 sind bei der Kommission am 2. Juni 1993 eingegangen. In Anbetracht des Zeitaufwands für die Einholung der

(1) ABl. Nr. L 373 vom 31. 12. 1991, S. 21.

(2) Siehe hierzu auch die Urteile des Gerichtshofes vom 15. Oktober 1987 in der Rechtssache 222/86 (Heylens), vom 7. Mai 1991 in der Rechtssache C-340/89 (Vlassopoulou) und vom 31. März 1993 in der Rechtssache C-19/92 (Kraus).

sachdienlichen Informationen hat die Kommission die französische Regierung mit Schreiben vom 2. Juni 1993 und vom 1. Juli 1993 um eine Verlängerung der Frist für das Konsultationsverfahren bis 30. Juli 1993 ersucht.

(5) Die Kommission hat die einschlägigen belgischen, französischen und britischen Anforderungen für die Erteilung einer Verkehrsflugzeugführererlaubnis geprüft und sie nach drei Grundkriterien beurteilt:

— allgemeine Mindestanforderungen;

— Anforderungen an das fliegerische Können;

— Anforderungen an theoretische Kenntnisse.

a) Die Überprüfung der einschlägigen allgemeinen Mindestanforderungen der belgischen, französischen und britischen Behörden für die Erteilung einer Verkehrsflugzeugführererlaubnis hat ergeben, daß Gleichwertigkeit besteht.

b) Um die Anforderungen der einzelnen Mitgliedstaaten an das fliegerische Können zu ermitteln, werden die einschlägigen Regeln und Vorschriften sowie die in Prüfungen verwendeten Checklisten miteinander verglichen. Dabei spielen die Merkmale des Flugzeugs, auf dem die praktischen Prüfungen für die Erlangung der Verkehrsflugzeugführererlaubnis abgelegt werden, eine wesentliche Rolle.

In Belgien ist dies ein Flugzeug von über 20 Tonnen, in Frankreich ein mehrmotoriges Düsenflugzeug. Beide können als Flugzeuge des gleichen Typs gelten.

Im Vereinigten Königreich werden für die Prüfungen mehrmotorige leichte Flugzeuge verwendet. In der Praxis wird die Verkehrsflugzeugführererlaubnis erteilt, wenn die nötige Erfahrung vorliegt; eine gesonderte Prüfung des fliegerischen Könnens für die Verkehrsflugzeugführererlaubnis gibt es nicht, da diese Prüfung im Rahmen der Musterberechtigung abgenommen wird.

Das von Frankreich und Belgien verlangte fliegerische Können kann als gleichwertig gelten, während der Inhaber einer britischen Verkehrsflugzeugführererlaubnis hierzu zusätzlich noch eine Musterberechtigung für JAR/FAR-25-Flugzeuge benötigt.

c) Der Vergleich der von Belgien, Frankreich und dem Vereinigten Königreich geforderten theoretischen Kenntnisse zeigt, daß die Mindestanforderungen bezüglich Auffächerung und Vertiefung dieser Kenntnisse in den drei Ländern gleich sind.

(6) Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen und in Anbetracht der vorstehend aufgeführten Grundsätze hat die Kommission, da alle Mitgliedstaaten die international anerkannten ICAO-Sicherheitsstandards erfüllen, folgende Stellungnahme angenommen —

HAT FOLGENDE STELLUNGNAHME ABGEGEBEN:

Artikel 1

Die belgische und die französische Erlaubnis für Verkehrsflugzeugführer (ATPL) können als alles in allem gleichwertig gelten.

Auch die vom Vereinigten Königreich erteilte ATPL kann als alles in allem gleichwertig mit der vergleichbaren französischen Erlaubnis gelten, wenn ihr Inhaber außerdem eine Musterberechtigung für das Führen als verantwortlicher Flugzeugführer (PIC) eines JAR/FAR-25-Flugzeugs (mehrmotoriges Flugzeug von über 5 700 kg) hat.

Artikel 2

Diese Stellungnahme ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 23. Juli 1993

Für die Kommission

Abel MATUTES

Mitglied der Kommission