STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 4. November 1993

gemäß 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 einer niederländischen Erlaubnis für Berufsflugzeugführer (CFL-B3) und einer deutschen Erlaubnis für Verkehrsflugzeugführer (ATPL-A2)

(Nur der niederländische Text ist verbindlich)

(93/565/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

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 niederländischen Regierung,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit Schreiben Nr. 630086 vom 15. April 1993, eingegangen bei der Kommission am 20. April 1993, hat die niederländische Regierung die Kommission aufgefordert, gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 91/670/EWG eine Stellungnahme zur Gleichwertigkeit einer niederländischen CPL-B3 und einer deutschen ATPL-A2 abzugeben.

(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 der Gemeinschaft 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) Auf das niederländische Ersuchen hin hat die Kommission die deutsche und die niederländische Regierung mit Schreiben vom 13. bzw. 17. Mai 1993 um Einzelheiten der Anforderungen an die Erteilung von Erlaubnissen für Berufsflugzeugführer (CPL) und für Verkehrsflugzeugführer (ATPL) in ihren jeweiligen Ländern gebeten. Die Antwort der deutschen Regierung ist am 24. Juni 1993 bei der Kommission eingegangen; die niederländische Regierung antwortete mit Schreiben vom 26. Juli 1993, das am 30. Juli 1993 bei der Kommission eingegangen ist. Angesichts der Verzögerungen beim Einholen der sachdienlichen Informationen unterrichtete die Kommission die niederländische Regierung mit Schreiben Nr. 72321 vom 28. Juni 1993 davon, daß die in der Richtlinie vorgesehene zweimonatige Frist erst beginnen werde, wenn der Kommission alle für die Durchführung der Prüfung notwendigen Informationen vorliegen. Mit Schreiben vom 23. September 1993 ersuchte die Kommission die niederländischen Behörden um eine einmonatige Verlängerung des Konsulationsverfahrens bis 29. Oktober 1993.

(4) 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 Richtlinie umgesetzt worden [2]. Dieser Artikel schreibt die gegenseitige Anerkennung der Luftfahrererlaubnisse vor.

Artikel 4 der Richtlinie 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 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.

[1] ABl. Nr. L 373 vom 31. 12. 1991, S. 12.

[2] Siehe hierzu auch die Urteile des Gerichtshofs 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).

(5) Die Kommission hat die Anforderungen an die Erteilung der betreffenden Erlaubnisse geprüft und dabei folgendes festgestellt:

— Der Inhaber einer Verkehrsflugzeugführererlaubnis (ATPL) darf in allen Flugzeugen die Funktion des verantwortlichen Flugzeugführers (PIC) ausüben, während der Inhaber einer Berufsflugzeugführererlaubnis (CPL + IR) in allen Flugzeugen die Funktion des zweiten Flugzeugführers und nur in für den Ein-Mann-Betrieb zugelassenen Flugzeugen die des PIC ausüben darf.

— Deutschland erteilt zwei verschiedene Arten von ATPL. Die ATPL-A2 ist auf Flugzeuge mit einem Höchstgewicht von 5 700 kg bzw. 20 Tonnen beschränkt.

— Deutschland und die Niederlande koppeln die Instrumentenflugberechtigung (IR) an das Flugzeugmuster, auf dem das entsprechende Können unter Beweis gestellt wird.

— Eine deutsche ATPL-A2 ist umfaßender als eine niederländische CPL-B3 und kann somit in der Praxis als gleichwertig angesehen werden. Die gegenläufige Schlußfolgerung ist nicht zulässig.

(6) Die Kommission hat die verfügbaren Informationen, die vorstehend aufgeführten Grundsätze sowie die Tatsache berücksichtigt, daß alle Mitgliedstaaten die international anerkannten ICAO-Sicherheitsstandards erfüllen —

HAT FOLGENDE STELLUNGNAHME ABGEGEBEN:

Artikel 1

Das für die Erteilung einer niederländischen CPL-B3 erforderliche fliegerische Können und fachliche Wissen wird durch die Anforderungen für die Erteilung einer deutschen ATPL-A2 mehr als erfüllt. Die deutsche ATPL-A2 sollte deshalb als akzeptabel anerkannt werden.

Artikel 2

Diese Stellungnahme ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 4. November 1993

Für die Kommission

Abel MATUTES

Mitglied der Kommission